EUROPEISKA KOMMISSIONEN

Bryssel den 4.10.2010
KOM(2010) 542 slutlig

2010/0271 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) nr …/2010

om godkännande av och marknadstillsyn för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar

(Text av betydelse för EES)

EN

{SEK(2010) 1151}
{SEK(2010) 1152}

MOTIVERING

1. BAKGRUND

- **Motiv och syfte**

Med *fordon i kategori L* menas en rad olika fordonstyper med två, tre eller fyra hjul, bl.a. två- och trehjuliga mopeder, två- och trehjuliga motorcyklar och motorcyklar med sidvagn. Fyrhjulingar omfattar bl.a. terrängfyrhjulingar och minibilar.

Typgodkännandekrav för nya fordon i kategori L finns för närvarande i Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/24/EG[1] (*ramdirektivet*). Dessutom finns i en rad särdirektiv som ramdirektivet hänvisar till närmare tekniska krav för fordon i kategori L.

Kommissionen har utpekat ett antal problem med de nuvarande bestämmelserna om typgodkännande av nya fordon i kategori L som behöver lösas:

– Lagstiftningens komplexitet.

– Utsläppsmängden och dess ökande andel av de totala utsläppen från vägtrafik, som totalt sett minskar.

– Funktionssäkerhet med avseende på typgodkännandekrav.

– Avsaknaden av rättsregler för fordon som försetts med ny teknik.

– Försäljning och registrering på EU-marknaden av vissa fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter som inte uppfyller de rådande typgodkännandekraven med avseende på funktionssäkerhet eller miljöskydd.

- **Gällande bestämmelser**

– Ramdirektivet 2002/24/EG[2].

– Följande direktiv:

93/14/EEG[3] 93/30/EEG[4] 93/33/EEG[5] 93/93/EEG[6] 95/1/EG[7]
97/24/EG[8] 2000/7/EG[9] 2002/51/EG[10] 2009/62/EG[11] 2009/67/EG[12]
2009/78/EG[13] 2009/79/EG[14] 2009/80/EG[15] 2009/139/EG[16].

---

1 EGT L 124, 9.5.2002, s. 1.
2 EGT L 124, 9.5.2002, s. 1.
3 EGT L 121, 15.5.1993, s. 1.
4 EGT L 188, 29.7.1993, s. 1.
5 EGT L 188, 29.7.1993, s. 32.
6 EGT L 311, 14.12.1993, s. 76.
7 EGT L 52, 8.3.1995, s. 1.
8 EGT L 226, 18.8.1997, s. 1.
9 EGT L 106, 3.5.2000, s. 1.

Typgodkännandelagstiftning behandlas i det politiska initiativet CARS 21[17]. Det inleddes 2005 för att se över reglerna och politiken inom bilindustrin och ge kommissionen råd om politiken i framtiden. Ett av skälen till att CARS 21 tillsattes var bilindustrins åsikt att lagstiftningens sammanlagda kostnader skadade konkurrenskraften och gjorde fordonen onödigt dyra. I slutrapporten från CARS 21[18] konstaterades att även om merparten av den gällande lagstiftningen borde kvarstå för att skydda trafikanter och miljön, borde den förenklas i rationaliseringssyfte och gå över till internationell harmonisering av kraven. Den här förenklingen ingår i kommissionens andra lägesrapport om strategin för förenkling av lagstiftningen[19]. Eventuella initiativ bör överensstämma med strategin.

I enlighet med den europeiska strategin för luftkvalitet[20] har Europeiska unionen konsekvent skärpt utsläppskraven för motorfordon, särskilt i fråga om kolväten, koloxid, kväveoxider och partiklar. Samma sak gäller för detta förslag till regler om fordon i kategori L.

Åtgärderna i det här förslaget är också anpassade till det europeiska åtgärdsprogrammet för trafiksäkerhet 2011–2020 och Europeiska trafiksäkerhetsstadgan[21] 2000–2010. Trafiksäkerhetstadgans mål var att antalet döda i trafiken ska ha halverats 2010. Tyvärr är förare och passagerare av fordon i kategori L en utsatt trafikantgrupp med den största andelen döda och skadade av alla trafikanter.

Det här förslaget inbegriper också en rad bestämmelser från Europaparlamentets och rådets beslut nr 768/2008/EG om en gemensam ram för saluföring av produkter[22], för att förbättra den nya förordningens tillämpning. I de bestämmelserna anges ansvarsfördelningen mellan de olika aktörerna i leveranskedjan och de berörda tillsynsmyndigheterna, särskilt när det gäller tillsyn efter försäljning och kontroll av produkter som förs in till EU:s marknad. Vidare stärks kraven på organ och organisationer till vilka medlemsstaterna får delegera vissa uppgifter för bedömning av fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter, i syfte att skapa lika spelregler och undvika att konkurrensen snedvrids på grund av olika stringens och krav när dessa utomstående organisationer prövar, inspekterar och bedömer fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter för vilka typgodkännande söks.

2. SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSANALYS

- **Samråd med berörda parter**

---

10 EGT L 252, 20.9.2002, s. 20.
11 EUT L 198, 30.7.2009, s. 20.
12 EUT L 222, 25.8.2009, s. 1.
13 EUT L 231, 3.9.2009, s. 8.
14 EUT L 201, 1.8.2009, s. 29.
15 EUT L 202, 4.8.2009, s. 16.
16 EUT L 322, 9.12.2009, s. 3.
17 http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21.htm
18 http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21finalreport.pdf
19 KOM(2008) 33 slutlig, 30.1.2008, förslag nr 49, s. 32.
20 http://ec.europa.eu/environment/archives/cafe/general/keydocs.htm
21 http://www.erscharter.eu/
22 EUT L 218, 13.8.2008, s. 82.

Europeiska kommissionen har genomfört ett offentligt samråd för att inhämta de berörda parternas åsikter om dess förslag till ny lagstiftning om godkännande av fordon i kategori L. Ett samrådsunderlag har offentliggjorts[23] för att ge en bakgrund och inhämta synpunkter på de nya reglerna, som är tänkta att ersätta de nu gällande reglerna.

Samrådet inriktades på de grupper som skulle påverkas mest av förslaget, bl.a. medlemsstaternas typgodkännandemyndigheter, tillverkarna, leverantörerna och konsumenterna. Det offentliggjordes på engelska, franska och tyska på en särskild webbplats.

Europeiska kommissionen har bekräftat mottagandet av alla inlämnade svar under samrådet och offentliggjort dem[24].

Metoder, målsektorer och deltagarnas allmänna profil

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

Det offentliga samrådet löpte under tiden 22 december 2008–27 februari 2009 på Internet och omfattade alla delar av förslaget som kunde tänkas vara kontroversiella. Synpunkter inkom från medlemsstaterna, tillverkare av fordon i och komponenter för kategori L, transportorganisationer, trafikantorganisationer, andra icke-statliga organisationer och enskilda.

Förslaget har diskuterats vid flera sammanträden i Europeiska kommissionens arbetsgrupp för fordon i kategori L[25].

Slutligen har ett antal möten med enskilda berörda parter anordnats där de kunnat uttrycka sina åsikter.

Sammanfattning av svaren och av hur de har beaktats

Kommissionen fick in 57 svar under samrådet på Internet. De berörda parterna tog upp en rad frågor. Samrådets resultat har sammanfattats i en rapport[26] som lades fram och dryftades vid mötet den 29 juni 2009 i Europeiska kommissionens arbetsgrupp för fordon i kategori L. Alla berörda parter har getts tillfälle att kommentera rapporten.

I den konsekvensanalys som åtföljer detta förslag redogörs för de frågor som ställdes och hur de beaktats.

- **Konsekvensanalys**

För vart och ett av förslagets element har olika alternativ bedömts med avseende på ekonomiska, miljömässiga, säkerhetsrelaterade och samhälleliga fördelar och nackdelar.

---

23 http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/consultation/2_3_wheelers/index.htm

24 http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/consultation/2_3_wheelers/contributions.htm

25 http://circa.europa.eu/Public/irc/enterprise/automotive/library?l=/mcwg_motorcycle&vm=detailed&sb=Title

26 http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/consultation/2_3_wheelers/results_report.pdf

Både kvalitativa och kvantitativa aspekter har beaktats. I det efterföljande steget jämfördes alternativen, och ett rekommenderat alternativ eller en rimlig kombination av två rekommenderade alternativ utpekades och redovisades. Dessa rekommenderade alternativ utgör grunden för denna nya ramförordning.

Utkastet till analys granskades av nämnden för konsekvensanalyser och dess synpunkter har i möjligaste mån beaktats i den slutliga versionen. Nämndens yttrande offentliggörs samtidigt med detta förslag, tillsammans med slutversionen av konsekvensanalysen och sammanfattningen av denna.

3. RÄTTSLIGA ASPEKTER

- **Rättslig grund**

Förslagets rättsliga grund är artikel 114 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

- **Subsidiaritetsprincipen**

Innan EU-typgodkännande av fordon i kategori L inrättades var det medlemsstaterna som satte kraven. Medlemsstaternas lagstiftning skilde sig ofta åt, och tillverkare som saluförde fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter på flera olika marknader var alltså ålagda att hålla sig med olika konstruktioner beroende på vilken medlemsstat deras fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter var avsedda för och låta prova dem i varje berörd medlemsstat, något som var både tidsödande och kostsamt. Skillnaderna i nationella regler hindrade alltså handeln och hämmade den inre marknadens upprättande och funktion.

Därför var det nödvändigt att anta EU-direktiv, särskilt för att lösa problem som berörde hela EU såsom trafiksäkerhet eller skadlig inverkan på hälsa och miljö till följd av luftföroreningar. Omfattande utsläpp i lokal stadsmiljö kan kanske motverkas av medlemsstaternas individuella åtgärder, men globala utsläpp gör inte halt vid en medlemsstats gräns. Detta Europaomfattande problem kan bara hanteras med harmoniserade åtgärder som träffar hela EU. Ramdirektivet 2002/24/EG[22], med artikel 95 i fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen som rättslig grund, var utformat för att uppnå detta och skulle inrätta en inre marknad för motorfordon och samtidigt ombesörja ett fullgott skydd för hälsa, säkerhet och miljö. De överväganden är fortfarande giltiga i dag, eftersom EU-insatser krävs för att undvika att den inre marknaden splittras och för att ombesörja en hög, enhetlig skyddsnivå i hela EU.

En ytterligare fördel med EU-lagstiftning är att näringslivet kan utnyttja skalfördelar genom enhetliga lagfästa krav. Exempelvis kan fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter tillverkas för hela den europeiska marknaden utan att behöva specialanpassas för nationellt typgodkännande i varje enskild medlemsstat. I och med att reglerna kan anpassas till den tekniska utvecklingen får också tillverkarna lika spelregler när det gäller ny teknik. Konsumenterna gynnas av lägre priser på fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter, som hela tiden står under press på grund av konkurrens i hela EU.

Slutligen bidrar den stärkta marknadstillsynen till att samma regler tillämpas på alla tillverkare som saluför eller är ansvariga för ibruktagande av fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter i EU och att miljö- och säkerhetskraven verkligen efterlevs i

praktiken.

- **Proportionalitetsprincipen**

Förslaget uppfyller proportionalitetsprincipen då det inte går utöver vad som krävs för att nå målen att säkerställa den inre marknadens funktion samtidigt som en hög skyddsnivå för allmän säkerhet och miljö upprätthålls.

- **Val av regleringsform**

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

Förslaget bygger på metoden med flera nivåer som ursprungligen infördes på Europaparlamentets begäran och har använts inom annan lagstiftning om EU-typgodkännande av motorfordon. Enligt den här metoden stiftas lag i tre etapper:

– De grundläggande bestämmelserna och räckvidden slås fast av Europaparlamentet och rådet i en förordning enligt artikel 114 i fördraget enligt det ordinarie lagstiftningsförfarandet.

– De tekniska krav som krävs för att de komplettera de grundläggande bestämmelserna fastställs i tre delegerade akter (artikel 290) som antas med kommittéförfarandet.

1) En förordning om miljökrav och krav på framdrivningen:

– elektromagnetisk kompatibilitet,

– miljöprovningsförfaranden för avgaser, avdunstningsutsläpp, utsläpp av växthusgaser och bränsleförbrukning,

– motorns konstruktivt bestämda största varvtal, vridmoment och nettoeffekt,

– buller.

2) En förordning om fordonets funktionssäkerhet och därtill hörande ämnen:

– ljudsignalanordningar,

– bromsverkan, inbegripet låsningsfria och kombinerade bromssystem,

– elsäkerhet,

– främre och bakre skydd,

– glasrutor, vindrutetorkare, vindrutespolare samt avfrostnings- och avimningsanordningar,

– märkning av manöverorgan, visare och kontrollampor,

– belysnings- och ljussignalanordningarnas installation,

– sikt bakåt,

– säkerhetsbälten och förankring av säkerhetsbälten,

– däck,

– skydd av förare och passagerare, inbegripet inredningsdetaljer, nackstöd och fordonsdörrar,

– konstruktionsbegränsad fordonshastighet,

– fordonets strukturella integritet.

3) En förordning om krav på konstruktion av fordon:

– skydd mot olovlig ändring av fordon,

– kopplings- och fastgörningsanordningar,

– anordningar som förhindrar obehörigt nyttjande,

– utvändiga utskjutande delar,

– bränslelagring,

– lastplattformar,

– vikter och mått,

– omborddiagnos,

– handtag och fotstöd för passagerare,

– reparations- och underhållsinformation,

– utrymme för bakre registreringsskylt,

– stöd,

– obligatoriska märkningar.

I en genomförandeakt (artikel 291) anges administrativa bestämmelser om bl.a. informationsdokument, typgodkännandeintyg, intyg om överensstämmelse och krav på produktionsöverensstämmelse.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Förslaget till ramförordning påverkar inte Europeiska unionens budget vad gäller de första två etapperna av utsläppsminskningar (Euro 4 och 5 för motorcyklar, Euro 3 och 4 för alla andra fordon i kategori L). Den tredje etappen innebär Euro 6 för motorcyklar och Euro 5 för alla andra fordon i kategori L (mopeder, trehjulingar och fyrhjulingar). Dessa gränsvärden motsvarar i absoluta tal Euro 5-gränserna för personbilar. En kompletterande

miljökonsekvensundersökning planeras för att bestämma de kortfristiga miljökonsekvenserna av Euro 3, 4 och 5 och huruvida Euro 6 är lämpligt inom den planerade tidsramen. Denna studie ska färdigställas 2016–2017 och finansieras genom kommissionens budget.

5. YTTERLIGARE INFORMATION

Förslaget berör Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) och bör därför omfatta detta.

2010/0271 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) nr …/…

om godkännande av och marknadstillsyn för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 114,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till medlemsstaternas parlament,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande[27],

med beaktande av Regionkommitténs yttrande[28]

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

(1) Den inre marknaden utgör ett område utan inre gränser där fri rörlighet för varor, personer, tjänster och kapital måste säkerställas. Därför har ett heltäckande system för EG-typgodkännande av två- och trehjuliga fordon inrättats genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/24/EG av den 18 mars 2002 om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon. De principerna bör fortsätta att gälla i den här förordningen och dess delegerade akter och genomförandeakter.

(2) Systemet för EU-typgodkännande är avsett att göra det möjligt för medlemsstaterna att bekräfta att varje fordonstyp har genomgått de kontroller som föreskrivs i den här förordningen, i dess delegerade akter och genomförandeakter, samt att fordons-tillverkaren erhållit ett typgodkännandeintyg. Dessutom åläggs tillverkare att utfärda ett intyg om överensstämmelse för varje fordon som tillverkas i enlighet med typgodkännandet. När ett sådant intyg finns för ett fordon, får säljas och registreras i hela unionen.

(3) Syftet med den här förordningen är att fastställa harmoniserade regler för godkännande av fordon i kategori L för att säkerställa den inre marknadens funktion. Fordon i kategori L omfattar två-, tre- och fyrhjuliga fordon såsom motordrivna tvåhjulingar, trehjulingar, fyrhjulingar avsedda att framföras på väg och minibilar. Vidare mål är att

---

27 EUT L […], […], s. […]
28 EUT L […], […], s. […]

förenkla den nuvarande lagstiftningen, bidra till en lägre, mer proportionerlig andel av de totala utsläppen från vägtransporter, öka säkerheten överlag, ta hänsyn till teknikens framsteg och stärka bestämmelserna om marknadstillsyn.

(4) Direktiv 2002/24/EG och dess särdirektiv har ändrats avsevärt flera gånger. För tydlighetens, rationalitetens och förenklingens skull bör direktiv 2002/24/EG och dess särdirektiv upphävas och ersättas av en förordning och ett litet antal delegerade akter och genomförandeakter. Att regleringsformen förordning används innebär att bestämmelserna blir direkt tillämpliga och kan uppdateras mycket snabbare och effektivare under större hänsynstagande till teknikens framåtskridande.

(5) För att förenkla typgodkännandelagstiftningen i linje med rekommendationerna i CARS 21-rapporten: Ett konkurrenskraftigt motorfordonsregelverk för tjugohundratalet[29] bör alla särdirektiv upphävas utan att skyddsnivån minskas. Kraven i de direktiven bör överföras till den här förordningen eller dess delegerade akter, och bör där så är lämpligt ersättas med hänvisningar till motsvarande föreskrifter från Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (FN/ECE), som införlivats i unionsrätten enligt 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 typgodkännande utfärdade på grundval av dessa föreskrifter (”Reviderad överenskommelse av år 1958”)[30]. För att göra typgodkännandeförfarandet mindre betungande i administrativt hänseende bör fordonstillverkare i förekommande fall tillåtas att inhämta typgodkännande enligt förordningen direkt genom att erhålla godkännande enligt tillämpliga FN/ECE-föreskrifter enligt förteckningen i bilagorna till den här förordningen och dess separata delegerade akter.

(6) Därför bör FN/ECE-föreskrifter och ändringar av dem som Europeiska unionen ansluter sig till enligt beslut 97/836/EG införlivas i EU-typgodkännandeförfarandet antingen i form av krav för EU-fordonstypgodkännande eller i form av alternativ till befintlig unionslagstiftning. Särskilt bör, för de fall där unionen finner att FN/ECE-föreskrifter bör bli en del av EU:s krav för fordonstypgodkännande och ersätta befintlig unionslagstiftning, kommissionen ges befogenhet att anta nödvändiga ändringar av den här förordningen eller anta nödvändiga genomförandeakter.

(7) Den här förordningen bör innehålla materiella krav för miljöskydd och fordons funktionssäkerhet. Förordningen bygger i huvudsak på resultaten av en konsekvensanalys[31], i vilken olika alternativ bedömdes med avseende på ekonomiska, miljömässiga, säkerhetsrelaterade och samhälleliga fördelar och nackdelar. Både kvalitativa och kvantitativa aspekter har beaktats. Efter en jämförelse av alternativen utpekades de bästa alternativen, som togs till utgångspunkt för den här förordningen.

(8) Förordningens mål bör inte påverkas av att vissa system, komponenter eller separata tekniska enheter monteras efter det att fordonen har sålts, registrerats eller tagits i bruk. Lämpliga åtgärder bör därför vidtas för att garantera att system, komponenter

---

29 KOM(2007) 22 slutlig.

30 EGT L 346, 17.12.1997, s. 78.

31 [….länk kommer efter offentliggörandet]

eller separata tekniska enheter som kan monteras på fordon och som avsevärt kan försämra funktionen hos system som är väsentliga för miljöskydd eller säkerhet kontrolleras på förhand av en godkännande myndighet innan de säljs, registreras eller tas i bruk.

(9) Enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 95/1/EG av den 2 februari 1995 om teknisk maxhastighet, högsta vridmoment och högsta nettomotoreffekt hos två- och trehjuliga motorfordon[7] har en medlemsstat möjlighet att vägra nyregistrering och eventuell omregistrering inom sitt territorium av fordon med en största nettoeffekt högre än 74 kW. Det förutsatta sambandet mellan säkerhet och begränsning av den absoluta effekten kunde inte bekräftas av flera vetenskapliga studier. Därför bör denna möjlighet inte kvarstå, eftersom handelshinder inom unionens marknad annars kan uppstå. Andra, mer verkningsfulla säkerhetsåtgärder bör införas för att bidra till att minska det stora antalet döda och skadade förare och passagerare av motordrivna tvåhjuliga fordon i vägtrafikolyckor i unionen.

(10) I den här förordningen anges en uppsättning särskilda säkerhets- och miljökrav. Det är därför vikigt att fastställa bestämmelser för att säkerställa att tillverkaren eller någon annan ekonomisk aktör i leveranskedjan i det fall då ett fordon utgör en allvarlig risk för användare eller miljö vidtar verkningsfulla skyddsåtgärder, inbegripet återkallas i den bemärkelse som avses i artikel 20 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 av den 9 juli 2008 om krav för ackreditering och marknadskontroll i samband med saluföring av produkter[32]. Godkännandemyndigheterna bör därför kunna bedöma om åtgärderna är tillräckliga eller inte.

(11) För att typgodkännandelagstiftningen ska förenklas och påskyndas har en ny lagstiftningsmetod införts i EU:s typgodkännandelagstiftning, enligt vilken lagstiftaren med det ordinarie lagstiftningsförfarandet slår fast grundläggande regler och principer men delegerar regleringen av ytterligare tekniska detaljer till kommissionen. Med avseende på materiella krav bör det därför i den här förordningen endast fastslås grundläggande krav på funktionssäkerhet och miljöskydd, medan kommissionen ges befogenhet att fastställa tekniska specifikationer.

(12) Marknadstillsynen inom fordonsbranschen, särskilt över fordon av kategori L, bör förbättras genom att de rättsliga bestämmelserna om produktionsöverensstämmelse och ansvarsfördelning mellan leveranskedjans ekonomiska aktörer byggs ut. Särskilt bör ansvarsfördelningen för medlemsstaternas myndigheter med ansvar för typgodkännande och marknadstillsyn förtydligas, och kraven på kompetens, skyldigheter och prestanda för de tekniska tjänster som utför typgodkännandeprovning bör byggas ut. Efterlevnad av motorfordonslagstiftningens typgodkännandekrav och krav på produktionsöverensstämmelse bör även i fortsättningen förbli typgodkännandemyndigheternas centrala uppgift, medan marknadstillsynen kan delas upp på olika nationella myndigheter.

(13) För att förebygga missbruk bör ett förenklat förfarande för fordon i små serier inskränkas till en mycket liten produktion. Därför är det nödvändigt att närmare ange hur begreppet små serier ska definieras i fråga om antalet fordon som säljs, registreras eller tas i bruk.

---

32 EUT L 218, 13.8.2008, s. 30.

(14) För att se till att förfarandet för övervakning av produktionsöverensstämmelse tillämpas korrekt och fungerar väl, bör tillverkarna regelbundet kontrolleras av den behöriga myndigheten eller en teknisk tjänst med lämpliga kvalifikationer som utsetts för det ändamålet.

(15) Medlemsstaterna bör fastställa regler om de sanktioner som kan tillämpas vid överträdelse av bestämmelserna i denna förordning och säkerställa att de genomförs. Dessa sanktioner bör vara effektiva, proportionella och avskräckande.

(16) Enligt artikel 291 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt ska allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter fastställas i förväg genom förordningar som antas i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet. I avvaktan på att de nya förordningarna antas ska rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter[33] fortsätta att gälla, med undantag för det föreskrivande förfarandet med kontroll, som inte längre är tillämpligt.

(17) Kommissionen bör ges behörighet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt om funktionssäkerhet och miljöskydd, provning, tillgång till reparations- och underhållsinformation, samt utseende av tekniska tjänster och deras särskilda godkända uppgifter, i syfte att komplettera eller ändra vissa icke väsentliga delar av lagstiftningsakter genom generellt tillämpliga bestämmelser. Denna behörighet bör inte omfatta ändringar av dagar för ikraftträdande i bilaga IV eller utsläppsgränsvärden i bilaga VI. Ändringar av de dagarna eller värdena bör göras genom det ordinarie lagstiftningsförfarandet enligt artikel 114 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

(18) Kommissionen bör ges befogenhet att anta en genomförandeakt enligt artikel 291 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt för att fastställa enhetliga villkor för tillämpningen av den här förordningen med avseende på förteckningen över upplysningar som ska lämnas vid ansökan om typgodkännande, typgodkännandeförfaranden, mallar för tillverkarnas kompletterande skyltar, EU-typgodkännandeintyg, förteckning över utfärdade typgodkännanden, numreringssystem för EU-typgodkännanden samt förfaranden för produktionsöverensstämmelse. På dessa områden krävs enhetliga villkor för tillämpningen i medlemsstaterna för att säkerställa den inre marknadens funktion och underlätta ömsesidigt erkännande av förvaltningsbeslut fattade i andra medlemsstater (särskilt typgodkännanden) och godtagande av handlingar som utfärdats av tillverkarna (särskilt intyg om överensstämmelse).

(19) Eftersom målet, nämligen att helt harmonisera den inre marknaden genom införandet av ett obligatoriskt system för EU-typgodkännande av fordon i kategori L, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och därför, på grund av den föreslagna åtgärdens omfattning, bättre kan uppnås på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen. I enlighet med proportionalitetsprincipen går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå det målet.

---

[33] EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

(20) Följande direktiv bör upphöra att gälla:

– Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/139/EG av den 25 november 2009 om föreskrivna märkningar på två- och trehjuliga motorfordon[34].

– Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/80/EG av den 13 juli 2009 om identifiering av manöverorgan, kontrollampor och visare för två- och trehjuliga motorfordon[35].

– Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/79/EG av den 13 juli 2009 om passagerarhandtag på tvåhjuliga motorfordon (kodifierad version)[36].

– Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/78/EG av den 13 juli 2009 om stöd för tvåhjuliga motorfordon[37].

– Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/67/EG av den 13 juli 2009 om montering av belysnings- och ljussignalanordningar på två- eller trehjuliga motorfordon[38].

– Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/62/EG av den 13 juli 2009 om monteringsplatsen för den bakre registreringsskylten på två- och trehjuliga motorfordon[39].

– Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/51/EG av den 19 juli 2002 om minskning av de förorenande utsläppen från två- och trehjuliga motorfordon och om ändring av direktiv 97/24/EG[40].

– Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/24/EG av den 18 mars 2002 om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon och om upphävande av rådets direktiv 92/61/EEG[41].

– Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/7/EG av den 20 mars 2000 om hastighetsmätare för två- och trehjuliga motorfordon och om ändring av rådets direktiv 92/61/EEG om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon[42].

– Europaparlamentets och rådets direktiv 97/24/EG av den 17 juni 1997 om vissa komponenter och karakteristiska egenskaper hos två- eller trehjuliga motorfordon[43].

– Europaparlamentets och rådets direktiv 95/1/EG av den 2 februari 1995 om teknisk maxhastighet, högsta vridmoment och högsta nettomotoreffekt hos två- och trehjuliga motorfordon[44].

---

34 EUT L 322, 9.12.2009, s. 3.
35 EUT L 202, 4.8.2009, s. 16.
36 EUT L 201, 1.8.2009, s. 29.
37 EUT L 231, 3.9.2009, s. 8.
38 EUT L 222, 25.8.2009, s. 1.
39 EUT L 198, 30.7.2009, s. 20.
40 EGT L 252, 20.9.2002, s. 20.
41 EGT L 124, 9.5.2002, s. 1.
42 EGT L 106, 3.5.2000, s. 1.
43 EGT L 226, 18.8.1997, s. 1.

– Rådets direktiv 93/93/EEG om två- och trehjuliga motorfordons vikt och dimensioner[45].

– Rådets direktiv 93/33/EEG av den 14 juni 1993 om skyddsanordningar för att förhindra obehörigt nyttjande av två- och trehjuliga motorfordon[46].

– Rådets direktiv 93/30/EEG av den 14 juni 1993 om ljudsignalanordningar på två- och trehjuliga motorfordon[47].

– Rådets direktiv 93/14/EEG av den 5 april 1993 om bromsar på två- och trehjuliga motorfordon[48].

---

44 EGT L 52, 8.3.1995, s. 1.
45 EGT L 311, 14.12.1993, s. 76.
46 EGT L 188, 29.7.1993, s. 32.
47 EGT L 188, 29.7.1993, s. 11.
48 EGT L 121, 15.5.1993, s. 1.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I
SYFTE, TILLÄMPNINGSOMRÅDE OCH DEFINITIONER

Artikel 1
Syfte

1. I denna förordning fastställs administrativa och tekniska krav för godkännande av och marknadstillsyn över alla nya fordon som avses i artikel 2.1.

2. I denna förordning fastställs även krav för försäljning och ibruktagande av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för fordon som godkänts i enlighet med denna förordning.

3. Denna förordning ska inte påverka tillämpningen av relevant unionslagstiftning om fordonssäkerhet och miljöprestanda.

Artikel 2
Tillämpningsområde

1. Denna förordning är tillämplig på typgodkännande och enskilt godkännande av alla nya tvåhjuliga och trehjuliga fordon och fyrhjulingar enligt beskrivningen i artikel 4 och bilaga I (nedan kallade *fordon i kategori L*) som är avsedda att framföras på allmän väg, inbegripet sådana som konstruerats och tillverkats i mer än en etapp, samt på typgodkännande och enskilt godkännande av system, komponenter och separata tekniska enheter som konstruerats och tillverkats för sådana fordon.

2. Denna förordning ska inte tillämpas på följande fordon:

   a) Fordon som är konstruerade för en högsta hastighet som inte överstiger 6 km/h.

   b) Fordon som är uteslutande avsedda att användas av personer med fysiska funktionshinder.

   c) Fordon som är uteslutande avsedda att styras av fotgängare.

   d) Fordon som är uteslutande avsedda för tävlingsbruk på väg eller i terräng.

   e) Fordon som är uteslutande avsedda för användning av försvaret, ordningsmakten, civilförsvaret, brandkåren eller offentliga arbeten.

   f) Jordbruks- eller skogsbruksfordon som omfattas av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/37/EG[49], maskiner som omfattas av Europaparlamentets

[49] EUT L 171, 9.7.2003, s. 1.

och rådets direktiv 2006/42/EG[50] och 97/68/EG[51] samt motorfordon som omfattas av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG[52].

g) Fordon som främst är avsedda för bruk i terräng och konstruerade för färd på obelagda ytor.

h) Pedalassisterade cyklar som är utrustade med en elektrisk hjälpmotor med en högsta kontinuerlig märkeffekt på 0,25 kW, varvid motorns effekt upphör helt om cyklisten slutar att trampa eller minskar gradvis och slutligen upphör helt när fordonet uppnår en hastighet av 25 km/h.

i) Självbalanserande maskiner.

j) Fordon som inte är utrustade med minst en sittplats.

Artikel 3
Definitioner

I denna förordning och i de akter som förtecknas i bilaga II gäller följande definitioner, om inte annat föreskrivs:

1. *typgodkännande*: förfarande genom vilket en godkännandemyndighet intygar att en typ av fordon, system, komponent eller separat teknisk enhet uppfyller de tillämpliga administrativa bestämmelserna och tekniska kraven.

2. *typgodkännandeintyg*: handling genom vilken godkännandemyndigheten officiellt intygar att en typ av fordon, system, komponent eller separat teknisk enhet är godkänd.

3. *typgodkännande av färdigbyggt fordon*: typgodkännande genom vilket en godkännandemyndighet intygar att ett färdigbyggt fordon uppfyller de tillämpliga administrativa bestämmelserna och tekniska kraven.

4. *EU-typgodkännande*: förfarande genom vilket en godkännandemyndighet intygar att en typ av fordon, system, komponent eller separat teknisk enhet uppfyller de tillämpliga administrativa bestämmelserna och tekniska kraven i denna förordning.

5. *EU-typgodkännandeintyg*: intyg enligt förlagan i en genomförandeakt som antagits med stöd av denna förordning eller enligt meddelandeformuläret fogat till tillämpliga likvärdiga FN/ECE-föreskrifter som förtecknas i de delegerade akterna.

6. *typgodkännande av system*: typgodkännande genom vilket en godkännandemyndighet intygar att ett system monterat i ett fordon av en viss typ uppfyller de tillämpliga administrativa bestämmelserna och tekniska kraven.

7. *typgodkännande av separat teknisk enhet*: typgodkännande genom vilket en godkännandemyndighet intygar att en separat teknisk enhet uppfyller de tillämpliga

[50] EUT L 157, 9.6.2006, s. 24.
[51] EGT L 59, 27.2.1998, s. 1.
[52] EUT L 263, 9.10.2007, s. 1.

administrativa bestämmelserna och tekniska kraven med avseende på en eller flera angivna fordonstyper.

8. *typgodkännande av komponent*: typgodkännande genom vilket en godkännandemyndighet intygar att en komponent oberoende av ett fordon uppfyller de tillämpliga administrativa bestämmelserna och tekniska kraven.

9. *nationellt typgodkännande*: förfarande för typgodkännande som fastställs i en medlemsstats nationella lagstiftning, varvid godkännandet endast gäller på den medlemsstatens territorium.

10. *intyg om enskilt godkännande*: handling genom vilken godkännandemyndigheten officiellt intygar att ett enskilt fordon är godkänt.

11. *intyg om överensstämmelse*: handling enligt förlagan i genomförandeakten som utfärdas av fordonstillverkaren för att intyga att fordonet vid tidpunkten för färdigställandet motsvarade en fordonstyp som typgodkänts enligt denna förordning.

12. *grundfordon*: fordon som omfattas av denna förordning och som används under den inledande etappen av ett etappvis typgodkännande.

13. *icke färdigbyggt fordon*: fordon som måste genomgå åtminstone ytterligare en etapp i tillverkningsprocessen för att uppfylla de tillämpliga tekniska kraven i denna förordning.

14. *etappvis färdigbyggt fordon*: fordon som, efter att ha typgodkänts etappvis, uppfyller de tillämpliga tekniska kraven i denna förordning.

15. *färdigbyggt fordon*: fordon som inte behöver kompletteras för att uppfylla de tillämpliga tekniska kraven i denna förordning.

16. *system*: sammansättning av anordningar som är kombinerade för att utföra en eller flera specifika funktioner i ett fordon och som omfattas av krav i denna förordning eller någon av de delegerade akterna eller genomförandeakterna.

17. *komponent*: anordning som omfattas av kraven i denna förordning eller någon av dess delegerade akter eller genomförandeakter, som är avsedd att utgöra en del av ett fordon och som kan typgodkännas oberoende av ett fordon i enlighet med denna förordning och dess delegerade akter eller genomförandeakter.

18. *separat teknisk enhet*: kombination av anordningar som omfattas av kraven i denna förordning eller någon av dess delegerade akter eller genomförandeakter, som är avsedd att utgöra en del av ett fordon och som kan typgodkännas separat i enlighet med denna förordning och dess delegerade akter eller genomförandeakter.

19. *funktionssäkerhet*: avsaknad av oacceptabla risker för kroppsskada eller försämring av människors hälsa till följd av faror som orsakas av felfungerande mekaniska, hydrauliska, pneumatiska, elektriska eller elektroniska system, komponenter eller separata tekniska enheter.

20. *utsläppsbegränsande anordning*: komponenter i ett fordon som styr eller begränsar utsläpp från avgasröret eller utsläpp genom avdunstning.

21. *sittplats*: utrymme som enligt tillverkarens uppgifter är ett utrymme där en människodocka i den femtionde percentilen kan installeras, eller en sadel.

22. *motor med kompressionständning*: förbränningsmotor som arbetar enligt dieselförbränningsprocessen (förkortas KT).

23. *motor med gnisttändning*: förbränningsmotor som arbetar enligt ottoförbränningsprocessen (förkortas GT).

24. *hybridfordon*: motorfordon som för sin framdrivning är försett med minst två olika energiomvandlare och två olika energilagringssystem (på fordonet).

25. *hybridelfordon*: hybridfordon som för framdrivningen hämtar energi från båda av följande energikällor på fordonet:

    a) ett förbränningsbart bränsle,

    b) en lagringsanordning för elektrisk energi.

26. *framdrivning*: förbränningsmotor, elektrisk motor, alla former av hybridtillämpningar eller kombinationer av dessa motortyper eller varje annan motortyp.

27. *manipulationsanordning*: del av konstruktion som mäter temperatur, hastighet, varvtal, last, växel, insugningsundertryck eller andra parametrar i syfte att aktivera, modulera, fördröja eller inaktivera funktionen hos någon del i systemet för utsläppsbegränsning och avgasefterbehandling, och som försämrar effekten hos det utsläppsbegränsande systemet under förhållanden som rimligen kan förväntas vid normal användning av fordonet.

28. *hållbarhet*: komponenternas och systemens förmåga att hålla så länge att de tillämpliga utsläppsgränserna fortfarande uppfylls efter en körsträcka enligt bilaga VII och så att fordonets funktionssäkerhet garanteras över hela fordonets livslängd, förutsatt att fordonet används under normala eller avsedda villkor.

29. *motorns slagvolym*:

    a) för kolvmotorer: motorns nominella slagvolym,

    b) för rotationskolvmotorer (Wankelmotorer): motorns dubbla nominella slagvolym.

30. *avdunstningsutsläpp*: kolväteångor som går förlorade från ett motorfordons bränslelagrings- och bränsleförsörjningssystem och utgör andra kolväteutsläpp än utsläpp från avgasrör.

31. *SHED-provning*: fordonsprovning i en förseglad kammare för bestämning av avdunstning, där en särskilt provning av avdunstningsutsläpp genomförs i enlighet med en delegerad akt.

32. *system för gasbränsle*: system bestående av lagring av gasformigt bränsle, bränsletillförsel och kontrollanordningar monterade på en motor så att motorn kan

köras på motorgas, komprimerad naturgas eller vätgas som enbränsle, tvåbränsle eller multibränsle.

33. *förorening*: avgasutsläpp som består av kolmonoxid (CO), kväveoxider (NOx) uttryckt som ett kvävedioxidekvivalenter (NO_2), partiklar och kolväten där följande förhållande antas:

    a) $C_1H_{1,85}$ för bensin,

    b) $C_1H_{1,86}$ för diesel.

34. *utsläpp vid avgasrör*: utsläpp av föroreningar genom fordonets avgasrör.

35. *partiklar*: beståndsdelar av avgas som avlägsnas från den utspädda avgasen vid en högsta temperatur av 325 K (52 °C) genom filter enligt provningsförfarandet för kontroll av genomsnittliga utsläpp vid avgasröret i en delegerad (förkortas PM)

36. *World Motorcycle Testing Cycle (WMTC)*: den internationellt harmoniserade provningscykeln för utsläpp under laboratorieförhållanden enligt definitionen i FN/ECE:s globala tekniska föreskrifter.

37. *tillverkare*: den person eller det organ som inför godkännandemyndigheten är ansvarig för alla aspekter av typgodkännandet, tillståndsgivningen, produktionsöverensstämmelsen och alla frågor rörande marknadstillsyn för sina tillverkade fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter, oavsett om denna person eller detta organ är direkt involverad i alla led av tillverkningen av fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som godkännande-förfarandet avser.

38. *tillverkarens ombud*: en fysisk eller juridisk person som är etablerad i unionen och som är vederbörligen utsedd av tillverkaren att företräda tillverkaren inför godkännandemyndigheten och handla för tillverkarens räkning i frågor som omfattas av denna förordning.

39. *importör*: varje fysisk eller juridisk person som är etablerad i unionen och som säljer, registrerar eller ansvarar för ibruktagande av ett fordon, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet från ett tredjeland på unionsmarknaden.

40. *distributör*: varje fysisk eller juridisk person i leveranskedjan, utom tillverkaren eller importören, som säljer, registrerar eller ansvarar för ibruktagande av ett fordon, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet på unionsmarknaden.

41. *ekonomisk aktör*: tillverkaren, tillverkarens ombud, importören eller distributören.

42. *godkännandemyndighet*: myndighet i en medlemsstat som inrättats eller utsetts av medlemsstaten, och anmälts av medlemsstaten till kommissionen, och som har behörighet att handlägga dels samtliga led i förfarandet för godkännande av en typ av fordon, system, komponent eller separat teknisk enhet eller i ett enskilt godkännande av ett fordon, dels tillståndsförfarandet, och som även har behörighet att utfärda och, i förekommande fall, återkalla intyg om godkännande, att fungera som kontaktpunkt med godkännandemyndigheterna i övriga medlemsstater, att utse de tekniska

tjänsterna och att se till att tillverkaren uppfyller sina skyldigheter när det gäller produktionsöverensstämmelse.

43. *marknadstillsynsmyndighet*: en myndighet i en medlemsstat som ansvarar för att genomföra marknadstillsyn på sitt territorium,

44. *nationell myndighet*: godkännandemyndighet, marknadstillsynsmyndighet eller varje annan myndighet i en medlemsstat som berörs av och har ansvar för typgodkännande, registrering, marknadstillsyn eller importkontroll med avseende på fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som omfattas av denna förordning.

45. *teknisk tjänst*: organisation eller organ som har utsetts av en medlemsstats godkännandemyndighet för att som kontrollaboratorium utföra provning eller för att som organ för bedömning av överensstämmelse utföra inledande bedömningar och andra provningar eller inspektioner för godkännandemyndighetens räkning.

46. *självprovning*: provning i egna anläggningar, registrering av provningsresultat och inlämnande av en rapport med slutsatser till godkännandemyndigheten av en tillverkare som utsetts till teknisk tjänst för att kontrollera att vissa krav har följts.

47. *virtuell provningsmetod*: datorsimulationer inklusive beräkningar som visar om ett fordon, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet uppfyller de tekniska kraven i denna förordning eller dess delegerade akter eller genomförandeakter, utan att det krävs att ett fysiskt fordon, ett fysiskt system, en fysisk komponent eller en fysisk separat teknisk enhet används.

48. *omborddiagnos*: ett övervakningssystem som kan identifiera sannolika komponent- eller systemfel, lagra diagnostiska felkoder och miljöinformation i ett dataminne, visa dessa på begäran med hjälp av ett generiskt avsökningsverktyg och varna föraren för allvarliga funktionsfel eller miljöförhållanden genom tändning av felvarningslampan på instrumentpanelen.

49. *information om reparation och underhåll av fordon*: all information som krävs för diagnos, underhåll, kontroll, periodisk övervakning, reparation, omprogrammering eller återställning av ett fordon, och som tillverkarna tillhandahåller sina auktoriserade återförsäljare eller verkstäder, inklusive alla senare ändringar och tillägg till denna information. Denna information ska omfatta all information som krävs för att installera system, komponenter eller separata tekniska enheter på fordon.

50. *oberoende aktör*: andra företag än auktoriserade återförsäljare och verkstäder som direkt eller indirekt är delaktiga i reparation och underhåll av motorfordon.

51. *nytt fordon*: ett fordon som uppfyller ett av följande villkor:

    a) Det har aldrig tidigare varit registrerat.

    b) Det har varit registrerat i mindre än sex månader vid tidpunkten för ansökan om enskilt godkännande.

52. *fordon i slutserier*: fordon i lager som inte kan säljas, registreras eller tas i bruk eftersom nya tekniska krav har trätt i kraft enligt vilka fordonet inte har godkänts.

53. *motoriserad tvåhjuling*: tvåhjuligt fordon med motor, inklusive motoriserade tvåhjuliga cyklar, tvåhjuliga mopeder och tvåhjuliga motorcyklar.

54. *motoriserad trehjuling*: trehjuligt fordon med motor som uppfyller klassificeringskraven för fordon i kategori L5e.

55. *fyrhjuling*: fyrhjuligt fordon som uppfyller klassificeringskraven för fordon i kategorierna L6e eller L7e.

56. *självbalanserande maskin*: fordon som bygger på principen om en intrinsiskt instabil jämvikt och som behöver ett hjälpkontrollsystem för att hålla balansen, inklusive motoriserade enhjuliga fordon eller motoriserade fordon med två hjul och två band.

57. *fyrhjuling för trafik på väg*: fordon med fyra hjul avsett att framföras på belagd allmän väg och som uppfyller kriterierna för lätta fyrhjulingar för trafik på väg, kategori L6Ae, eller tunga fyrhjulingar för trafik på väg, kategori L7Ae.

58. *släpfordon*: icke självgående fordon som är konstruerat och tillverkat för att dras av ett fordon i kategori L.

59. *tvillinghjul*: två hjul som är monterade på samma axel som betraktas som ett enda hjul, förutsatt att avståndet mellan deras markkontaktscentrum understiger 460 mm.

60. *registrering*: administrativt tillstånd för ibruktagande i trafik på väg av ett fordon, innefattande identifiering av fordonet och tilldelning av ett serienummer, som kallas registreringsnummer, oavsett om det är permanent, tillfälligt eller för en kort tid.

61. *ibruktagande*: den första användningen för avsett ändamål i unionen av ett fordon, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet som omfattas av den här förordningen.

62. *försäljning*: varje försäljning från fordonstillverkaren till en återförsäljare eller försäljning till slutanvändaren.

63. *tillhandahållande på marknaden*: varje form av tillhandahållande för första gången av ett fordon, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet på unionsmarknaden för distribution inom ramen för en verksamhet av kommersiell natur, antingen mot betalning eller kostnadsfritt.

64. *utsläppande på marknaden*: tillhandahållande av ett fordon, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet för första gången i unionen.

65. *fordonstyp*: grupp av fordon, inklusive varianter och versioner av en viss kategori, som inte skiljer sig åt i sådana väsentliga avseenden som

    a) kategori eller underkategori,

    b) tillverkare,

    c) chassi, ram, biram, golv eller struktur vid vilken viktigare komponenter är fästade,

    d) arbetsprinciper för framdrivningen,

e) tillverkarens typbeteckning.

66. *variant*: fordon av samma typ där

a) karosseriformens grundläggande egenskaper är desamma,

b) framdrivningen och konfigurationen av framdrivningen är desamma,

c) om en förbränningsmotor ingår i framdrivningen, motordriftscykeln är densamma,

d) cylindrarnas antal och placering är desamma,

e) växellådan är av samma typ,

f) skillnaden avseende vikt i körklart skick mellan det lägsta och det högsta värdet inte överstiger 20 % av det lägsta värdet,

g) skillnaden avseende största tillåtna vikt mellan det lägsta och det högsta värdet inte överstiger 20 % av det lägsta värdet,

h) skillnaden avseende motorns slagvolym (om det rör sig om en förbränningsmotor) mellan det lägsta och det högsta värdet inte överstiger 30 % av det lägsta värdet,

i) skillnaden avseende motoreffekt mellan det lägsta och det högsta värdet som inte överstiger 30 % av det lägsta värdet,

67. *version:* fordon som består av en kombination av objekt som visas i det informationspaket som avses i artikel 27.10.

Artikel 4
Fordonskategorier

1. Fordon i kategori L omfattar motordrivna två-, tre- och fyrhjuliga fordon enligt uppdelningen i följande stycken och i bilaga I, inklusive motordrivna cyklar, två- och trehjuliga mopeder, två- och trehjuliga motorcyklar, motorcyklar med sidovagn, lätta och tunga fyrhjulingar avsedda att framföras på väg samt lätta och tunga minibilar.

2. I denna förordning ska följande kategorier och underkategorier av fordon tillämpas, enligt beskrivningen i bilaga I.

a) Fordon i kategori L1e (lätta tvåhjuliga motordrivna fordon), i underkategorierna

i) L1Ae-fordon (motordriven cykel).

ii) L1Be-fordon (tvåhjulig moped).

b) Fordon i kategori L2e (trehjulig moped).

c) Fordon i kategori L3e (tvåhjulig motorcykel), i underkategorier efter

i) motorcykelns prestanda[53], vidare uppdelad enligt

– A1-fordon (motorcykel med låga prestanda).

– A2-fordon (motorcykel med medelhöga prestanda).

– A3-fordon (motorcykel med höga prestanda).

ii) Fordonets högsta konstruktionshastighet, uppdelad enligt

– lägre än eller lika med 130 km/h,

– högre än 130 km/h.

d) Fordon i kategori L4e (tvåhjulig motorcykel med sidovagn).

e) Fordon i kategori L5e (motordriven trehjuling) uppdelad enligt följande:

i) Fordon i underkategori L5Ae (trehjuling).

ii) Fordon i kategori L5Be (trehjuling för nyttotrafik) uppdelad enligt

– L5Be-U-fordon: trehjuligt nyttofordon uteslutande konstruerat för godsbefordran,

– L5Be-P-fordon: fordon främst konstruerat och använt för passagerarbefordran.

f) Fordon i kategori L6e (lätt fyrhjuling) uppdelat enligt följande:

i) L6Ae-fordon (lätt fyrhjuling avsedd för väg).

ii) L6Be-fordon (lätt minibil), vidare uppdelat enligt

– L6Be-U-fordon: nyttofordon uteslutande konstruerat för godsbefordran,

– L6Be-P-fordon: fordon främst konstruerat och använt för passagerarbefordran.

g) Fordon i kategori L7e (tung fyrhjuling) uppdelat enligt

i) Fordon i underkategori L7Ae (tung fyrhjuling avsedd för väg).

ii) Fordon i underkategori L7Be (tung minibil) uppdelat enligt

– L7Be-U-fordon: nyttofordon uteslutande konstruerat för godsbefordran,

– L7Be-P-fordon: fordon främst konstruerat och använt för passagerarbefordran.

---

[53] Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort (omarbetning), EUT L 403, 30.12.2006, s. 21, prestandadefinitioner för kategorierna A1 och A2.

3. De fordon i kategori L som förtecknas i punkt 2 klassificeras även efter fordonets framdrivning i följande underkategorier:

a) Fordon som drivs med förbränningsmotor med

– kompressionständning,

– gnisttändning.

b) Fordon som drivs med en extern förbränningsmotor, en turbin eller en motor med roterande kolv, där fordonet med avseende på uppfyllande av krav på miljöskydd och funktionssäkerhet betraktas som likvärdigt med ett fordon som drivs med en förbränningsmotor med gnisttändning.

c) Fordon som drivs av en motor som drivs med förkomprimerad luft och inte avger högre nivåer av föroreningar och/eller inerta gaser än vad som förekommer i omgivningsluften, där fordonet med avseende på uppfyllande av krav på funktionssäkerhet, bränslelagring och bränsletillförsel betraktas som ett fordon som drivs med gasformigt bränsle.

d) Fordon som drivs med elektrisk motor.

e) Hybridfordon med en kombination av något av framdrivningssätten i leden a, b, c eller d eller multipla sammansättningar av dessa framdrivningssätt, inbegripet flera förbränningsmotorer eller elmotorer.

4. Indelningen av fordon i kategori L enligt punkt 2 går enligt en logisk ordningsföljd: ett fordon som inte kan inordnas i en kategori eftersom det överskrider minst ett av kriterierna för den kategorin inordnas i den nästa kategori vars kriterier det uppfyller. Detta är tillämpligt på följande grupper av kategorier och underkategorier:

a) Kategori L1e med underkategorierna L1Ae och L1Be samt kategori L3e med underkategorierna L3e-A1, L3e-A2 och L3e-A3.

b) Kategori L2e och kategori L5e med underkategorierna L5Ae och L5Be.

c) Kategori L6e med underkategorierna L6Ae och L6Be samt kategori L7e med underkategorierna L7Ae och L7Be.

d) Varje annan logisk följd av kategorier eller underkategorier som tillverkaren föreslår och typgodkännandemyndigheten godkänner.

KAPITEL II
ALLMÄNNA SKYLDIGHETER

Artikel 5

Medlemsstaternas och de nationella myndigheternas allmänna skyldigheter

1. Medlemsstaterna ska inrätta och utse de typgodkännandemyndigheter som är behöriga i frågor som rör godkännande och marknadstillsynsmyndigheter som är

behöriga i frågor som rör marknadstillsyn i enlighet med denna förordning. Medlemsstaterna ska i enlighet med artikel 68 anmäla inrättande och utseende av sådana myndigheter till kommissionen.

Anmälan av de typgodkännandemyndigheterna och marknadstillsynsmyndigheterna ska innehålla namn, adress, inklusive elektronisk adress, och ansvarsområde.

2. De nationella myndigheterna ska tillåta försäljning, registrering och ibruktagande endast av sådana fordon, komponenter och separata tekniska enheter som uppfyller kraven i denna förordning.

3. De nationella myndigheterna får inte förbjuda, begränsa eller hindra registrering, försäljning, ibruktagande eller användning på väg av fordon, komponenter eller separata tekniska enheter av skäl som hänför sig till sådana aspekter av deras konstruktion eller funktion som omfattas av denna förordning, om de uppfyller kraven i denna förordning.

4. Medlemsstaterna ska organisera och utföra marknadstillsyn över och kontroller av fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter som förs in på unionsmarknaden i enlighet med kapitel III i förordning (EG) nr 765/2008.

Artikel 6
Godkännandemyndigheternas allmänna skyldigheter

1. Godkännandemyndigheterna ska se till att tillverkare som ansöker om typgodkännande uppfyller sina skyldigheter enligt denna förordning.

2. Godkännandemyndigheterna ska godkänna endast sådana fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som uppfyller kraven i denna förordning.

Artikel 7
Tillverkarnas allmänna skyldigheter

1. Tillverkarna ska se till att deras fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som säljs eller tas i bruk har tillverkats och godkänts i enlighet med kraven i denna förordning och de delegerade akter och genomförandeakter som antagits med stöd av denna förordning. Vid etappvis typgodkännande ska varje tillverkare vara ansvarig för godkännandet och produktionsöverensstämmelsen för de system, komponenter eller separata tekniska enheter som tillförs under den tillverkningsetapp tillverkaren ansvarar för. En tillverkare som ändrar komponenter eller system som redan har godkänts vid tidigare etapper ska vara ansvarig för godkännandet och produktionsöverensstämmelsen för dessa komponenter och system.

2. En tillverkare som ändrar ett icke färdigbyggt fordon på ett sätt som leder till att det klassificeras i en annan fordonskategori med följden att lagfästa krav som redan bedömts i en tidigare etapp ändras, är också ansvarig för överensstämmelse med de ändrade kraven.

3. Vid godkännande av fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter enligt denna förordning ska tillverkare som är etablerade utanför unionen utse ett enda ombud som är etablerat i unionen för att företräda dem inför godkännandemyndigheten.

4. De ska dessutom utse ett ombud för marknadstillsyn, vilken kan vara det ombud som omnämns i punkt 3 eller ett annat ombud.

5. Tillverkaren ska vara ansvarig inför godkännandemyndigheten för samtliga delar av godkännandeförfarandet och för produktionsöverensstämmelsen, oavsett om tillverkaren är direkt engagerad i samtliga etapper av tillverkningen av ett fordon, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet.

6. Tillverkarna ska se till att det finns rutiner som säkerställer att serietillverkningen fortsätter att överensstämma med kraven. Ändringar av ett fordons, ett systems, en komponents eller en separat teknisk enhets konstruktion eller egenskaper och ändringar i de krav som ett fordon, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet intygas överensstämma med ska beaktas i tillräcklig omfattning.

7. Förutom den obligatoriska märkningen och de typgodkännandemärken som anbringas på fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter enligt artikel 37 ska tillverkarna även ange namn, registrerat handelsnamn eller varumärke samt den adress på vilken de kan kontaktas rörande deras fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter, eller om detta inte är möjligt för system, komponenter eller separata tekniska enheter på förpackningen eller i en handling som åtföljer systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten. Den angivna adressen ska ange en enda kontaktpunkt där tillverkaren kan kontaktas.

8. Tillverkare ska, så länge de har ansvar för ett fordon, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet, se till att lagrings- eller transportförhållandena inte äventyrar produktens överensstämmelse med kraven i denna förordning.

Artikel 8

Tillverkarnas skyldigheter i fråga om fordons, systems, komponenters och separata tekniska enheters överensstämmelse

1. Tillverkare som anser eller har skäl att tro att deras fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter när de säljs eller tas i bruk inte överensstämmer med denna förordning eller de delegerade akter och genomförandeakter som antagits enligt denna förordning ska omedelbart vidta de korrigerande åtgärder som krävs för att få fordonet, systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten att överensstämma med kraven eller i förekommande fall dra tillbaka eller återkalla fordonet, systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten.

2. Om fordonet, systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten utgör en risk ska tillverkarna omedelbart underrätta marknadstillsynsmyndigheterna och godkännandemyndigheterna i de medlemsstater där fordonet, systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten har sålts eller tagits i bruk om detta, och lämna detaljerade uppgifter om i synnerhet den bristande överensstämmelsen och de korrigerande åtgärder som vidtagits.

3. Tillverkarna ska hålla underlaget enligt artikel 25 och intygen om överensstämmelse enligt artikel 36 tillgängliga för godkännandemyndigheterna i minst tio år.

4. Tillverkarna ska på motiverad begäran av en behörig nationell myndighet ge den all information och dokumentation som behövs för att visa att fordonet, systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten överensstämmer med kraven, på ett av de officiella språken i den myndighetens medlemsstat. Tillverkarna ska på begäran samarbeta med den nationella myndigheten om de åtgärder som vidtas för att undanröja riskerna med de fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som har sålts eller tagits i bruk.

Artikel 9

Tillverkarombudens skyldigheter i fråga om marknadstillsyn

Tillverkarens ombud för marknadstillsyn ska utföra de uppgifter som anges i fullmakten från tillverkaren. Fullmakten ska åtminstone ge ombudet befogenhet att

1) hålla underlaget enligt artikel 25 och intygen om överensstämmelse enligt artikel 36 tillgängliga för godkännandemyndigheterna i minst tio år,

2) på motiverad begäran av en godkännandemyndighet ge den myndigheten all information och dokumentation som behövs för att visa att ett fordon, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet överensstämmer med kraven,

3) på begäran av marknadstillsynsmyndigheterna och godkännandemyndigheterna samarbeta med dem om de åtgärder som vidtas för att undanröja risken med de fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som omfattas av fullmakten.

Artikel 10

Importörernas allmänna skyldigheter.

1. Importörerna får endast sälja eller registrera sådana fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter på unionsmarknaden som överensstämmer med den tillämpliga lagstiftningen.

2. Före försäljning, registrering eller ibruktagande av ett fordon, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet ska importörerna se till att fordonet, systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten har EU-typgodkännande. Importörer ska se till att informationspaketet uppfyller kraven i artikel 27.10, att fordonet, systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten har försetts med erforderligt typgodkännandemärke och åtföljs av erforderliga handlingar, att de uppfyller artikel 7.7 och att tillverkaren fullgjort sina skyldigheter enligt artikel 7.6.

3. Om importörerna anser eller har skäl att tro att fordonet, systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten inte överensstämmer med kraven i denna förordning, och särskilt inte överensstämmer med typgodkännandet, får de inte sälja eller registrera fordonet, systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten förrän de överensstämmer med de tillämpliga kraven. Om importörerna anser eller har skäl

att tro att fordonet, systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten innebär en risk, ska han dessutom underrätta tillverkaren, marknadstillsynsmyndigheterna och godkännandemyndigheterna om detta.

4. Importörerna ska ange namn, registrerat handelsnamn eller varumärke och en kontaktadress på fordonet, systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten eller, om detta inte är möjligt för system, komponenter eller separata tekniska enheter, på förpackningen eller på en åtföljande handling.

5. Importörerna ska se till att fordonet, systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten åtföljs av nödvändiga anvisningar och information, i enlighet med artikel 59, på de berörda medlemsstaternas officiella språk.

6. Importörerna ska, så länge de har ansvar för ett fordon, ett system, en komponent eller separat teknisk enhet, se till att lagrings- eller transportförhållandena inte äventyrar dess överensstämmelse med kraven i denna förordning.

7. När det anses lämpligt med tanke på de risker som ett fordon, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet utgör ska importörerna för att skydda konsumenternas hälsa och säkerhet granska och vid behov registerföra klagomål om och återkallanden av fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som inte överensstämmer med kraven samt informera distributörerna om denna övervakning.

Artikel 11

Importörernas skyldigheter i fråga om fordonets, systemets, komponentens eller den separata tekniska enhetens överensstämmelse

1. Importörer som anser eller har skäl att tro att ett fordon, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet som de har sålt eller registrerat eller är för vilka de är ansvariga för ibruktagande inte överensstämmer med denna förordning ska omedelbart vidta de korrigerande åtgärder som krävs för att få fordonet, systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten att överensstämma med kraven, dra tillbaka det från marknaden eller återkalla det, beroende på vad som är lämpligt.

2. Om fordonet, systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten utgör en risk ska importörerna omedelbart underrätta marknadstillsynsmyndigheterna och godkännandemyndigheterna i de medlemsstater där de har tillhandahållit fordonet, systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten om detta, och lämna detaljerade uppgifter om i synnerhet den bristande överensstämmelsen och de korrigerande åtgärder som vidtagits.

3. Under en period på tio år ska importörerna hålla ett exemplar av intyget om överensstämmelse tillgängligt för marknadstillsynsmyndigheterna och godkännandemyndigheterna och se till att dessa myndigheter på begäran kan få tillgång till det informationspaket som avses i artikel 27.10.

4. Importörerna ska på motiverad begäran av en nationell myndighet ge den all information och dokumentation som behövs för att visa att fordonet, systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten överensstämmer med kraven, på ett av de officiella språken i den myndighetens medlemsstat. Importörerna ska på begäran samarbeta med den myndigheten om de åtgärder som vidtas för att

undanröja riskerna med fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som de har sålt eller registrerat eller för vilka de är ansvariga för ibruktagande.

Artikel 12

Distributörernas allmänna skyldigheter.

1. Vid försäljning, registrering eller ibruktagande av ett fordon, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet ska distributörerna iaktta vederbörlig omsorg för att se till att de tillämpliga kraven uppfylls.

2. Innan distributörerna säljer, registrerar eller tar i bruk ett fordon, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet ska de kontrollera att fordonet, systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten har försetts med obligatorisk skylt eller typgodkännandemärke, att det åtföljs av erforderliga handlingar, bruksanvisningar och säkerhetsinformation på ett av de officiella språken i den medlemsstat där fordonet, systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten är avsedd att säljas, registreras eller tas i bruk samt att tillverkaren och importören har uppfyllt kraven i artikel 7.6 och 7.7 och artikel 10.4.

3. Distributörerna ska, så länge de har ansvar för ett fordon, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet, se till att lagrings- eller transportförhållandena inte äventyrar produktens överensstämmelse med kraven i denna förordning.

Artikel 13

Distributörernas skyldigheter i fråga om fordonets, systemets, komponentens eller den separata tekniska enhetens överensstämmelse

1. Om distributörerna anser eller har skäl att tro att ett fordon, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet som de har sålt eller registrerat eller för vilka de ansvarar för ibruktagandet inte överensstämmer med kraven i denna förordning, får de inte sälja eller registrera fordonet, systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten, och ska hindra att det tas i bruk, till dess att produkten överensstämmer med de tillämpliga kraven.

2. Distributörer som anser eller har skäl att tro att ett fordon, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet som de har sålt eller registrerat eller för vilka de ansvarar för ibruktagandet inte överensstämmer med denna förordning ska se till att de korrigerande åtgärder som krävs för att få fordonet, systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten att överensstämma med kraven, dra tillbaka det från marknaden eller återkalla det, beroende på vad som är lämpligt, vidtas.

3. Om fordonet, systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten utgör en risk ska distributörerna omedelbart underrätta marknadstillsynsmyndigheterna och godkännandemyndigheterna i de medlemsstater där de har sålt eller registrerat fordonet, systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten eller ansvarat för dess ibruktagande om detta, och lämna detaljerade uppgifter om i synnerhet den bristande överensstämmelsen och de korrigerande åtgärder som vidtagits, samt underrätta tillverkaren och importören.

4. Distributören ska på motiverad begäran av en nationell myndighet ge myndigheten den information och dokumentation som behövs för att visa att fordonet, systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten överensstämmer med kraven. Distributören ska på begäran samarbeta med den myndigheten om de åtgärder som vidtas för att undanröja riskerna med fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som de har sålt eller registrerat eller vars ibruktagande de har varit ansvariga för.

Artikel 14
Importörernas och distributörernas kompletterande skyldigheter

Importörer eller distributörer ska anses vara tillverkare enligt denna förordning och ska ha samma skyldigheter som tillverkaren enligt artiklarna 7–9 när importörerna eller distributörerna säljer, registrerar eller ansvarar för ibruktagandet av ett fordon, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet i eget namn eller under eget varumärke eller ändrar ett fordon, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet som redan sålts, registrerats eller tagits i bruk på ett sådant sätt att överensstämmelsen med de tillämpliga kraven kan påverkas.

Artikel 15
Identifikation av de ekonomiska aktörerna

De ekonomiska aktörerna ska på begäran och under en period på tio år identifiera följande aktörer för marknadstillsynsmyndigheterna och godkännandemyndigheterna:

a) Alla ekonomiska aktörer som har levererat ett fordon, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet till dem.

b) Alla ekonomiska aktörer som de har levererat ett fordon, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet till.

KAPITEL III
MATERIELLA KRAV

Artikel 16
Allmänna materiella krav

1. Fordon i kategori L och system, komponenter och separata tekniska enheter avsedda för sådana fordon ska uppfylla de krav som förtecknas i bilagorna II–VIII.

2. För att säkerställa en hög nivå på skyddet av säkerheten och miljön ska kommissionen fastställa detaljerade tekniska krav, inbegripet provningsförfaranden och gränsvärden där så erfordras, uteslutande för andra krav än de miljögränsvärden och trösklar som förtecknas i bilagorna VI och VII till denna förordning genom delegerade akter i enlighet med artiklarna 76, 77 och 78.

Artikel 17

Förbud mot manipulationsanordningar

Det ska vara förbjudet att använda manipulationsanordningar som minskar verkan hos system för säkerhet, elektromagnetisk kompatibilitet, omborddiagnos, ljuddämpning eller utsläppsminskning. Ett konstruktionselement ska inte betraktas som en manipulationsanordning om något av följande villkor är uppfyllt:

1) Anordningen är nödvändig för att skydda motorn mot skador eller olyckor samt för att garantera säker körning.

2) Anordningen fungerar endast i den utsträckning det är nödvändigt för att starta motorn.

3) Driftsförhållandena beaktas i väsentlig omfattning i provningsförfarandena för kontroll av om fordonet uppfyller denna förordning och dess delegerade akter och genomförandeakter.

Artikel 18

Åtgärder rörande ändringar av fordons framdrivning

1. Med *framdrivning* menas ett fordons komponenter och system som alstrar effekt och överför denna till vägytan, inbegripet motorerna, motorstyrsystemen eller andra kontrollmoduler, avgasanordningar, utsläppsbegränsande anordningar, transmissionen och dess manövrering, en drivaxel eller ett drivband eller en drivkedja, differentialerna, det slutliga drevet samt det drivna hjulets däck (radie).

2. Fordon i kategori L ska vara utrustade på föreskrivet sätt för att förebygga otillåtna förändringar av fordonets framdrivning, vilka ska anges i en delegerad akt genom en rad tekniska krav och specifikationer med syftet att

   a) förebygga förändringar som kan nedsätta säkerheten, i synnerhet genom att öka fordonets prestanda genom otillåtna förändringar av framdrivningen för att öka största vridmoment, effekt eller hastighet över vad fordonstillverkaren uppgett vid typgodkännandet, eller

   b) förebygga skador på miljön.

3. Kommissionen ska fastställa särskilda krav på åtgärder enligt punkt 2 genom en delegerad akt som antas i enlighet med artiklarna 76, 77 och 78.

4. Efter en ändring av framdrivningen ska fordonet uppfylla de tekniska kraven för den ursprungliga fordonskategorin och underkategorin, eller i förekommande fall den nya fordonskategorin och underkategorin, som gällde när det ursprungliga fordonet såldes, registrerades eller togs i bruk, inbegripet de senaste ändringarna av kraven.

Artikel 19

Allmänna krav på system för omborddiagnos

1. Fyra år efter den dag som avses i artikel 82.2 ska alla nya fordon i underkategorierna L1Be, L3e, L5e, L6Ae och L7Ae vara försedda med det första steget av ett system för omborddiagnos (OBD) som övervakar och redovisar elkretsintegritet, kortslutna och öppna elkretsar och fordonets motor- och reglersystems kretsrationalitet (OBD I).

2. Sex år efter den dag som avses i artikel 82.2 ska alla nya fordon i underkategorierna L6Be och L7Be vara försedda med OBD I.

3. Åtta år efter den dag som avses i artikel 82.2 ska alla nya fordon vara försedda med OBD I.

4. Efter bekräftelse i ett beslut antaget av kommissionen i enlighet med artikel 21.4 ska alla nya fordon i underkategorierna L1Be, L3e, L5e, L6Ae och L7Ae åtta år efter den dag som avses i artikel 82.2 dessutom vara försedda med det andra steget av ett system för omborddiagnos som utöver OBD I även övervakar inte bara rena funktionsbortfall utan också försämring av system, komponenter och separata tekniska enheter under fordonets livslängd (OBD II), förutsatt att detta i miljökonsekvensundersökningen enligt artikel 21.4 och 21.5 visas vara kostnadseffektivt.

5. Närmare OBD-utsläppsgränser anges i bilaga VI.B.

6. Kommissionen ges befogenhet att i enlighet med artiklarna 76, 77 och 78 anta en delegerad akt med fastställande av närmare tekniska krav rörande omborddiagnos, inbegripet funktionella OBD-krav och provningsförfaranden, för de områden som förtecknas i punkterna 1–5 i syfte att ombesörja en hög funktionssäkerhet, ett starkt miljöskydd och samma standardiserade grad av tillgång till reparations- och underhållsinformation för alla fordonsreparatörer.

Artikel 20

Krav på fordons funktionssäkerhet

1. Tillverkarna ska se till att fordonen utformas, konstrueras och monteras så att risken för skador på passagerare och övriga trafikanter blir så liten som möjligt. Fordonets funktionssäkerhet ska vara garanterad under hela fordonets livslängd, förutsatt att fordonet används på normalt eller avsett sätt.

2. Tillverkarna ska se till att fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter uppfyller de tillämpliga kraven i bilagorna II och VIII och uppfyller de provningsförfaranden och prestandakrav som fastställs i en delegerad akt.

3. De krav som avses i punkterna 1 och 2 ska tillämpas på fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter, förutsatt att de anges vara tillämpliga på ifrågavarande fordonskategori i denna förordning.

4. För att ombesörja en hög säkerhetsnivå ska kommissionen fastställa särskilda krav på fordons funktionssäkerhet, inbegripet provningsförfaranden och gränsvärden, genom en delegerad akt i enlighet med artiklarna 76, 77 och 78.

Artikel 21

Krav på miljöprestanda

1. Tillverkarna ska se till att fordon utformas, konstrueras och monteras så att miljöpåverkan hålls så låg som möjligt. Tillverkarna ska se till att typgodkända fordon uppfyller miljökraven under fordonets livslängd i enlighet med bilagorna V, VI och VII.

2. Tillverkarna ska se till att fordon, system, komponenter och särskilda tekniska enheter uppfyller de provningsförfaranden och provningskrav som anges i en delegerad akt som avses i punkt 12.

3. Tillverkarna ska se till att typgodkännandekraven för kontroll av hållbarhetskraven är uppfyllda. Efter tillverkarens val får något av nedanstående provningsförfaranden för hållbarhet användas för att inför typgodkännandemyndigheten styrka att ett typgodkänt fordons miljöprestanda är varaktiga:

   a) Provning av fordonets faktiska hållbarhet genom tillryggaläggande av en sträcka som anges i del A i bilaga VII och styrkande inför typgodkännandemyndigheten att miljökraven i denna förordning och dess delegerade akter och genomförandeakter är uppfyllda under körning av fordonet vid regelbundna mellanrum och i slutet av körningen.

   b) Genom multiplikation av de försämringsfaktorer som anges i del B i bilaga VII och miljöprovningsresultat från ett fordon som körts mer än 100 km sedan det startades första gången vid slutet av tillverkningsprocessen. Beräkningsresultaten ska underskrida miljögränserna i del A i bilaga VI.

   Dessutom ska tillverkaren genom detta förfarande inför typgodkännande-myndigheten styrka miljöprestanda hos ett fordon som körts mer än 100 km sedan det startades första gången vid slutet av tillverkningsprocessen och som är försett med snabbt åldrade system och komponenter.

   Om detta förfarande används ska tillverkaren lämna underlag till typgodkännandemyndigheten och styrka att det föreligger en giltig korrelation mellan de två hållbarhetsförfarandena a och b.

4. Senast den 1 januari 2016 ska kommissionen genomföra en heltäckande undersökning av miljökonsekvenserna. Undersökningen ska omfatta luftkvalitet och andel föroreningar från fordon i kategori L samt kraven på provningstyperna I, IV, V, VII och VIII i bilaga V. I undersökningen ska de senaste vetenskapliga uppgifterna, forskningsrönen, modellerna och övervägandena om kostnadseffektivitet sammanställas och bedömas i syfte att fastställa slutgiltiga åtgärder i form av definitiv dag för ikraftträdande av Euro 5 (Euro 6 för motorcyklar i kategori L3e) i bilaga IV, Euro 5-kraven (Euro 6 för motorcyklar i kategori L3e) på miljö i bilagorna V, VI.A3, VI.B2, VI.C2 samt bilaga VII beträffande Euro 5-kraven (Euro 6 för motorcyklar i kategori L3e) på körsträcka vid hållbarhetsprovning och försämringsfaktorer.

5. På grundval av miljökonsekvensundersökningens slutsatser ska kommissionen bestämma följande:

a) Vilka datum Euro 5-steget bör träda i kraft (Euro 6 för motorcyklar i kategori L3e) enligt bilaga IV.

b) Utsläppsgränserna för Euro 5 (Euro 6 för motorcyklar i kategori L3e) enligt bilaga VI.A3 och OBD-gränsvärdena i bilaga VI.B2.

c) Huruvida alla nya fordon i kategorierna L3e, L5e, L6Ae och L7Ae förutom OBD steg I även ska förses med OBD steg II på Euro 5-nivå (Euro 6 för motorcyklar i kategori L3e).

d) Huruvida provningskrav för överensstämmelse i drift ska införas på Euro 5-nivå (Euro 6 för motorcyklar i kategori L3e), för vilka fordonskategorier i kategori L detta ska införas och när det ska bli obligatoriskt för samtliga fordonskategorier i kategori L. Med *överensstämmelse i drift* menas provning av representativa fordon från fordonsparken på marknaden för att kontrollera att tillverkarens åtgärder fortfarande verkningsfullt begränsar utsläpp från avgasrör och avdunstningsutsläpp och att kraven på funktionssäkerhet och andra säkerhetskrav faktiskt uppfylls enligt denna förordning under fordonets normala livslängd vid normal användning.

e) Vilka av underkategorierna L1Ae, L1Be, L2e, L5Be, L6Be och L7Be som för steget Euro 5 bör genomgå SHED-provning eller bara bör genomgå provning av bränsletankens och bränsleledningarnas genomsläpplighet med de provningsgränser som anges i bilaga VI.C2.

f) Körsträcka för hållbarhetsprovning för Euro 5 (Euro 6 för motorcyklar i kategori L3e) enligt bilaga VII.A och försämringsfaktorerna för Euro 5 (Euro 6 för motorcyklar i kategori L3e) enligt bilaga VII.B.

g) Huruvida det är genomförbart, och i så fall datum för ikraftträdande och tillämpliga underkategorier, med utsläppskrav utanför cykeln utöver Euro 5 (Euro 6 för motorcyklar i kategori L3e).

6. Fordon med enbart elektrisk drift och fordon som drivs enbart med förkomprimerad luft är undantagna från miljökraven i bilaga V, provningstyperna I–VIII. Dessa fordon ska överensstämma med OBD-funktionskraven, i enlighet med en delegerad akt, så att dessa fordon ska kunna repareras verkningsfullt vid fel.

7. Fordon som drivs med gasbränsle ska uppfylla typgodkännandekraven i fråga om utsläpp och OBD-utsläppsgränserna för gnisttändningsmotorer. De ska också uppfylla därtill hörande provningsförfaranden och krav enligt vad som anges i en delegerad akt som omnämns i punkt 12. Enbränsle-, tvåbränsle- och multibränslefordon med gasdrift och hybridelfordon är undantagna från SHED-provningskraven för avdunstningsutsläpp. Elhybridfordon och gasdrivna fordon som delvis framdrivs med en gnisttändningsmotor som drivs med bensin, bensinblandningar eller etanol behöver bara uppfylla genomsläpplighetskraven för bränsletank och bränsleledningar enligt vad som anges i en delegerad akt som omnämns i punkt 12.

8. Fordon som drivs med en motor med kompressionständning som uteslutande förbrukar dieselbränsle med låg flyktighet eller bränslen som är likvärdiga med

dieselbränslen ska vara undantagna från provningsgränserna och kraven för avdunstningsutsläpp.

9. Fordon i kategori L4e ska uppfylla miljökraven i bilaga V när det gäller fordon i kategori L3e, där provningstyperna I, IV, VII och VIII i bilaga V enligt tillverkarens val utförs antingen på grundfordonet med motor men utan monterad sidovagn eller den fullständiga monteringen.

10. Med *ersättning för utsläppsbegränsande anordning* menas en utsläppsbegränsande anordning eller en kombination av sådana anordningar avsedd att ersätta en ursprunglig utsläppsbegränsande anordning och som kan godkännas som separat teknisk enhet enligt definitionen i denna förordnings delegerade akter och genomförandeakter.

    Tillverkaren ska se till att alla ersättningar för utsläppsbegränsande anordning som säljs eller tas i bruk i Europeiska unionen är typgodkända enligt denna förordning.

11. De krav som avses i punkterna 1–10 ska tillämpas på fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter i enlighet med bilaga II.

12. För att ombesörja ett starkt miljöskydd ska kommissionen fastställa närmare tekniska krav på miljöprestanda, inbegripet provningsförfaranden för de ämnen som anges i punkterna 2, 3, 4 och 5, i en delegerad akt i enlighet med artiklarna 76, 77 och 78.

Artikel 22

Kompletterande miljökrav rörande utsläpp av växthusgaser och bränsleförbrukning

1. Koldioxidutsläpp ska bestämmas av tillverkaren enligt tillämplig laboratorieutsläpps-provningscykel och redovisas för godkännandemyndigheten. Bränsleförbrukningen ska antingen beräknas på grundval av laboratorieresultaten för utsläpp i samband med typgodkännandet, eller mätas och redovisas för godkännandemyndigheten.

2. Resultaten av koldioxidmätningen och den beräknade eller uppmätta bränsleförbrukningen ska tas med i det tekniska underlaget, och bägge ska också anges på intyget om överensstämmelse.

    Förutom uppgiften på intyget om överensstämmelse ska tillverkarna även se till att uppgifter om koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning lämnas till fordonets köpare vid köp av nytt fordon, i ett format som de anser lämpligt.

3. Kommissionen ska fastställa metoder för mätning av koldioxidutsläpp och beräkning eller mätning av bränsleförbrukning i en delegerad akt i enlighet med artiklarna 76, 77 och 78.

KAPITEL IV
FÖRFARANDEN FÖR EU-TYPGODKÄNNANDE

Artikel 23
Förfaranden för EU-typgodkännande

1. Tillverkaren kan vid ansökan om typgodkännande av ett fordon välja något av nedanstående förfaranden:

   a) typgodkännande i flera steg,

   b) typgodkännande i ett steg,

   c) etappvis typgodkännande.

   Vid typgodkännande av system, komponenter eller separata tekniska enheter är förfarandet med typgodkännande i ett steg tillämpligt.

2. Typgodkännande i flera steg ska bestå av stegvis insamling av samtliga EU-typgodkännandeintyg för system, komponenter och separata tekniska enheter som ingår i fordonet och som i slutskedet leder till typgodkännande av hela fordonet.

3. Typgodkännande i ett steg ska bestå av godkännande av hela fordonet i ett enda steg.

4. Vid etappvis typgodkännande intygar en eller flera godkännandemyndigheter att en typ av etappvis färdigbyggt eller icke färdigbyggt fordon, i det tillverkningsstadium det befinner sig i, uppfyller de tillämpliga administrativa bestämmelserna och tekniska kraven i denna förordning.

   Etappvis typgodkännande ska beviljas för icke färdigbyggda eller etappvis färdigbyggda fordonstyper som överensstämmer med uppgifterna i underlaget och som uppfyller de tekniska kraven i de tillämpliga akter som förtecknas i bilaga II, med hänsyn till det konstruktionsstadium fordonet befinner sig i.

   Typgodkännande av det sista konstruktionsskedet får endast beviljas efter det att typgodkännandemyndigheten har kontrollerat att det eller de typgodkännanden som utfärdats för ett icke färdigbyggt fordon styrker att fordonstypen som godkänts i det sista konstruktionsskedet uppfyller alla tekniska krav som är tillämpliga vid den tidpunkt typgodkännandet för det färdigbyggda fordonet utfärdas och för den fordonskategori som typgodkännandet avser.

   Etappvis godkännande enligt punkt 1 c ska endast tillämpas på nyttofordon i underkategorierna L5Be-U, L6Be-U och L7Be-U.

5. Val av godkännandeförfarande ska inte påverka tillämpliga krav som den godkända fordonstypen ska uppfylla vid tidpunkten för utfärdande av typgodkännande av komplett fordon.

6. Kommissionen ges genomförandebefogenheter för att fastställa mallar för de närmare formerna för typgodkännandeförfarandena enligt artikel 73.

Artikel 24

Ansökningar om typgodkännande

1. Tillverkaren ska lämna ansökan om typgodkännande till godkännandemyndigheten.

2. Endast en ansökan får lämnas in för en viss typ av fordon, system, komponent eller separat teknisk enhet och endast i en medlemsstat.

3. För varje typ som ska godkännas ska en separat ansökan inlämnas.

Artikel 25

Tekniskt underlag

1. Sökanden ska till godkännandemyndigheten lämna ett underlag.

2. Underlaget ska omfatta

   1) ett informationsdokument enligt den mall som kommissionen fastställt enligt artikel 73,

   2) alla uppgifter, ritningar, fotografier och andra upplysningar som krävs enligt den genomförandeakt som antagits enligt artikel 73,

   3) för fordon, angivelse av vilket förfarande som valts i enlighet med artikel 23.1.

3. Underlaget får lämnas på papper eller i elektronisk form.

Artikel 26

Särskilda krav på information som ska lämnas i ansökan om typgodkännande beroende på förfarande

1. En ansökan om typgodkännande i flera steg ska åtföljas av ett underlag i enlighet med artikel 25 och en fullständig uppsättning av de typgodkännandeintyg som krävs enligt var och en av de tillämpliga akter som förtecknas i bilaga II.

2. En ansökan om typgodkännande i ett steg ska åtföljas av ett underlag i enlighet med artikel 25 med relevanta uppgifter enligt de akter som förtecknas i bilaga II.

3. Utan att det påverkar tillämpningen av punkterna 1 och 2 ska följande uppgifter lämnas vid etappvis typgodkännande:

   a) För första etappen: för grundfordonet i dess aktuella konstruktionsfas, tillämpliga delar av det underlag och de EU-typgodkännandeintyg som krävs för ett färdigbyggt fordon.

   b) För samtliga därpå följande etapper: de delar av underlaget och EU-typgodkännandeintygen som hänför sig till den aktuella tillverkningsetappen, en kopia av det EU-typgodkännande för fordonet som utfärdades för den föregående etappen samt fullständiga uppgifter om alla ändringar av och tillägg till fordonet.

4. Genom en motiverad begäran får godkännandemyndigheten anmoda tillverkaren att tillhandahålla ytterligare information som behövs för att ett beslut ska kunna fattas om vilka provningar som krävs eller för att underlätta genomförandet av dessa provningar.

KAPITEL V
HANDLÄGGNING AV FÖRFARANDEN FÖR EU-TYPGODKÄNNANDE

Artikel 27
Allmänna bestämmelser

1. Godkännandemyndigheterna får endast bevilja EU-typgodkännande efter det att de har förvissat sig om att de förfaranden för produktionsöverensstämmelse som avses i artikel 31 är korrekta och om att typen av fordon, system, komponent eller separat teknisk enhet uppfyller de tillämpliga kraven.

2. EU-typgodkännande ska beviljas i enlighet med artiklarna 29, 30, 31 och 32.

3. Om en godkännandemyndighet finner att en typ av fordon, system, komponent eller separat teknisk enhet, trots att den uppfyller bestämmelserna, utgör en allvarlig risk för säkerheten eller allvarligt kan skada miljön eller folkhälsan får den vägra att bevilja EU-typgodkännande. Den ska då omedelbart underrätta övriga medlemsstaters godkännandemyndigheter och kommissionen om detta med en utförlig sammanställning av vilka skäl som ligger till grund för beslutet tillsammans med styrkande uppgifter.

4. EU-typgodkännandeintyg ska numreras i enlighet med ett harmoniserat system i en genomförandeakt som antas i enlighet med artikel 73.

5. Godkännandemyndigheten ska inom en månad till godkännandemyndigheterna i övriga medlemsstater sända en kopia av intyget om EU-fordonstypgodkännande, inklusive bilagor, för varje fordonstyp som den har godkänt. Kopian får föreligga i form av en elektronisk fil.

6. Godkännandemyndigheten ska utan dröjsmål meddela godkännandemyndigheterna i övriga medlemsstater när den har avslagit eller återkallat ett typgodkännande för fordon samt ange skälen för beslutet.

7. Godkännandemyndigheten ska var tredje månad till godkännandemyndigheterna i övriga medlemsstater sända en förteckning över de EU-typgodkännanden av system, komponenter eller separata tekniska enheter som den har beviljat, ändrat, vägrat att bevilja eller återkallat under föregående tremånadersperiod.

8. På begäran av en annan medlemsstats godkännandemyndighet ska den godkännandemyndighet som har beviljat ett EU-typgodkännande inom en månad efter mottagandet av begäran översända en kopia av det efterfrågade EU-typgodkännandeintyget inklusive bilagor. Kopian får föreligga i form av en elektronisk fil.

9. Om kommissionen begär det ska godkännandemyndigheten lämna de uppgifter som omnämns i punkterna 5–8 även till kommissionen.

10. Godkännandemyndigheten ska sammanställa ett informationspaket bestående av underlaget åtföljt av provningsrapporter och alla andra handlingar som den tekniska tjänsten eller godkännandemyndigheten fogat till underlaget under sin tjänsteutövning. Informationspaketet ska innehålla ett index där informationspaketets innehåll redovisas, uppställt enligt ett lämpligt numrerings- eller märkningssystem som gör det möjligt att lätt hitta varje sida. Detta index ska utformas som en förteckning över de olika stadierna i förfarandet för EU-typgodkännande, i synnerhet datum för revideringar och uppdatering.

Artikel 28

Särskilda bestämmelser om utfärdande av EU-typgodkännande av komplett fordon

1. Typgodkännandeintyget ska innehålla som bilagor följande:

   a) det informationspaket som avses i artikel 27.10,

   b) provningsresultaten,

   c) namn och exempel på namnteckning(ar) för den eller de personer på företaget som har befogenhet att underteckna intyg om överensstämmelse samt intyg om deras befattning i företaget.

2. Typgodkännandeintyget ska utfärdas på grundval av den mall som anges i en genomförandeakt som antas i enlighet med artikel 73.

3. För varje fordonstyp ska godkännandemyndigheten

   a) fylla i alla tillämpliga delar av EU-typgodkännandeintyget, inklusive bilagan för provningsresultat, i enlighet med mallen för typgodkännandeintyget,

   b) sammanställa indexet till det informationspaketet,

   c) utan dröjsmål utfärda det ifyllda intyget med bilagor till den sökande.

4. Om ett EU-typgodkännande har begränsad giltighet i enlighet med artikel 39, eller om det har gjorts undantag från vissa bestämmelser i denna förordning eller de delegerade akterna eller genomförandeakterna som antagits enligt denna förordning, ska dessa begränsningar eller undantag anges i EU-typgodkännandeintyget.

   Om tillverkaren väljer typgodkännandeförfarandet i ett steg ska godkännandemyndigheten fastställa en förteckning över tillämpliga krav eller akter och foga den förteckningen till EU-typgodkännandeintyget.

Artikel 29

Särskilda bestämmelser för system, komponenter eller separata tekniska enheter

1. EU-typgodkännande ska beviljas för system som överensstämmer med uppgifterna i underlaget och som uppfyller de tekniska kraven i de tillämpliga akter som förtecknas i bilaga II.

2. EU-typgodkännande för komponent eller separat teknisk enhet ska beviljas för komponenter eller separata tekniska enheter som överensstämmer med uppgifterna i underlaget och som uppfyller de tekniska kraven i de tillämpliga akter som förtecknas i bilaga II.

3. Om komponenter eller separata tekniska enheter, oavsett om de är avsedda för reparation, service eller underhåll, också ingår i ett typgodkännande för system avseende ett fordon, krävs inte något ytterligare godkännande för komponenten eller den separata tekniska enheten om detta inte krävs enligt de tillämpliga akter som förtecknas i bilaga II.

4. Om det endast är i kombination med andra delar av fordonet som en komponent eller en separat teknisk enhet har avsedd funktion eller uppvisar ett särdrag, och dess överensstämmelse med kraven därför endast kan kontrolleras när denna komponent eller separata tekniska enhet fungerar i kombination med dessa andra delar av fordonet, ska EU-typgodkännandets räckvidd begränsas i motsvarande utsträckning.

   I EU-typgodkännandeintyget ska då eventuella begränsningar för komponentens eller den separata tekniska enhetens användning anges samt vilka särskilda krav som ställs vid monteringen.

   Om en sådan komponent eller separat teknisk enhet monteras av fordonstillverkaren, ska det i samband med godkännandet av fordonet kontrolleras att eventuella begränsningar för användning eller krav vid monteringen har iakttagits.

Artikel 30

Provningar för EU-typgodkännande

1. Överensstämmelse med de tekniska bestämmelserna i denna förordning och i de akter som förtecknas i bilaga II ska visas genom lämpliga provningar utförda av utsedda tekniska tjänster.

   De provningsförfaranden som avses i första stycket och den särskilda utrustning och de särskilda verktyg som är föreskrivna för provningarnas utförande ska vara de som anges i de tillämpliga akterna i bilaga II.

2. Tillverkaren ska ge godkännandemyndigheten tillgång till så många fordon, komponenter eller separata tekniska enheter som i enlighet med de relevanta akterna i bilaga II krävs för genomförandet av de föreskrivna provningarna.

3. Nödvändiga provningar ska utföras på fordon, komponenter och separata tekniska enheter som är representativa för den typ som ska godkännas.

Tillverkaren får dock efter överenskommelse med godkännandemyndigheten välja ett fordon, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet som inte är representativ för den typ som ska godkännas, men som kombinerar några av de mest negativa egenskaperna vad avser den nödvändiga prestandanivån. Virtuella provningsmetoder kan användas till stöd för beslutsfattandet under urvalsprocessen.

4. På tillverkarens begäran får virtuella provningsmetoder användas som alternativ till de provningsförfaranden som avses i punkt 1 om godkännandemyndigheten medger det, med avseende på de krav som förtecknas i de delegerade akter som antas enligt denna förordning.

5. Virtuella provningsmetoder ska uppfylla de villkor som anges i de delegerade akter som antas enligt denna förordning.

6. För att säkerställa att resultat som erhålls genom virtuell provning är lika meningsfulla som dem som erhålls genom fysisk provning ska kommissionen fastställa de krav som kan bli föremål för virtuell provning och de villkor under vilka den virtuella provningen får utföras i en delegerad akt i enlighet med artiklarna 76, 77 och 78.

Artikel 31
Åtgärder för produktionsöverensstämmelse

1. En godkännandemyndighet som beviljar ett EU-typgodkännande ska vidta nödvändiga åtgärder, vid behov i samarbete med godkännandemyndigheterna i övriga medlemsstater, för att kontrollera att tillräckliga förfaranden har införts för att se till att serietillverkade fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter överensstämmer med den godkända typen.

2. En godkännandemyndighet som beviljat ett EU-typgodkännande ska vidta nödvändiga åtgärder i samband med detta godkännande för att kontrollera, vid behov i samarbete med godkännandemyndigheterna i övriga medlemsstater, att de förfaranden som avses i punkt 1 även fortsättningsvis är tillräckliga, och att serietillverkade fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter även fortsättningsvis överensstämmer med den godkända typen.

3. För att kontrollera att fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter överensstämmer med den godkända typen får godkännandemyndigheten som har beviljat EU-typgodkännandet utföra de kontroller eller provningar som föreskrivs för lagfästa krav som EU-typgodkännandet avser på stickprov som tagits i tillverkarens lokaler, inklusive produktionsanläggningar. De närmare formerna för kontrollförfarandena kommer att anges i en genomförandeakt som antas enligt artikel 73.

4. När en godkännandemyndighet som beviljat ett EU-typgodkännande konstaterar att de förfaranden som anges i punkt 1 inte tillämpas, att de avviker i väsentlig grad från överenskomna förfaranden och kontrollplaner eller har upphört att tillämpas eller inte längre anses tillräckliga, även om tillverkningen fortsätter, ska den vidta nödvändiga åtgärder för att se till att förfarandet för produktionsöverensstämmelse följs korrekt eller återkalla typgodkännandet.

5. Kommissionen ges härmed i enlighet med artikel 73 i denna förordning befogenhet att anta en genomförandeakt med närmare bestämmelser om produktions-överensstämmelse.

KAPITEL VI
ÄNDRINGAR AV EU-TYPGODKÄNNANDEN

Artikel 32
Allmänna bestämmelser

1. Tillverkaren ska utan dröjsmål underrätta den godkännandemyndighet som har beviljat EU-typgodkännandet om varje ändring av uppgifterna i informationspaketet.

   Godkännandemyndigheten ska besluta vilket av de förfaranden i artikel 33 som ska följas.

   Vid behov får godkännandemyndigheten efter samråd med tillverkaren besluta att ett nytt EU-typgodkännande ska beviljas.

2. Ansökningar om ändring av ett EU-typgodkännande får endast lämnas in till den godkännandemyndighet som beviljade det ursprungliga EU-typgodkännandet.

3. Om godkännandemyndigheten finner att en ändring kräver att nya kontroller eller provningar utförs, ska den underrätta tillverkaren om detta.

   De förfaranden som avses i artikel 33 ska tillämpas endast om godkännandemyndigheten enligt de kontrollerna eller provningarna konstaterar att kraven för EU-typgodkännande fortfarande är uppfyllda.

Artikel 33
Revisioner och utökningar av EU-typgodkännanden

1. Om uppgifterna i informationspaketet har ändrats, utan att kontroller eller provningar behöver göras om, ska ändringen betecknas som *revision*.

   Godkännandemyndigheten ska då i nödvändig utsträckning utfärda reviderade blad till informationspaketet och på varje reviderat blad tydligt markera vilket slag av ändring det gäller och vilken dag revisionen utfärdats. En konsoliderad, uppdaterad version av informationspaketet tillsammans med en detaljerad beskrivning av ändringarna ska anses uppfylla detta krav.

2. Ändringen ska betecknas som *utökning* när uppgifterna i informationspaketet har ändrats och något av följande gäller:

   a) det krävs ytterligare kontroller eller provningar,

   b) uppgifter i EU-typgodkännandeintyget, med undantag för bilagorna, har ändrats,

c) nya krav träder i kraft i enlighet med någon av de akter som förtecknas i bilaga II och som är tillämpliga på den godkända fordonstypen eller de godkända systemen, komponenterna eller separata tekniska enheterna.

Vid utökning ska godkännandemyndigheten utfärda ett reviderat EU-typgodkännandeintyg med utökningsnummer i enlighet med det antal utökningar som redan beviljats. Skälet till utvidgningen och datum för det nya utfärdandet ska tydligt framgå av godkännandeintyget.

3. Varje gång reviderade blad eller en konsoliderad, uppdaterad version utfärdas ska även index till informationspaketet, som bifogas godkännandeintyget, ändras så att datum för den senaste utökningen eller revisionen eller datum för den senaste konsolideringen av den uppdaterade versionen framgår.

Artikel 34
Utfärdande av och meddelande om ändringar

1. Vid utökning ska godkännandemyndigheten uppdatera alla berörda delar av EU-typgodkännandeintyget, dess bilagor och indexet till informationspaketet. Det uppdaterade intyget med bilagor ska utan dröjsmål utfärdas till den sökande.

2. Vid revision ska godkännandemyndigheten utan dröjsmål utfärda de reviderade handlingarna eller den konsoliderade, uppdaterade versionen inklusive det reviderade indexet till informationspaketet till den sökande.

3. Godkännandemyndigheten ska i enlighet med förfarandet i artikel 27 underrätta övriga medlemsstaters godkännandemyndigheter om de ändringar som företagits i EU-typgodkännandena.

KAPITEL VII
EU-TYPGODKÄNNANDETS GILTIGHET

Artikel 35
Giltighetens upphörande

1. EU-typgodkännanden ska utfärdas för en obegränsad giltighetstid.

2. Ett EU-typgodkännande av ett fordon ska upphöra att gälla i följande fall:

a) När nya krav i en någon akt som är tillämplig på den godkända fordonstypen blir obligatoriska för försäljning, registrering eller ibruktagande av nya fordon och det inte går att uppdatera typgodkännandet i enlighet med dem.

b) När tillverkningen av den godkända fordonstypen slutgiltigt och frivilligt har upphört.

c) När godkännandets giltighet löper ut på grund av en särskild begränsning i enlighet med artikel 38.

3. Om bara en variant av en typ eller en version av en variant upphör att gälla, blir EU-typgodkännandet av fordonet i fråga ogiltigt bara för denna variant eller version.

4. När tillverkningen av en fordonstyp slutgiltigt upphör ska tillverkaren underrätta den godkännandemyndighet som har beviljat EU-typgodkännandet för det fordonet.

   När den godkännandemyndighet som beviljade fordonet EU-typgodkännande tar emot den underrättelse som avses i första stycket ska den underrätta de andra medlemsstaternas godkännandemyndigheter om detta inom en månad.

5. Om ett EU-typgodkännande för fordon snart kommer att upphöra att gälla, ska tillverkaren, utan att det påverkar tillämpningen av punkt 4, underrätta den godkännandemyndighet som beviljade EU-typgodkännandet.

   Den godkännandemyndighet som beviljade EU-typgodkännandet ska utan dröjsmål meddela alla relevanta uppgifter till godkännandemyndigheterna i övriga medlemsstater så att artikel 39 vid behov kan tillämpas.

   I det meddelande som avses i andra stycket ska särskilt anges det sist tillverkade fordonets tillverkningsdatum och fordonsidentifieringsnummer.

KAPITEL VIII
INTYG OM ÖVERENSSTÄMMELSE OCH MÄRKNING

Artikel 36
Intyg om överensstämmelse

1. Tillverkaren ska i sin egenskap av innehavare av ett typgodkännande av komplett fordon, utfärda ett intyg om överensstämmelse på papper som ska åtfölja varje fordon, vare sig det är färdigbyggt, icke färdigbyggt eller etappvis färdigbyggt, som tillverkas i överensstämmelse med den godkända fordonstypen.

   Intyget ska överlämnas kostnadsfritt till köparen tillsammans med fordonet. Överlämnandet får inte förenas med villkor på en uttrycklig begäran eller på lämnande av ytterligare upplysningar till tillverkaren.

2. Tillverkaren ska använda mallen för intyget om överensstämmelse som antagits av kommissionen enligt artikel 73.

3. Om inte annat överenskommits med fordonets köpare ska intyget om överensstämmelse upprättas på ett officiellt språk i den medlemsstat där fordonet köps.

4. Intyg om överensstämmelse ska utformas på ett sådant sätt att det inte går att förfalska. Det papper som används ska därför skyddas antingen av färggrafik eller av en vattenstämpel med tillverkarens identifikationsmärke.

5. Intyget om överensstämmelse ska fyllas i fullständigt och får inte innehålla några andra begränsningar för användningen av fordonet än vad som finns föreskrivet i en genomförandeakt som antagits enligt artikel 73.

6. I fråga om icke färdigbyggda eller etappvis färdigbyggda fordon ska tillverkaren endast fylla i de uppgifter på intyget om överensstämmelse som har tillkommit eller ändrats på det aktuella stadiet av godkännandeförfarandet samt, i tillämpliga fall, till detta intyg bifoga samtliga intyg om överensstämmelse som utfärdats under den föregående etappen.

7. På intyg om överensstämmelse, enligt vad som anges i genomförandeakten som antagits enligt denna förordning, ska för fordon som godkänts i enlighet med artikel 39.2 i rubriken stå följande: ”För färdigbyggda/etappvis färdigbyggda fordon, typgodkännande enligt artikel 39 (preliminärt godkännande)”.

8. I rubriken till intyget om överensstämmelse, enligt vad som anges i genomförandeakten som antagits enligt denna förordning, ska för fordon som är typgodkända enligt artikel 41 stå ”För färdigbyggda/etappvis färdigbyggda fordon som är typgodkända i små serier”, och i nära anslutning till detta tillverkningsåret följt av ett löpnummer mellan 1 och det högsta tal som anges i tabellen i genomförandeakten, vilket för varje tillverkningsår anger fordonets löpnummer i produktionen för det året.

9. Utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i punkt 1 får tillverkaren på elektronisk väg översända uppgifter eller information i intyget om överensstämmelse till de nationella myndigheterna.

10. Endast tillverkaren har rätt att utfärda en dubblett av intyget om överensstämmelse. Ordet ”dubblett” ska synas tydligt på framsidan av dubbletten.

Artikel 37

Obligatorisk märkning av fordon och typgodkännandemärkning av komponenter och separata tekniska enheter

1. Fordonstillverkaren ska på varje fordon som tillverkats i överensstämmelse med den godkända typen anbringa en obligatorisk skylt i enlighet med tillämpliga delegerade akter eller genomförandeakter enligt förteckningen i bilaga II.

2. Tillverkaren av en komponent eller en separat teknisk enhet, oavsett om denna ingår i ett system eller inte, ska på varje komponent eller enhet som tillverkas i överensstämmelse med den godkända typen anbringar ett typgodkännandemärke i enlighet med tillämpliga delegerade akter eller genomförandeakter enligt förteckningen i bilaga II.

3. Om inget sådant typgodkännandemärke krävs på en komponent eller en separat teknisk enhet, ska tillverkaren åtminstone anbringa sitt handelsnamn eller varumärke samt typbeteckning och ett identifikationsnummer.

4. Den obligatoriska EU-skylten och typgodkännandemärket ska överensstämma med förlagorna i genomförandeakten i enlighet med artikel 73 som antas enligt denna förordning.

KAPITEL IX
UNDANTAG FÖR NY TEKNIK OCH NYA PRINCIPER

Artikel 38
Undantag för ny teknik och nya principer

1. Tillverkaren får ansöka om EU-typgodkännande med avseende på en typ av system, komponent eller separat teknisk enhet som inbegriper ny teknik eller nya principer som är oförenliga med en eller flera av de akter som förtecknas i bilaga II.

2. Godkännandemyndigheten ska bevilja det EU-typgodkännande som avses i punkt 1 om alla följande förutsättningar föreligger:

   a) I ansökan anges varför tekniken eller principerna i fråga gör att systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten inte är förenlig med en eller flera av de akter som förtecknas i bilaga II.

   b) I ansökan beskrivs den nya teknikens säkerhets- och miljöeffekter och de åtgärder som vidtagits för att säkerställa att en minst likvärdig nivå på säkerhet och miljöskydd uppnås i förhållande till de krav från vilka undantag söks.

   c) Beskrivningar och resultat av provningar uppvisas som styrker att villkoret i led b är uppfyllt.

3. Beviljande av undantag för ny teknik eller nya principer ska vara förenat med tillstånd från kommissionen som meddelas i ett beslut som antas enligt det förfarande som avses i artikel 74.2.

4. I väntan på att kommissionen beslutar om tillstånd får godkännandemyndigheten utfärda ett tillfälligt godkännande, med giltighet enbart på den medlemsstatens territorium, av en typ av fordon som omfattas av det sökta undantaget. Godkännandemyndigheten ska underrätta kommissionen och de andra medlemsstaterna om detta utan dröjsmål genom en akt som innehåller de uppgifter som avses i punkt 2.

5. Andra godkännandemyndigheter får besluta att godta ett sådant tillfälligt godkännande som avses i punkt 4 på sitt territorium.

6. I förekommande fall ska det i det tillstånd av kommissionen som omnämns i punkt 3 också anges om det är förenat med några begränsningar. I samtliga fall ska typgodkännandet vara giltigt i minst 36 månader.

7. Om kommissionen beslutar att inte bevilja tillstånd, ska godkännandemyndigheten omedelbart underrätta innehavaren av det tillfälliga typgodkännande som nämns i punkt 4 om att det tillfälliga typgodkännandet kommer att upphävas sex månader efter dagen för kommissionens beslut.

   Fordon som tillverkats i överensstämmelse med det tillfälliga typgodkännandet innan det slutade gälla får dock säljas, registreras eller tas i bruk i de medlemsstater som godtagit det tillfälliga typgodkännandet.

Artikel 39

Följdändringar av lagfästa krav

1. Om kommissionen har beviljat ett undantag enligt artikel 38 ska den vid behov vidta nödvändiga åtgärder för att anpassa de berörda delegerade akterna eller genomförandeakterna till den tekniska utvecklingen.

   Om ett undantag enligt artikel 38 avser FN/ECE-föreskrifter ska kommissionen föreslå en ändring i de berörda FN/ECE-föreskrifterna i enlighet med det förfarande som är tillämpligt enligt 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 typgodkännande utfärdade på grundval av dessa föreskrifter.[54]

2. Så snart de berörda akterna har ändrats ska eventuella begränsningar enligt kommissionsbeslutet om godkännande av undantag omedelbart upphävas.

   Om de åtgärder som är nödvändiga för att anpassa de delegerade akterna, genomförandeakterna eller kraven inte har vidtagits, får kommissionen på begäran av den medlemsstat som beviljade typgodkännandet genom ett nytt beslut i enlighet med förfarandet i artikel 74.2 tillåta medlemsstaten att förlänga typgodkännandets giltighetstid.

KAPITEL X
FORDON SOM TILLVERKAS I SMÅ SERIER

Artikel 40

Nationellt typgodkännande av små serier

1. Tillverkaren får ansöka om typgodkännande av små serier av en fordonstyp inom de årliga mängdgränser som anges i bilaga III. Dessa gränser ska tillämpas på försäljning, registrering eller ibruktagande av fordon av den godkända typen på marknaden i unionen under ett visst år.

   För typgodkännande av små serier får godkännandemyndigheten, om den har välmotiverade grunder för det, bevilja undantag från en eller flera av bestämmelserna i de akter som förtecknas i bilaga II, förutsatt att den fastställt alternativa krav.

2. De alternativa krav som avses i punkt 1 ska garantera en nivå på funktionssäkerhet och miljöskydd som såvitt möjligt är likvärdig med den som garanteras av tillämpliga akter som förtecknas i bilaga II.

3. För typgodkännande av fordon enligt denna artikel ska system, komponenter eller separata tekniska enheter som är typgodkända enligt de akter som förtecknas i bilaga II godkännas.

---

54 http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/technical-harmonisation/global-harmonisation/index_en.htm#h2-1

4. Typgodkännandeintyg för fordon som typgodkänts i enlighet med denna artikel ska upprättas i enlighet med förlagan i den genomförandeakt som antas enligt artikel 73, men får inte förses med rubriken ”Intyg om EU-typgodkännande av fordon”, och innehållet i de undantag som beviljats enligt punkt 1 ska anges. Typgodkännandeintyg ska numreras i enlighet med den genomförandeakt som antas enligt artikel 73.

5. Ett nationellt typgodkännande av små serier ska ha sin giltighet begränsad till territoriet i den medlemsstat vars godkännandemyndighet beviljade godkännandet.

   På tillverkarens begäran ska dock godkännandemyndigheten sända en kopia av typgodkännandeintyget, inklusive bilagor, som rekommenderad försändelse eller e-post till godkännandemyndigheterna i de medlemsstater som tillverkaren angett.

   Inom tre månader efter mottagandet av den begäran som avses i andra stycket ska godkännandemyndigheterna i de medlemsstater som tillverkaren anger besluta om de godtar typgodkännandet eller inte. De ska formellt meddela sitt beslut till den godkännandemyndighet som beviljade det nationella typgodkännandet av små serier.

   Medlemsstaternas godkännandemyndigheter ska godta det nationella typgodkännandet, såvida de inte har godtagbara skäl att anse att de tekniska bestämmelser enligt vilka fordonet godkändes inte är likvärdiga med deras egna.

6. På begäran av en sökande om nationellt typgodkännande av små serier som vill sälja eller registrera ett fordon eller ansvara för dess ibruktagande i en annan medlemsstat ska den godkännandemyndighet som beviljade ett nationellt typgodkännande av små serier förse sökanden med en kopia av typgodkännandeintyget, inklusive informationspaketet. Den andra medlemsstatens typgodkännandemyndighet ska tillåta att fordonet säljs, registreras eller tas i bruk, såvida den inte har godtagbara skäl att anse att de tekniska bestämmelser enligt vilka fordonet godkändes inte är likvärdiga med dess egna.

KAPITEL XI
ENSKILDA GODKÄNNANDEN

Artikel 41
Enskilda godkännanden

1. På fordonsägarens begäran ska godkännandemyndigheterna bevilja enskilt godkännande av ett fordon som överensstämmer med beskrivningen fogad till ansökan och uppfyller bestämmelserna i denna förordning.

2. I förfarandet för enskilt godkännande ska godkännandemyndigheterna intyga att fordonet uppfyller tillämpliga akter som förtecknas i bilaga II.

3. Ett enskilt godkännande ska gälla ett visst fordon, oavsett om det är unikt eller inte.

4. Ansökningar om enskilt godkännande får omfatta högst 5 fordon av samma typ.

5. Efter att ha beviljat typgodkännande ska godkännandemyndigheten utan dröjsmål utfärda ett intyg om enskilt godkännande.

6. Intyget om enskilt godkännande ska utformas i överensstämmelse med mallen för EU-typgodkännandeintyg enligt den genomförandeakt som antas enligt artikel 73 och ska innehålla åtminstone de uppgifter som krävs för att fylla i ansökan om registrering enligt rådets direktiv 1999/37/EG[55].

   Intyg om enskilt godkännande får inte förses med rubriken ”EU-godkännande av fordon”. Fordonets identifieringsnummer ska stå angivet på intyget om enskilt godkännande.

7. Denna artikel ska tillämpas på fordon som vid tidpunkten för ansökan om enskilt godkännande inte tidigare har sålts eller tagits i bruk, omfattande identifiering och utfärdande av ett registreringsnummer, inbegripet tillfällig eller kortfristig registrering eller yrkesmässig registrering, eller såldes, registrerades eller togs i bruk för mindre än sex månader sedan.

8. Detta kapitel får tillämpas på fordon som har blivit typgodkända enligt denna förordning och som har ändrats innan de släpptes ut på marknaden.

Artikel 42
Undantag vid enskilt godkännande

1. En godkännandemyndighet får undanta fordonet från överensstämmelse med kraven i en eller flera av de akter som förtecknas i bilaga II, förutsatt att godkännandemyndigheten uppställer alternativa krav och har skälig grund för undantaget.

2. De alternativa kraven ska garantera en nivå på funktionssäkerhet och miljöskydd som såvitt möjligt är likvärdig med den som garanteras av tillämpliga akter som förtecknas i bilaga II.

   Godkännandemyndigheterna ska inte utföra förstörande provningar. De ska använda all relevant information som lämnats av den som ansöker om enskilt godkännande för att fastställa överensstämmelse med de alternativa kraven.

   Godkännandemyndigheterna ska i stället för de alternativa kraven godta alla EU-typgodkännanden av system, komponenter eller separata tekniska enheter.

3. Godkännandemyndigheten ska bevilja enskilt godkännande om fordonet överensstämmer med den beskrivning som bifogats ansökan och uppfyller de tillämpliga tekniska kraven, och ska utan dröjsmål utfärda ett intyg om enskilt godkännande.

   Formatet för intyget om enskilt godkännande ska bygga på den mall för EU-typgodkännandeintyg som avses i artikel 28.2 och ska minst innehålla de uppgifter som krävs för att fylla i ansökan om registrering i enlighet med rådets direktiv 1999/37/EG[56].

---

55 EGT L 138, 1.6.1999, s. 57.
56 EGT L 138, 1.6.1999, s. 57.

Intyg om enskilt godkännande får inte förses med rubriken ”EU-fordonsgodkännande”. Ett intyg om enskilt godkännande ska innehålla det berörda fordonets fordonsidentifikationsnummer.

Artikel 43

Giltighet och godtagande av enskilt godkännande

1. Enskilda godkännanden ska endast gälla i den medlemsstat där godkännandet beviljats.

2. Vid försäljning, registrering och ibruktagande i en annan medlemsstat av ett fordon som beviljats enskilt godkännande, ska den godkännandemyndighet som beviljat godkännandet på begäran ge den sökande en redogörelse för de tekniska bestämmelser enligt vilka fordonet godkändes samt all eventuell kompletterande information med en närmare redogörelse för de tekniska krav som det aktuella fordonet uppfyller.

3. När det gäller ett fordon som beviljats enskilt godkännande av en medlemsstats godkännandemyndighet enligt bestämmelserna i artikel 34 ska de andra medlemsstaterna tillåta att fordonet säljs, registreras eller tas i bruk, såvida de inte har godtagbara skäl att anse att de tekniska bestämmelser enligt vilka fordonet godkändes inte är likvärdiga med deras egna.

4. På fordonsägarens begäran ska godkännandemyndigheterna bevilja enskilt godkännande av ett fordon som uppfyller bestämmelserna i denna förordning. I så fall ska godkännandemyndigheterna godta det enskilda godkännandet och tillåta att fordonet säljs, registreras eller tas i bruk.

Artikel 44

Särskilda bestämmelser om enskilda godkännanden

1. Bestämmelserna i detta kapitel får tillämpas på fordon som har blivit typgodkända enligt denna förordning och som har ändrats innan de såldes, registrerades eller togs i bruk för första gången.

2. Förfarandet i detta kapitel får tillämpas på ett enskilt fordon under de olika etapperna i tillverkningen i enlighet med ett etappvis typgodkännande.

3. Förfarandet i detta kapitel får inte ersätta någon mellanliggande etapp i det normala förfarandet för ett etappvis typgodkännande och får inte tillämpas för godkännande av den första tillverkningsetappen för ett fordon.

KAPITEL XII
FÖRSÄLJNING, REGISTRERING OCH IBRUKTAGANDE

Artikel 45

Försäljning, registrering och ibruktagande av fordon

1. Utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 41 och 42 får fordon för vilka EU-typgodkännande av komplett fordon är obligatoriskt eller för vilka tillverkaren erhållit sådant typgodkännande enligt denna förordning endast säljas, registreras och tas i bruk om de åtföljs av ett giltigt intyg om överensstämmelse som utfärdats i överensstämmelse med artikel 36.

   Icke färdigbyggda fordon får säljas eller tas i bruk, men de myndigheter som svarar för fordonsregisteringar i medlemsstaterna får vägra att tillåta permanent registrering och användning i trafik av sådana fordon.

2. När det gäller fordon som tillverkas i små serier får antalet fordon som under ett år säljs, registreras eller tas i bruk i unionen inte överstiga det antal enheter som anges i bilaga III.

3. Punkt 1 ska inte tillämpas på fordon som är avsedda för användning av försvarsmakten, civilförsvaret, brandkåren eller ordningsmakten, och inte heller på fordon som typgodkänts i enlighet med artiklarna 40 eller 43.

4. På fordonsägarens begäran ska godkännandemyndigheterna bevilja enskilt godkännande av ett fordon som uppfyller bestämmelserna i denna förordning. I så fall ska godkännandemyndigheterna godta det enskilda godkännandet och tillåta att fordonet säljs, registreras och tas i bruk.

Artikel 46

Försäljning, registrering och ibruktagande av fordon i slutserier

1. Inom de gränser för slutserier och de tidsgränser som anges i punkterna 2 och 4 får fordon som överensstämmer med en typ av fordon vars EU-typgodkännande inte längre är giltigt registreras.

   Första stycket ska tillämpas endast på fordon inom unionens territorium som omfattades av ett giltigt EU-typgodkännande när de tillverkades, men som inte hade registrerats innan giltighetstiden för detta EU-typgodkännande gick ut.

2. För färdigbyggda fordon ska möjligheten enligt punkt 1 tillämpas i 12 månader från och med den dag då giltighetstiden för EU-typgodkännandet gick ut, och för etappvis färdigbyggda fordon i 18 månader från den dagen.

3. En tillverkare som vill utnyttja bestämmelserna i punkt 1 ska lämna en begäran om detta till den nationella myndigheten i varje medlemsstat där de berörda fordonen är avsedda att registreras. I begäran ska det anges av vilka tekniska eller ekonomiska skäl dessa fordon inte uppfyller de nya typgodkännandekraven.

Den berörda nationella myndigheten ska inom tre månader från mottagandet av begäran besluta om och för hur många av dessa fordon registrering ska tillåtas inom dess territorium.

4. Antalet fordon i slutserier får inte överskrida det största värdet av 10 % av antalet fordon som registrerades under de två föregående åren eller tio fordon per medlemsstat.

5. Före registrering ska tillverkaren utfärda ett nytt intyg om överensstämmelse för fordon i slutserier där det sägs att fordonet befinner sig i en slutserie, antalet anges och den medlemsstater där fordonet först registrerades anges i enlighet med mallen för intyg om överensstämmelse som kommissionen har fastställt i enlighet med artikel 73.

6. Medlemsstaterna ska se till att det antal fordon som registreras enligt förfarandet i denna artikel övervakas verkningsfullt.

7. Denna artikel ska tillämpas endast på upphörande på grund av att typgodkännandets giltighet gått ut i sådana fall som avses i artikel 35.2.

Artikel 47

Försäljning och ibruktagande av komponenter och separata tekniska enheter

1. Komponenter eller separata tekniska enheter får säljas eller tas i bruk om de överensstämmer med kraven i de tillämpliga delegerade akter som förtecknas i bilaga II och är korrekt märkta i enlighet med artikel 37.

2. Punkt 1 ska inte gälla komponenter eller separata tekniska enheter som är särskilt konstruerade eller avsedda för nya fordon som inte omfattas av denna förordning.

3. Med avvikelse från punkt 1 får medlemsstaterna tillåta att komponenter eller separata tekniska enheter säljs eller tas i bruk, om dessa har undantagits från en eller flera bestämmelser i denna förordning enligt artikel 38 eller om dessa är avsedda att monteras på fordon som omfattas av godkännanden som beviljats enligt artiklarna 40 och 41 och som avser ifrågavarande komponent eller separata tekniska enhet.

4. Med avvikelse från punkt 1 och om inte annat föreskrivs i denna förordning eller i någon av dess delegerade akter får medlemsstaterna tillåta att komponenter eller separata tekniska enheter säljs eller tas i bruk, om dessa är avsedda att monteras på fordon som när såldes eller togs i bruk inte behövde vara EU-typgodkända enligt denna förordning eller enligt direktiv 2002/24/EG.

KAPITEL XIII
SKYDDSKLAUSULER

Artikel 48

Förfarande för att hantera fordon, system, komponenter eller särskilda tekniska enheter som utgör en risk på nationell nivå

1. Om en medlemsstats marknadstillsynsmyndigheter har vidtagit åtgärder i enlighet med artikel 20 i förordning (EG) nr 765/2008 eller om de har tillräckliga skäl att anta att fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som omfattas av denna förordning utgör en risk för människors hälsa eller säkerhet eller andra aspekter av skydd i allmänhetens intresse som omfattas av denna förordning, ska de utvärdera fordonet, systemet, komponenten eller den särskilda tekniska enheten med avseende på alla de krav som fastställs i denna förordning. De berörda ekonomiska aktörerna ska samarbeta fullständigt med marknadstillsynsmyndigheterna eller godkännandemyndigheterna.

   Om marknadstillsynsmyndigheterna eller godkännandemyndigheterna vid utvärderingen konstaterar att fordonet, systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten inte uppfyller kraven i denna förordning ska de utan dröjsmål ålägga den berörda ekonomiska aktören att vidta alla lämpliga korrigerande åtgärder för att fordonet, systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten ska uppfylla dessa krav eller dra tillbaka produkten från marknaden eller återkalla den inom en rimlig tid i förhållande till typen av risk.

   Godkännandemyndigheterna ska underrätta den berörda tekniska tjänsten om åtgärder som vidtagits med stöd av första och andra stycket. Artikel 21 i förordning (EG) nr 765/2008 ska tillämpas på de åtgärder som avses i andra stycket.

2. Om godkännandemyndigheterna anser att den bristande överensstämmelsen inte bara gäller det nationella territoriet, ska de informera kommissionen och de andra medlemsstaterna om utvärderingsresultaten och om de åtgärder som de har ålagt de ekonomiska aktörerna.

3. De ekonomiska aktörerna ska se till att alla lämpliga korrigerande åtgärder vidtas i fråga om alla icke överensstämmande fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som de har sålt eller registrerat eller för vars ibruktagande de ansvarar i unionen.

4. Om den berörda ekonomiska aktören inte vidtar lämpliga korrigerande åtgärder inom den period som avses i punkt 1 andra stycket, ska de nationella myndigheterna vidta lämpliga åtgärder för att förbjuda eller begränsa försäljning, registrering eller ibruktagande av fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter på deras nationella marknad, dra tillbaka dem från den marknaden eller återkalla dem.

5. De nationella myndigheterna ska utan dröjsmål underrätta kommissionen och de andra medlemsstaterna om sådana åtgärder.

I den information som lämnas ska alla tillgängliga uppgifter ingå, särskilt de uppgifter som krävs för att kunna identifiera fordonet, systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten som inte uppfyller kraven, dess ursprung, vilken typ av bristande överensstämmelse som görs gällande och vilken risk som är aktuell, vilken typ av nationell åtgärd som vidtagits och dess varaktighet samt den berörda ekonomiska aktörens synpunkter. Godkännandemyndigheterna ska i synnerhet ange om den bristande överensstämmelsen beror på något av följande:

a) Fordonet, systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten uppfyller inte krav som rör personers hälsa eller säkerhet, miljöskydd eller andra aspekter av skydd av allmänna intressen som denna förordning omfattar.

b) Brister i de tillämpliga akter som förtecknas i bilaga II.

6. Andra medlemsstater än den som inledde förfarandet ska inom en månad informera kommissionen och de andra medlemsstaterna om vidtagna åtgärder och om eventuella kompletterande uppgifter som de har tillgång till med avseende på fordonets, systemets, komponentens eller den separata tekniska enhetens bristande överensstämmelse med kraven samt eventuella invändningar mot den anmälda nationella åtgärden.

7. Om vare sig någon medlemsstat eller kommissionen har rest några invändningar mot en åtgärd som en medlemsstat har vidtagit inom en månad efter mottagandet av den information som avses i punkt 6, ska denna åtgärd anses vara motiverad.

8. Medlemsstaterna ska se till att lämpliga begränsande åtgärder vidtas mot berörda fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter utan dröjsmål, till exempel att fordonet, systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten dras tillbaka från marknaden.

Artikel 49

Unionsförfarande för skyddsåtgärder

1. Om det under det förfarande som beskrivs i artikel 41 reses invändningar mot en åtgärd som en medlemsstat har vidtagit eller om kommissionen anser att en nationell åtgärd strider mot unionslagstiftningen ska kommissionen utan dröjsmål utvärdera den nationella åtgärden efter samråd med medlemsstaterna och berörda ekonomiska aktörer. På grundval av resultaten av denna utvärdering ska kommissionen fastställa om den nationella åtgärden är motiverad eller inte.

   Kommissionen ska överlämna beslutet till alla medlemsstater och den eller de berörda ekonomiska aktörerna.

2. Om den nationella åtgärden anses vara berättigad ska alla medlemsstater vidta de åtgärder som krävs för att säkerställa att fordonet, systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten som inte uppfyller kraven dras tillbaka från deras marknader och underrätta kommissionen om detta. Om den nationella åtgärden inte anses motiverad ska den berörda medlemsstaten dra tillbaka åtgärden.

3. Om den nationella åtgärden anses motiverad och tillskrivs brister i denna förordning eller i de delegerade akter eller genomförandeakter som antagits enligt denna förordning, ska kommissionen föreslå lämpliga åtgärder enligt följande:

a) Om delegerade akter eller genomförandeakter som antagits enligt denna förordning berörs, ska kommissionen föreslå nödvändiga ändringar av den berörda akten.

b) Om FN/ECE-föreskrifter berörs ska kommissionen föreslå nödvändiga utkast till ändringar av berörda FN/ECE-föreskrifter i enlighet med det förfarande som är tillämpligt enligt 1958 års reviderade överenskommelse.

Artikel 50

Överensstämmande fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som utgör en risk

1. Om en nationell myndighet efter en utvärdering i enlighet med artikel 49.1 konstaterar att fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter visserligen uppfyller de tillämpliga kraven eller är korrekt märkta, men utgör en allvarlig säkerhetsrisk eller allvarligt kan skada miljö eller folkhälsan, ska den nationella myndigheten ålägga den berörda ekonomiska aktören att vidta alla lämpliga åtgärder för att se till att fordonet, systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten vid försäljning eller registrering eller efter ibruktagande inte längre utgör en sådan risk, att dra tillbaka fordonet, systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten från marknaden eller återkalla den eller det inom en rimlig tid i förhållande till typen av risk. Registreringsmyndigheten får under högst sex månader vägra att tillåta att sådana fordon registreras på dess territorium.

2. För fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som avses i punkt 1 ska den ekonomiska aktören se till att korrigerande åtgärder vidtas med avseende på alla sådana fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som säljs, registreras eller tas i bruk i unionen.

3. Medlemsstaten ska inom en månad underrätta kommissionen och de andra medlemsstaterna om alla tillgängliga uppgifter, särskilt de uppgifter som krävs för att kunna identifiera fordonet, systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten, dess ursprung och leveranskedja, vilken slags risk som är aktuell, vilken typ av nationella åtgärder som vidtagits och deras varaktighet.

4. Kommissionen ska utan dröjsmål samråda med medlemsstaterna och den eller de berörda ekonomiska aktörerna, särskilt med den godkännandemyndighet som beviljade typgodkännandet, och utvärdera de nationella åtgärderna. På grundval av denna utvärdering ska kommissionen fastställa om den nationella åtgärden är motiverad eller inte och vid behov föreslå lämpliga åtgärder.

5. Kommissionen ska rikta beslutet till alla medlemsstater och omedelbart delge dem och den eller de berörda ekonomiska aktörerna beslutet.

Artikel 51

Fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som inte överensstämmer med den godkända typen

1. Om nya fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som åtföljs av intyg om överensstämmelse eller försetts med godkännandemärke inte överensstämmer med den godkända typen, ska den godkännandemyndighet som beviljade EU-typgodkännandet vidta nödvändiga åtgärder, inbegripet återkallelse av typgodkännandet, för att se till att serietillverkade fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter överensstämmer med den godkända typen. Godkännandemyndigheten ska underrätta de andra medlemsstaternas godkännande-myndigheter om åtgärderna inom en månad.

2. Vid avvikelser från uppgifterna i EU-typgodkännandeintyget eller informations-paketet ska bristande överensstämmelse med den godkända typen anses föreligga med avseende på punkt 1. Ett fordon ska inte anses avvika från den godkända typen om toleranser medges i de tillämpliga rättsakter som förtecknas i bilaga II och dessa toleranser har iakttagits.

3. Om en godkännandemyndighet visar att nya fordon, komponenter eller separata tekniska enheter som åtföljs av intyg om överensstämmelse eller som är försedda med godkännandemärke som utfärdats i en annan medlemsstat inte överensstämmer med den godkända typen, kan den begära att den godkännandemyndighet som beviljade EU-typgodkännandet ska kontrollera att de serietillverkade fordonen, systemen, komponenterna eller separata tekniska enheterna även fortsättningsvis överensstämmer med den godkända typen. Efter att ha tagit emot en sådan begäran ska godkännandemyndigheten som beviljade EU-typgodkännandet vidta de begärda åtgärderna så snart som möjligt och senast inom tre månader efter begäran.

4. Godkännandemyndigheten ska begära att den godkännandemyndighet som beviljade EU-typgodkännandet av systemet, komponenten, den separata tekniska enheten eller det icke färdigbyggda fordonet vidtar nödvändiga åtgärder för att se till att serietillverkade fordon åter fås att överensstämma med den godkända typen i följande fall:

   a) Om det i samband med EU-typgodkännande av fordon visat sig att ett fordons bristande överensstämmelse uteslutande beror på bristande överensstämmelse hos ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet.

   b) Om det i samband med etappvis typgodkännande visat sig att den bristande överensstämmelsen hos ett etappvis färdigbyggt fordon uteslutande beror på bristande överensstämmelse hos ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet som ingår i det icke färdigbyggda fordonet eller hos det icke färdigbyggda fordonet i sig.

5. Efter att ha tagit emot en sådan begäran ska den berörda godkännandemyndigheten, vid behov i samarbete med den godkännandemyndighet som lämnade in begäran, vidta nödvändiga åtgärder snarast möjligt och senast tre månader efter begäran.

6. Om bristande överensstämmelse konstateras, ska godkännandemyndigheten i den medlemsstat som beviljade EU-typgodkännandet av systemet, komponenten eller den

separata tekniska enheten eller det icke färdigbyggda fordonet vidta de åtgärder som anges i punkt 1.

Godkännandemyndigheterna ska inom en månad underrätta varandra om varje återkallelse av EU-typgodkännanden och orsakerna till detta.

7. Om godkännandemyndigheten som beviljade EU-typgodkännandet bestrider den bristande överensstämmelse som anmälts till den, ska de berörda medlemsstaterna söka lösa denna tvist. Kommissionen ska hållas underrättad och, då så är nödvändigt, inleda samråd i syfte att nå fram till en uppgörelse.

Artikel 52

System, komponenter eller separata tekniska enheter som utgör en betydande risk för nödvändiga systems korrekta funktion

1. System, komponenter eller separata tekniska enheter som kan utgöra en betydande risk för den korrekta funktionen hos system som är nödvändiga för ett fordons säkerhet eller dess miljöprestanda får inte säljas, registreras eller tas i bruk och ska vara förbjudna, om de inte har fått tillstånd av en godkännandemyndighet enligt punkt 4 och artikel 53.1 och 53.2.

2. Kommissionen ska upprätta en förteckning över system, komponenter eller separata tekniska enheter som omfattas av punkt 1 genom delegerade akter enligt artiklarna 76, 77 och 78, under hänsynstagande till tillgängliga uppgifter om

   a) graden av allvar i risken för säkerhet eller miljöprestanda hos fordon som utrustats med aktuella system, komponenter eller separata tekniska enheter,

   b) de konsekvenser ett eventuellt krav om godkännande av system, komponenter eller separata tekniska enheter enligt denna artikel har för konsumenter och tillverkare på eftermarknaden.

3. Med *originaldelar* menas fordonsdelar som tillverkats enligt fordonstillverkarens specifikationer och tillverkningskrav för tillverkning av komponenter eller montering av det ifrågavarande fordonet, inklusive sådana komponenter som tillverkas på samma produktionslinje som dessa komponenter, samt enligt en motbevisbar presumtion komponenter som enligt tillverkarens försäkran motsvarar kvaliteten på de komponenter som används för montering av det ifrågavarande fordonet och har tillverkats enligt fordonstillverkarens specifikationer och tillverkningskrav. Samma sak gäller för separata tekniska enheter.

   Punkt 1 ska inte tillämpas på originalsystem, originalkomponenter eller separata tekniska originalenheter eller på system, komponenter eller separata tekniska enheter som har typgodkänts i enlighet med bestämmelserna i någon av de akter som förtecknas i bilaga II, såvida godkännandet inte hänför sig till andra aspekter än de som omfattas av punkt 1.

   Punkt 1 ska inte tillämpas på system, komponenter eller separata tekniska enheter som framtagits för fordon som uteslutande är avsedda för tävling på väg. Om system, komponenter eller separata tekniska enheter på en förteckning i en delegerad akt till denna förordning kan användas både i tävlingsfordon och i fordon som är avsedda

för användning på allmänna vägar, får systemen, komponenterna eller de separata tekniska enheterna inte säljas eller saluföras till konsumenter.

4. I den mån det är nödvändigt ska kommissionen fastställa mall och numreringssystem för det intyg som avses i artikel 53.1 tredje stycket samt alla aspekter som rör förfarandet genom en genomförandeakt i enlighet med artikel 73. Kommissionen ska fastställa alla krav som sådana komponenter måste uppfylla samt rörande märkning, förpackning och lämpliga provningar i genomförandeakter enligt artiklarna 76, 77 och 78.

5. De krav som avses i punkt 4 kan baseras på de akter som förtecknas i bilaga II eller kan bestå av en jämförelse mellan systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten och prestanda hos originalfordonet eller någon av dess delar beroende på vad som är tillämpligt. I bägge fallen ska kraven garantera att systemen, komponenterna eller de separata tekniska enheterna inte försämrar funktionen hos de system som är nödvändiga för fordonets säkerhet eller dess miljöprestanda.

Artikel 53

System, komponenter eller separata tekniska enheter som utgör en betydande risk för nödvändiga systems korrekta funktion — kompletterande krav

1. I enlighet med punkt 52.1 ska tillverkaren av system, komponenter eller separata tekniska enheter till godkännandemyndigheten lämna en provningsrapport från en utsedd teknisk tjänst som intygar att de system, komponenter eller separata tekniska enheter för vilka godkännande söks uppfyller de krav som avses i artikel 52.4. Endast en ansökan får lämnas in av tillverkaren per typ och per del och endast till en godkännandemyndighet.

   Ansökan ska innehålla detaljerade uppgifter om tillverkaren av system, komponenter eller separata tekniska enheter, om typ, identifikation och delnummer samt fordonstillverkarens namn, fordonstypen och vid behov tillverkningsår eller andra uppgifter för identifikation av det fordon för vilket systemen, komponenterna eller de separata tekniska enheterna är avsedda att monteras.

   När godkännandemyndigheten, med beaktande av provningsrapporten och övriga styrkande uppgifter, är övertygad om att systemen, komponenterna eller de separata tekniska enheterna i fråga uppfyller kraven i artikel 52.4, ska den utan dröjsmål utfärda ett intyg till tillverkaren. Intyget ska tillåta att systemen, komponenterna eller de separata tekniska enheterna säljs, registreras och tas i bruk i unionen, med förbehåll för punkt 2 andra stycket.

2. Tillverkaren ska utan dröjsmål informera den godkännandemyndighet som utfärdade intyget om varje ändring med avseende på de villkor enligt vilka det utfärdades. Denna godkännandemyndighet ska besluta om det är nödvändigt att revidera intyget eller utfärda ett nytt och om ytterligare provningar är nödvändiga.

   Tillverkaren ska se till att system, komponenter eller separata tekniska enheter tillverkas och fortsätter att tillverkas i enlighet med de villkor enligt vilka intyget utfärdades.

3. Innan något tillstånd beviljas ska godkännandemyndigheten kontrollera att det finns tillfredsställande rutiner och förfaranden för att säkerställa effektiv kontroll av produktionsöverensstämmelsen.

Om godkännandemyndigheten finner att villkoren för att utfärda tillståndet inte längre är uppfyllda, ska den begära att tillverkaren vidtar de åtgärder som krävs för att se till att systemen, komponenterna eller de separata tekniska enheterna återigen uppvisar överensstämmelse. Om det är nödvändigt ska godkännandemyndigheten återkalla tillståndet.

4. De olika medlemsstaternas godkännandemyndigheter ska uppmärksamma kommissionen på all oenighet beträffande de intyg som avses i punkt 1 tredje stycket. Kommissionen ska vidta lämpliga åtgärder för att lösa oenigheten, och även vid behov begära att tillståndet återkallas, efter att ha samrått med godkännandemyndigheterna.

5. Till dess att den förteckning som avses i artikel 52.2 har upprättats, får medlemsstaterna behålla nationella bestämmelser om vilka system, komponenter eller separata tekniska enheter som kan påverka den korrekta funktionen hos system som är nödvändiga för fordonets säkerhet eller dess miljöprestanda.

Artikel 54

Återkallelse av fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter

1. När en tillverkare som beviljats ett EU-typgodkännande av komplett fordon blir föranledd att i enlighet med förordning (EG) nr 765/2008 återkalla fordon som sålts, eller registrerats eller för vars ibruktagande tillverkaren var ansvarig eftersom ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet monterad på fordonet utgör en allvarlig risk för säkerheten, folkhälsan eller miljöskyddet, oavsett om godkännande beviljats i vederbörlig ordning enligt den här förordningen, eller eftersom en del som enligt typgodkännandelagstiftningen inte måste uppfylla några särskilda krav utgör en allvarligt risk för säkerheten, folkhälsan eller miljöskyddet, ska tillverkaren omedelbart underrätta den godkännandemyndighet som godkände fordonet om detta.

2. När en tillverkare av system, komponenter eller separata tekniska enheter som beviljats ett EU-typgodkännande blir föranledd att i enlighet med förordning (EG) nr 765/2008 återkalla system, komponenter eller separata tekniska enheter som sålts eller registrerats eller för vars ibruktagande tillverkaren var ansvarig eftersom dessa utgör en allvarlig risk för säkerheten, arbetsmiljön, folkhälsan eller miljöskyddet, oavsett om godkännande beviljats i vederbörlig ordning enligt den här förordningen, ska tillverkaren omedelbart underrätta den godkännandemyndighet som beviljade godkännandet.

3. Tillverkaren ska föreslå godkännandemyndigheten lämpliga åtgärder för att undanröja den risk som avses i punkterna 1 och 2. Godkännandemyndigheten ska utan dröjsmål meddela godkännandemyndigheterna i de övriga medlemsstaterna de föreslagna åtgärderna.

Godkännandemyndigheterna ska se till att dessa åtgärder genomförs på ett verksamt sätt på deras respektive territorium.

4. Om den berörda godkännandemyndigheten anser att åtgärderna är otillräckliga eller om de inte har genomförts tillräckligt snabbt, ska den utan dröjsmål informera den godkännandemyndighet som beviljat EU-typgodkännandet.

Den godkännandemyndighet som beviljade EU-typgodkännandet ska därefter informera tillverkaren. Om tillverkaren inte föreslår och genomför effektiva korrigerande åtgärder, ska den godkännandemyndighet som beviljat EU-typgodkännandet vidta alla skyddsåtgärder som, krävs inbegripet återkallelse av EU-typgodkännandet. Vid återkallelse av EU-typgodkännande ska den berörda godkännandemyndigheten inom en månad underrätta tillverkaren, övriga medlemsstaters godkännandemyndigheter och kommissionen om detta med rekommenderad post eller likvärdigt elektroniskt medel.

Artikel 55
Meddelande av beslut och möjlighet till överklagande

1. I varje beslut som fattas enligt denna förordnings bestämmelser och varje beslut som innebär att EU-typgodkännande vägras eller återkallas, att registrering vägras, att försäljning, registrering eller ibruktagande förbjuds eller förenas med begränsningar eller att tillbakadragande från marknaden ska ske, ska de skäl på vilka beslutet grundas redovisas utförligt.

2. Den berörda parten ska underrättas om varje sådant beslut och samtidigt upplysas om vilka möjligheter till överklagande av beslutet som finns inom ramen för gällande lagstiftning i den berörda medlemsstaten och inom vilken tid överklagande ska begäras.

KAPITEL XIV
INTERNATIONELLA FÖRESKRIFTER

Artikel 56
FN/ECE-föreskrifter som krävs för EU-typgodkännande

1. FN/ECE-föreskrifter som unionen har anslutit sig till och som förtecknas i denna förordning eller i de delegerade akter som antagits enligt denna förordning ska ingå i EU-typgodkännandet av ett fordon.

2. Om unionen har beslutat att på tvingande basis tillämpa FN/ECE-föreskrifter vid EU-typgodkännande i enlighet med artikel 4.4 i rådets beslut 97/836/EG, ska kommissionen ändra bilagorna till denna förordning på lämpligt sätt genom en delegerad akt i enlighet med artiklarna 76, 77 och 78. I den delegerade akten om ändring av bilagorna till denna förordning ska även tidpunkterna för obligatorisk tillämpning av FN/ECE-föreskrifterna eller ändringar av dem anges.

Artikel 57

FN/ECE-föreskrifter och EU-typgodkännande av fordon som tillverkas i små serier

1. De FN/ECE-föreskrifter som förtecknas i denna förordning ska anses likvärdiga med motsvarande delegerade akter i den mån de har samma syfte och räckvidd.

2. Medlemsstaternas godkännandemyndigheter ska godta godkännanden som beviljats enligt dessa FN/ECE-föreskrifter samt, i tillämpliga fall, tillhörande godkännandemärken i stället för motsvarande godkännanden och godkännandemärken som beviljats i enlighet med denna förordning och dess delegerade akter.

3. Om unionen med avseende på punkt 1 beslutat att tillämpa nya FN/ECE-föreskrifter eller FN/ECE-föreskrifter i ändrad lydelse, ska kommissionen ändra bilagorna till denna förordning på lämpligt sätt genom en delegerad akt i enlighet med artiklarna 76. 77 och 78.

KAPITEL XV
TILLHANDAHÅLLANDE AV TEKNISK INFORMATION

Artikel 58

Information som är avsedd för användarna

1. Tillverkaren får inte, med avseende på de uppgifter som föreskrivs i denna förordning, dess genomförandeakter eller delegerade akter som förtecknas i bilaga II, tillhandahålla teknisk information som avviker från de uppgifter som godkänts av godkännandemyndigheten.

2. Om så föreskrivs i en genomförandeakt eller i de delegerade akter som förtecknas i bilaga II, ska tillverkaren ge användarna all relevant information och nödvändiga instruktioner, inklusive eventuella särskilda villkor eller begränsningar för användningen av ett fordon, en komponent eller en separat teknisk enhet.

3. Den informationen ska tillhandahållas på de officiella språken i den medlemsstat där fordonet är avsett att säljas, registreras eller tas i bruk. Den ska tillhandahållas i användarhandboken efter godkännandemyndighetens godtagande.

Artikel 59

Information som är avsedd för tillverkare av komponenter eller separata tekniska enheter

1. Fordonstillverkaren ska för tillverkare av komponenter eller separata tekniska enheter tillgängliggöra alla uppgifter som krävs för EU-typgodkännande av komponenter eller separata tekniska enheter eller för erhållande av tillstånd enligt artikel 46, inbegripet i förekommande fall ritningar som avses i de akter som förtecknas i bilaga II.

   Fordonstillverkaren får kräva att tillverkarna av komponenter eller separata tekniska enheter ingår bindande avtal om att information som inte är allmänt tillgänglig eller som hänför sig till immateriella rättigheter ska hållas konfidentiell.

2. Om en tillverkare av komponenter eller separata tekniska enheter är innehavare av ett EG-typgodkännandeintyg som i enlighet med i artikel 22.4 omfattar begränsningar för användningen eller särskilda monteringskrav eller bägge, ska han förse fordonstillverkaren med all utförlig information om detta.

Om så föreskrivs i en delegerad akt som förtecknas i bilaga II, ska tillverkaren av komponenter eller separata tekniska enheter tillsammans med dessa komponenter eller separata tekniska enheter tillhandahålla instruktioner rörande begränsningar för användningen eller särskilda monteringskrav eller bägge.

KAPITEL XVI
TILLGÅNG TILL REPARATIONS- OCH UNDERHÅLLSINFORMATION OM FORDONET

Artikel 60
Tillverkarnas skyldigheter

1. Tillverkarna ska tillhandahålla obegränsad tillgång till reparations- och underhållsinformation om fordonet till oberoende aktörer genom webbplatser i ett standardiserat format på ett enkelt tillgängligt och direkt sätt. Denna tillgång ska särskilt ges på ett sätt som är icke-diskriminerande jämfört med den tillgång som gäller för auktoriserade återförsäljande och reparatörer.

2. Till dess att kommissionen har antagit en gemensam standard ska den information som avses i punkt 1 lämnas på ett enhetligt sätt som kan behandlas av oberoende aktörer med rimlig arbetsinsats.

Tillverkarna ska även ge oberoende aktörer, auktoriserade återförsäljare och verkstäder tillgång till utbildningsmaterial.

3. Den information som avses i punkt 1 ska minst omfatta följande:

a) Fordonets unika identifieringsnummer (VIN).

b) Servicehandböcker inklusive reparations- och underhållsregister.

c) Tekniska manualer.

d) Komponent- och diagnosinformation (t.ex. högsta respektive lägsta teoretiska mätvärden).

e) Kopplingsscheman.

f) Diagnostiska felkoder (inklusive tillverkarspecifika koder).

g) Identifieringsnummer för mjukvara och kalibreringskontrollnummer för en viss fordonstyp.

h) Information om, och förmedlad med hjälp av, märkesskyddade verktyg och utrustning.

i) Information om dataregistrering samt bidirektionella övervaknings- och provningsdata.

j) Arbetsenheter.

4. Auktoriserade återförsäljare eller verkstäder som ingår i en viss fordonstillverkares distributionsnät ska betraktas som oberoende aktörer i den mening som avses i denna förordning, om de tillhandahåller reparations- och underhållstjänster för fordon som omfattas av en annan tillverkares distributionsnät i vilket de inte ingår.

5. Information om reparation och underhåll av fordonen ska alltid vara tillgänglig, utom när underhållsarbete måste utföras på informationssystemen.

6. För tillverkning och underhåll av ersättnings- eller servicekomponenter samt diagnosverktyg och provningsutrustning som är OBD-kompatibla ska tillverkarna, på ett sätt som inte diskriminerar, tillhandahålla relevant OBD-information samt information om reparation och underhåll av fordonen till alla berörda företag som tillverkar eller reparerar komponenter, diagnosverktyg eller provningsutrustning.

7. För utformning och tillverkning av fordonssystem för alternativbränslefordon ska tillverkarna, på ett sätt som inte diskriminerar, tillhandahålla relevant OBD-information samt information om reparation och underhåll av fordonen till alla berörda företag som tillverkar, installerar eller reparerar utrustning för alternativbränslefordon.

8. I samband med ansökan om EU-typgodkännande eller nationellt typgodkännande ska tillverkaren för godkännandemyndigheten styrka att denna förordning efterlevs när det gäller tillgång till information om reparation och underhåll av fordonen och den information som avses i punkt 5.

   Om sådan information inte finns tillgänglig eller inte överensstämmer med denna förordning och dess delegerade akter vid den tidpunkten, ska tillverkaren tillhandahålla den inom sex månader från dagen för typgodkännandet.

9. Om uppgifter som styrker överensstämmelsen med denna förordning inte tillhandhålls inom denna tid, ska godkännandemyndigheten vidta lämpliga åtgärder för att se till att bestämmelserna efterlevs.

10. Tillverkaren ska på sina webbplatser tillhandahålla ändringar och tillägg till informationen om reparation och underhåll av fordon samtidigt som dessa ställs till förfogande för auktoriserade reparatörer.

11. Om ett fordons reparations- och underhållsregister lagras i en central databas hos tillverkaren eller för dennes räkning, ska oberoende reparatörer ha kostnadsfri tillgång till detta register och kunna föra in uppgifter om reparation och underhåll som de utfört.

12. Kommissionen ska fastställa närmare bestämmelser om tillgång till reparation och underhåll av fordon i en delegerad akt som antas i enlighet med artiklarna 76, 77 och 78.

Artikel 61

Ansvarsfördelning mellan flera innehavare av typgodkännande

1. Vid typgodkännande i flera steg, inbegripet etappvis typgodkännande, ska den tillverkare som ansvarar för varje individuellt typgodkännande också vara ansvarig för att meddela reparationsinformation om särskilda system, komponenter eller separata tekniska enheter eller den särskilda etappen till både den slutliga tillverkaren och oberoende aktörer.

2. Den slutliga tillverkaren ska ansvara för att tillhandahålla information till oberoende aktörer om det kompletta fordonet.

Artikel 62

Avgift för tillgång till information om reparation och underhåll av fordon

1. Tillverkaren får ta ut en rimlig avgift för tillhandahållandet av den information om reparation och underhåll av fordon som omfattas av denna förordning. En avgift ska inte anses rimlig om den avhåller oberoende aktörer från att söka tillgång därför att den inte står i proportion till den utsträckning den oberoende aktören använder sig av denna tillgång.

2. Tillverkaren ska tillhandahålla information om reparation och underhåll av fordon dagligen, månadsvis och årsvis, och avgifterna för tillgång till informationen får variera beroende på för vilken tidsperiod tillgång ges.

Artikel 63

Påföljder

1. Medlemsstaterna ska fastställa påföljder för tillverkarna vid överträdelser av bestämmelserna i denna förordning och vidta nödvändiga åtgärder för att se till att de genomförs. Påföljderna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande. Medlemsstaterna ska anmäla dessa bestämmelser till kommissionen senast [*6 månader efter det att denna förordning offentliggjorts*] och ska utan dröjsmål anmäla eventuella ändringar som påverkar bestämmelserna.

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

   a) lämnande av falsk uppgift under godkännandeförfarandet eller förfaranden som leder till återkallande,

   b) förfalskning av provningsresultat, antingen för typgodkännande eller om överensstämmelse för fordon i drift,

   c) undanhållande av uppgifter eller tekniska specifikationer som kan leda till återkallande eller indraget typgodkännande,

   d) användning av manipulationsanordningar,

   e) vägran att lämna tillgång till uppgifter.

KAPITEL XVII
UTSEENDE OCH ANMÄLAN AV TEKNISKA TJÄNSTER

Artikel 64
Krav på tekniska tjänster

1. För utseende enligt artikel 66 och anmälan enligt artikel 68 ska tekniska tjänster uppfylla kraven i punkterna 2–11.

2. En teknisk tjänst ska vara etablerad enligt en medlemsstats nationella rätt och vara juridisk person.

3. En teknisk tjänst ska vara ett tredjepartsorgan som är oberoende av de fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter den bedömer.

   Ett organ som hör till en näringslivsorganisation eller branschorganisation som företräder företag som är involverade i konstruktion, tillverkning, leverans, installation, användning eller underhåll av de fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som det bedömer, provar eller inspekterar får anses uppfylla kraven i första stycket, förutsatt att det kan styrkas att organet är oberoende och att det saknas intressekonflikter.

4. En teknisk tjänst, dess högsta ledning och den personal som ansvarar för att bedömningar görs får inte utgöras av den som konstruerar, tillverkar, levererar, installerar, köper, äger, använder eller underhåller de fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som bedöms och inte heller av den som företräder någon av dessa parter. Detta ska inte hindra användning av bedömda fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som är nödvändiga för den tekniska tjänstens verksamhet eller användning av sådana fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter för personligt bruk.

   En teknisk tjänst, dess högsta ledning och den personal som ansvarar för att bedömningar, provningar och inspektioner görs får varken delta direkt i konstruktion, tillverkning, marknadsföring, installation, användning eller underhåll av dessa fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter eller företräda parter som bedriver sådan verksamhet. De får inte delta i någon verksamhet som kan påverka deras objektivitet och integritet i samband med den bedömning för vilken de har anmälts. Detta ska framför allt gälla konsultverksamhet.

   Tekniska tjänster ska se till att deras dotterbolags eller underleverantörers verksamhet inte påverkar sekretessen, objektiviteten eller opartiskheten i deras bedömningar.

5. Tekniska tjänster och deras personal ska utföra bedömningarna med största möjliga yrkesintegritet och erforderlig teknisk kompetens på det specifika området och vara fria från varje påtryckning och incitament, i synnerhet ekonomiska incitament, som kan påverka deras omdöme eller resultaten av deras bedömningar, särskilt när det gäller påtryckningar och incitament från personer eller grupper av personer som berörs av verksamhetens resultat.

6. Den tekniska tjänsten ska vara i stånd att utföra alla de uppgifter för bedömning av överensstämmelse som den utsetts att utföra och som den anmälts för, oavsett om uppgifterna utförs av den tekniska tjänsten själv eller av någon annan för dess räkning och på dess ansvar.

7. Vid varje tidpunkt och för varje bedömningsuppdrag och varje kategori av fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter den har anmälts för ska den tekniska tjänsten ha till sitt förfogande

   a) nödvändig personal med teknisk kunskap och tillräcklig erfarenhet för att utföra bedömningsuppdraget,

   b) nödvändiga beskrivningar av förfarandena för bedömningsuppdraget, så att förfarandena är öppna och reproducerbara, varvid den tekniska tjänsten ska ha lämpliga rutiner och förfaranden för att skilja mellan uppdrag den utför i egenskap av teknisk tjänst och annan verksamhet,

   c) nödvändiga förfaranden som gör det möjligt för organet att utöva sin verksamhet med vederbörlig hänsyn tagen till ett företags storlek, bransch och struktur, den berörda teknikens komplexitet och produktionsprocessens seriemässiga karaktär.

8. Den tekniska tjänsten ska ha de nödvändiga medlen för att korrekt kunna utföra de tekniska och administrativa uppgifterna i samband med bedömningen och ha tillgång till den utrustning och de hjälpmedel som är nödvändiga.

9. Den personal som ansvarar för att utföra bedömningen av överensstämmelse ska ha

   a) fullgod teknisk och yrkesinriktad utbildning som täcker all slags bedömning av överensstämmelse som den tekniska tjänsten har anmälts för,

   b) tillfredsställande kunskap om kraven för de bedömningar som de gör och befogenhet att utföra dessa bedömningar,

   c) lämplig kunskap om och förståelse av de säkerhets- och miljökrav och andra tillämpliga bestämmelser i denna förordning och de akter som förtecknas i bilaga II,

   d) förmåga att kunna upprätta intyg, protokoll och rapporter som visar att bedömningarna har gjorts.

10. Den tekniska tjänstens, den högsta ledningens och bedömningspersonalens opartiskhet ska säkerställas.

11. Ersättningen till den högsta ledningen för och bedömningspersonalen vid en teknisk tjänst får inte vara beroende av antalet utförda bedömningar eller bedömningarnas resultat.

12. Tekniska tjänster ska vara ansvarsförsäkrade, om inte medlemsstaten tar på sig ansvaret enligt nationell lagstiftning eller medlemsstaten själv tar direkt ansvar för bedömningen av överensstämmelse.

13. Personalen vid en teknisk tjänst ska iaktta tystnadsplikt beträffande all information som de erhåller vid utförandet av sina uppgifter i enlighet med denna förordning eller de nationella bestämmelser som genomför den, utom gentemot de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där verksamheten utförs. Immaterialrätten ska vara skyddad.

Artikel 65

Dotterbolag och underentreprenörer till tekniska tjänster

1. Verksamhet får läggas ut på underentreprenad eller utföras av ett dotterbolag endast om tillverkaren går med på det.

2. Om en teknisk tjänst lägger ut specifika uppgifter med anknytning till bedömningen av överensstämmelse på underentreprenad eller anlitar ett dotterbolag ska den se till att underentreprenören eller dotterbolaget uppfyller kraven i artikel 64 och informera den anmälande myndigheten om detta.

3. De tekniska tjänsterna ska ta det fulla ansvaret för underentreprenörernas eller dotterbolagens uppgifter, oavsett var dessa är etablerade.

4. De tekniska tjänsterna ska se till att den anmälande myndigheten har tillgång till de relevanta dokumenten rörande bedömningen av underentreprenörens eller dotterbolagets kvalifikationer och det arbete som dessa har utfört i enlighet med denna förordning.

Artikel 66

Utseende av tekniska tjänster

1. Tekniska tjänster som utses av godkännandemyndigheterna enligt denna artikel ska överensstämma med bestämmelserna i denna förordning.

2. De tekniska tjänsterna ska själva genomföra eller övervaka de provningar som krävs för godkännande eller inspektioner som anges i denna förordning eller i någon av akterna som förtecknas i bilaga II, utom i de fall där alternativa förfaranden medges. De tekniska tjänsterna får inte genomföra provningar eller inspektioner för vilka de inte vederbörligen har utsetts.

3. Beroende på kompetensområde ska de tekniska tjänsterna ingå i en eller flera av följande fem kategorier:

   a) Kategori A, tekniska tjänster som i sina egna anläggningar genomför de provningar som avses i denna förordning och i de akter som förtecknas i bilaga II.

   b) Kategori B, tekniska tjänster som övervakar de provningar som avses i denna förordning och i de akter som förtecknas i bilaga II och som utförs i tillverkarens anläggningar eller i en tredje parts anläggningar.

   c) Kategori C, tekniska tjänster som regelbundet bedömer och övervakar tillverkarens rutiner för kontroll av produktionsöverensstämmelsen.

d) Kategori D, tekniska tjänster som övervakar eller genomför provningar eller inspektioner för övervakningen av produktionsöverensstämmelse.

e) Kategori E, tekniska tjänster med ansvar för enskilda godkännanden.

4. De tekniska tjänsterna ska styrka att de har lämplig kompetens, särskild teknisk kunskap och bevisad erfarenhet i de särskilda områden som omfattas av denna förordning och de akter som förtecknas i bilaga II. De tekniska tjänsterna ska dessutom överensstämma med de krav som anges i de delegerade akter som avses i punkt 11 och som är relevanta för deras verksamhet.

5. En godkännandemyndighet kan utses till teknisk tjänst för en eller flera av de verksamheter som avses i punkt 3.

6. Ett ackrediterat internt organ vid en tillverkare får användas som teknisk tjänst för att utföra bedömningar för det företag det ingår i uteslutande för verksamhet inom kategori A med avseende på tekniska krav för vilka självprovning är tillåten i enlighet med en delegerad akt som antagits med stöd av denna förordning. Detta organ ska utgöra en separat och urskiljbar del av företaget och får inte medverka i konstruktion, tillverkning, leverans, installation eller underhåll av de fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som det ska bedöma.

7. Ett ackrediterat internt organ ska uppfylla följande krav:

a) Det ska vara ackrediterat i enlighet med förordning (EG) nr 765/2008.

b) Organet och dess personal ska vara organisatoriskt åtskilda från företaget som de är en del av och ha rapporteringsmetoder som säkerställer att de är opartiska och ska visa det för det berörda nationella ackrediteringsorganet.

c) Organet och dess personal får inte ansvara för konstruktion, tillverkning, leverans, installation, drift eller underhåll av de fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som det bedömer och får inte delta i någon verksamhet som kan vara oförenlig med ett oberoende omdöme och integritet i bedömningsarbetet.

d) Organet ska tillhandahålla sina tjänster enbart till det företag som det är en del av.

8. Ackrediterade interna organ ska inte anmälas till medlemsstaterna eller kommissionen enligt artikel 68, men information om deras ackreditering ska lämnas av företaget som de är en del av eller det nationella ackrediteringsorganet till den anmälande myndigheten på denna myndighets begäran.

9. En tillverkare eller en underentreprenör som agerar för tillverkarens räkning får endast utses till teknisk tjänst för verksamhet inom kategori A med avseende på tekniska krav för vilka självprovning är tillåten enligt en delegerad akt som antagits enligt denna förordning.

10. Andra tekniska tjänster än de som har utsetts av ett tredjeland i enlighet med punkt 9 får endast anmälas som teknisk tjänst i enlighet med artikel 68 inom ramen för ett bilateralt avtal mellan unionen och det aktuella tredjelandet.

11. För att se till att dessa tjänster uppfyller samma högt ställda prestandakrav i alla medlemsstater ska kommissionen fastställa krav som de tekniska tjänsterna måste uppfylla och förfaranden för bedömning av tekniska tjänster i en delegerad akt i enlighet med artiklarna 76, 77 och 78.

Artikel 67
Bedömning av de tekniska tjänsternas kompetens

1. Den behöriga myndigheten ska upprätta en bedömningsrapport som visar att den utsedda och anmälda tekniska tjänsten har bedömts med avseende på uppfyllelse av kraven.

2. Bedömningen som rapporten enligt punkt 1 bygger på ska utföras i enlighet med bestämmelserna i en delegerad akt som antas enligt denna förordning. Bedömningsrapporten ska revideras efter högst tre år.

3. Bedömningsrapporten ska på begäran översändas till kommissionen. Om bedömningen inte bygger på ett intyg om ackreditering utfärdat av ett nationellt ackrediteringsorgan som intygar att den tekniska tjänsten uppfyller kraven i denna förordning, ska den anmälande myndigheten förse kommissionen och de andra medlemsstaterna med dokumentation som styrker den tekniska tjänstens kompetens och åtgärder som vidtagits för att se till att den tekniska tjänsten övervakas regelbundet och kommer att fortsätta att uppfylla kraven i denna förordning och dess delegerade akter.

4. En godkännandemyndighet som avser att utses till teknisk tjänst ska visa att den uppfyller tillämpliga krav genom dokumentation om detta. Detta ska inbegripa en bedömning som ska utföras av bedömare som är oberoende i förhållande till den verksamhet som bedöms. Sådana bedömare kan komma från samma organisation under förutsättning att de är oberoende i förhållande till den personal som utför den verksamhet som är föremål för bedömning.

5. Ett ackrediterat internt organ som utsetts till teknisk tjänst ska uppfylla tillämpliga bestämmelser i denna artikel.

Artikel 68
Anmälningsförfaranden

1. Medlemsstaterna ska till kommissionen anmäla namn, adress, inbegripet elektronisk adress, för ansvariga personer och verksamhetskategori för varje utsedd teknisk tjänst, samt alla senare ändringar av dessa. Av anmälan ska det framgå vilka områden i förteckningen i bilaga II som de tekniska tjänsterna har utsetts för.

2. En teknisk tjänst får bedriva sådana verksamheter som omnämns i artikel 66 för typgodkännande i den medlemsstat som utsett den endast om den på förhand har anmälts till kommissionen och om varken kommissionen eller de andra medlemsstaterna reser invändningar inom två veckor efter anmälan när ett ackrediteringsintyg används eller inom två månader efter anmälan när ackreditering inte används.

3. Samma tekniska tjänst får utses och anmälas av flera medlemsstater oberoende av vilken kategori av verksamhet den bedriver.

4. Kommissionen och de andra medlemsstaterna ska informeras om anmälan genomgår relevanta förändringar.

5. Om en viss organisation eller ett visst behörigt organ, vars verksamhet inte omfattas av artikel 66, behöver utses för tillämpning av en akt som förtecknas i bilaga II, ska anmälan göras enligt denna artikel.

6. Kommissionen ska offentliggöra en förteckning och de närmare uppgifterna om godkännandemyndigheterna och de tekniska tjänsterna på sin webbplats.

Artikel 69
Ändringar i anmälan

1. Om en anmälande myndighet har konstaterat eller har informerats om att en teknisk tjänst inte längre uppfyller de krav som anges i denna förordning eller att den underlåter att fullgöra sina skyldigheter, ska myndigheten begränsa eller återkalla anmälan tillfälligt eller slutgiltigt, beroende på hur allvarlig underlåtenheten att uppfylla kraven eller fullgöra skyldigheterna är. Den anmälande myndigheten ska omedelbart underrätta kommissionen och övriga medlemsstater om detta.

2. I händelse av begränsning eller tillfällig eller slutgiltig återkallelse av anmälan eller om den tekniska tjänsten har upphört med verksamheten ska den anmälande medlemsstaten vidta lämpliga åtgärder för att det anmälda organets dokumentation antingen behandlas av en annan teknisk tjänst eller hålls tillgänglig för de ansvariga anmälande myndigheterna och marknadstillsynsmyndigheterna på deras begäran.

Artikel 70
Ifrågasättande av de tekniska tjänsternas kompetens

1. Kommissionen ska undersöka alla fall där den tvivlar på att en teknisk tjänst har erforderlig kompetens eller att en teknisk tjänst fortsatt uppfyller de krav och fullgör de skyldigheter som den omfattas av, och även alla fall där den gjorts uppmärksam på att det föreligger sådana tvivel.

2. Den anmälande medlemsstaten ska på begäran ge kommissionen all information om grunderna för anmälan eller den tekniska tjänstens fortsatta kompetens.

3. Kommissionen ska se till att all känslig information som erhålls under dess undersökningar behandlas konfidentiellt.

4. Om kommissionen konstaterar att en teknisk tjänst inte uppfyller eller inte längre uppfyller kraven för anmälan, ska den meddela detta till den anmälande medlemsstaten och anmoda medlemsstaten att vidta erforderliga korrigerande åtgärder, inbegripet vid behov återkallande av anmälan.

Artikel 71

Krav på de tekniska tjänsternas verksamhet

1. Tekniska tjänster ska utföra bedömningar av överensstämmelse i enlighet med förfarandena för bedömning av överensstämmelse i denna förordning.

2. Bedömningarna av överensstämmelse ska vara proportionella så att de ekonomiska aktörerna inte belastas i onödan. De tekniska tjänsterna ska när de utför sin verksamhet ta vederbörlig hänsyn till ett företags storlek, bransch och struktur och till komplexiteten hos fordonens, systemens, komponenternas eller de separata tekniska enheternas teknik och produktionsprocessens seriemässiga karaktär.

3. Samtidigt ska de dock respektera den grad av noggrannhet och skyddsnivå som krävs för att fordonen, systemen, komponenterna eller de separata tekniska enheterna ska överensstämma med bestämmelserna i denna förordning.

4. Om en teknisk tjänst konstaterar att en tillverkare inte uppfyller kraven i denna förordning, ska den ålägga tillverkaren att vidta lämpliga korrigerande åtgärder och anmoda typgodkännandemyndigheten att inte utfärda intyg om typgodkännande, om inte lämpliga korrigerande åtgärder vidtagits på ett sätt som den tekniska tjänsten godkänner.

5. Om en teknisk tjänst, under sin övervakning av produktionsöverensstämmelsen efter det att ett typgodkännandeintyg utfärdats, konstaterar att ett fordon, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet inte längre överensstämmer med denna förordning, ska den ålägga tillverkaren att vidta lämpliga korrigerande åtgärder och anmoda typgodkännandemyndigheten att vid behov tillfälligt eller slutgiltigt återkalla intyget om typgodkännande.

6. Om korrigerande åtgärder inte vidtas eller inte har avsedd verkan, ska den tekniska tjänsten anmoda typgodkännandemyndigheten att beroende på vad som är lämpligt begränsa eller tillfälligt eller slutgiltigt återkalla intyget om typgodkännande.

Artikel 72

Krav på de tekniska tjänsterna rörande information

1. De tekniska tjänsterna ska underrätta godkännandemyndigheten om följande:

   a) varje upptäckt bristande överensstämmelse som kan föranleda att ett intyg om typgodkännande behöver avslås, begränsas eller återkallas tillfälligt eller slutgiltigt,

   b) alla omständigheter som inverkar på anmälans räckvidd och villkor,

   c) varje begäran från marknadstillsynsmyndigheterna om information om bedömningar av överensstämmelse,

2. På godkännandemyndighetens begäran ska bedömning genomföras inom ramen för anmälan och all annan utförd verksamhet, inklusive gränsöverskridande verksamhet och underentreprenad.

3. De tekniska tjänsterna ska ge de andra tekniska tjänster som anmälts i enlighet med denna förordning och som utför liknande bedömningar av överensstämmelse av likadana fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter, relevant information om frågor som rör negativa och, på begäran, positiva bedömningsresultat.

KAPITEL XVIII
GENOMFÖRANDEÅTGÄRDER OCH DELEGERING

Artikel 73
Genomförandeåtgärder

I syfte att fastställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning ska kommissionen i enlighet med det förfarande som avses i artikel 74 anta genomförandeakter om fastställande av genomförandeåtgärder om följande:

a) De närmare formerna för typgodkännandeförfaranden i enlighet med artikel 23.6.

b) Mallar för informationspaket och informationshandling i enlighet med artikel 25.2.

c) Ett numreringssystem för EU-typgodkännandeintyg i enlighet med artikel 27.4.

d) En mall för EU-typgodkännandeintyg i enlighet med artikel 28.2.

e) De närmare formerna för produktionsöverensstämmelse i enlighet med artikel 31.

f) En mall för intyg om överensstämmelse i enlighet med artikel 36.2.

g) En mall för EU-typgodkännandemärke i enlighet med artikel 37.4.

Artikel 74
Kommittén

1. Kommissionen ska biträdas av tekniska kommittén för motorfordon som inrättats enligt artikel 40 i direktiv 2007/46/EG.

2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 och artikel 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet. Den tid som avses i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG ska vara tre månader.

Artikel 75
Ändring av bilagorna

1. Kommissionen kan anta ändringar av bilagorna till denna förordning genom delegerade akter i enlighet med artiklarna 76, 77 och 78.

2. Om nya FN/ECE-föreskrifter eller ändringar av gällande FN/ECE-föreskrifter som unionen har anslutit sig till antas med tillämpning av beslut 97/836/EG, ska kommissionen genom delegerade akter antagna i enlighet med artiklarna 76, 77 och 78 ändra bilaga II till denna förordning på motsvarande sätt.

Artikel 76
Utövande av delegering

1. Befogenhet att anta delegerade akter som nämns i artiklarna 16, 18, 19, 20, 21, 22, 30, 52, 56, 57, 60, 66 och 75 ska tills vidare delegeras till kommissionen.

2. Så snart som kommissionen antagit en delegerad akt ska den samtidigt underrätta Europaparlamentet och rådet.

3. Kommissionens befogenhet att anta delegerade akter gäller på de villkor som fastställs i artiklarna 77 och 78.

Artikel 77
Återkallande av delegering

1. Delegeringen av de befogenheter som avses i artiklarna 16, 18, 19, 20, 21, 22, 30, 52, 56, 57, 60, 66 och 75 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet.

2. Den institution som har inlett ett internt förfarande för att besluta huruvida en delegering av befogenhet ska återkallas ska sträva efter att underrätta den andra institutionen och kommissionen inom rimlig tid innan det slutliga beslutet fattas, och ange vilka delegerade befogenheter som kan komma att återkallas och de eventuella skälen för detta.

3. Ett beslut om återkallande innebär att den delegering av befogenheter som anges i beslutet ska upphöra att gälla. Beslutet ska få omedelbar verkan, eller vid ett senare datum som anges i beslutet. Beslutet påverkar inte giltigheten för delegerade akter som redan trätt i kraft. Beslutet ska offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 78
Invändning mot delegerade akter

1. Europaparlamentet och rådet får invända mot en delegerad akt inom två månader efter anmälningsdatumet. På Europaparlamentets eller rådets initiativ får fristen förlängas med en månad.

2. Om varken Europaparlamentet eller rådet vid fristens utgång invänt mot den delegerade akten eller om både Europaparlamentet och rådet underrättat kommissionen om att de inte har för avsikt att göra några invändningar ska den delegerade akten träda i kraft den dag som anges i den.

3. Om Europaparlamentet och rådet inkommer med invändningar mot en delegerad akt ska akten inte träda i kraft. Den institution som invänt mot en delegerad akt ska ange skälen för detta.

KAPITEL XIX
SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 79
Övergångsbestämmelser

1. Denna förordning ska inte innebära att EU-typgodkännanden som beviljats fordon eller system, komponenter eller separata tekniska enheter före den dag som anges i artikel 82.2 blir ogiltiga.

2. Godkännandemyndigheterna ska fortsätta att bevilja utökningar av godkännanden av de fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som avses i punkt 1 i enlighet med direktiv 2002/24/EG och de direktiv som förtecknas i artikel 81.1.

Artikel 80
Rapport

1. Senast den 1 januari 2018 ska medlemsstaterna lämna information till kommissionen om tillämpningen av typgodkännandeförfarandena enligt denna förordning.

2. På grundval av den information som lämnas i enlighet med punkt 1 ska kommissionen rapportera till Europaparlamentet och rådet om tillämpningen av denna förordning senast den 1 januari 2019.

Artikel 81
Upphävande

1. Direktiven 93/14/EEG, 93/30/EEG, 93/33/EEG, 93/93/EEG, 95/1/EG, 97/24/EG, 2000/7/EG, 2002/24/EG, 2002/51/EG, 2009/62/EG, 2009/67/EG, 2009/78/EG, 2009/79/EG, 2009/80/EG och 2009/139/EG ska upphöra att gälla den dag som anges i artikel 82.2.

2. Hänvisningar till de upphävda direktiven ska anses som hänvisningar till denna förordning och ska vad gäller direktiv 2002/24/EG läsas enligt jämförelsetabellen i bilaga IX.

Artikel 82
Ikraftträdande och tillämpning

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

2. Den ska tillämpas från och med den 1 januari 2013.

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

Utfärdad i […], […]

På Europaparlamentets vägnar	*På rådets vägnar*
Ordförande	*Ordförande*
[…]	*[…]*

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

BILAGA I – Fordonskategorier och underkategorier

BILAGA II – Krav för EU-typgodkännande av fordon

BILAGA III – Gränser för små serier

BILAGA IV – Tidplan för tillämpning av denna förordning vid typgodkännande

BILAGA V – Miljöprovningar och miljökrav

BILAGA VI – Gränsvärden för utsläpp av föroreningar, OBD-gränsvärden och ljudgränser för typgodkännande och produktionsöverensstämmelse

A) Gränsvärden för utsläpp av föroreningar

B) OBD-gränsvärden

C) Gränsvärden för avdunstningsutsläpp

D) Ljudgränsvärden

BILAGA VII – Utsläppsbegränsande anordningars hållbarhet

BILAGA VIII – Utökade krav på funktionssäkerhet

BILAGA IX – Jämförelsetabell

BILAGA I
Fordonskategorier och underkategorier

Kategori	Benämning	Gemensamma klassificeringsgrunder
L1e	Lätt tvåhjuligt motorfordon	1) Två hjul och framdrivning enligt artikel 4.3, och 2) slagvolym ≤ 50 cm^3 om en motor med gnisttändning ingår i fordonets framdrivningskonfiguration.
Under-kategori	**Benämning**	**Kompletterande klassificeringsgrunder**
L1Ae	Motoriserad cykel	3) Främst avsedd att hjälpa trampning, och fordonet är försett med hjälpmotor, och 4) största konstruktionshastighet ≤ 25 km/h, och 5) hjälpmotorns effekt minskas gradivs och stängs av helt när fordonet når hastigheten 25 km/h, och 6) hjälpmotorns största kontinuerliga märkeffekt (1) ≤ 1 kW och 7) motoriserade trehjuliga cyklar som uppfyller de kompletterande klassificeringsgrunderna 3, 4, 5 och 6 anses vara tekniskt likvärdiga med motoriserade tvåhjuliga cyklar.
L1Be	Tvåhjulig moped	3) Största konstruktionshastighet ≤ 25 km/h och 4) största kontinuerliga märkeffekt(1) ≤ 4 kW.

Kategori	Benämning	Gemensamma klassificeringsgrunder
L2e	Trehjulig moped	1) Tre hjul och framdrivning enligt artikel 4.3, och 2) slagvolym ≤ 50 cm^3 om en motor med gnisttändning ingår i fordonets framdrivningskonfiguration, och 3) största konstruktionshastighet ≤ 45 km/h och 4) största kontinuerliga märkeffekt(1) ≤ 4 kW.

Anmärkning: se sista sidan av bilaga VIII för noter till bilagorna.

Kategori	Benämning	Gemensamma klassificeringsgrunder
L3e[(1)]	Tvåhjulig motorcykel	1) Två hjul och framdrivning enligt artikel 4.3, och 2) slagvolym > 50 cm^3 om en motor med gnisttändning ingår i fordonets framdrivningskonfiguration, och 3) största konstruktionshastighet > 45 km/h och 4) största kontinuerliga märkeffekt[(1)] > 4 kW.
Under-kategori	**Benämning**	**Kompletterande klassificeringsgrunder**
L3e - A1	Motorcykel med låga prestanda	5) Slagvolym ≤ 125 cm^3 och 6) största kontinuerliga märkeffekt[(1)] ≤ 11 kW och 7) förhållande mellan effekt och vikt ≤ 0,1 kW/kg.
L3e - A2	Motorcykel med medelhöga prestanda	5) Största kontinuerliga märkeffekt[(1)] ≤ 35 kW och 6) förhållande mellan effekt och vikt ≤ 0,2 kW/kg och 7) inte härlett från ett fordon försett med en motor med mer än dubbla effekten[(1)].
L3e - A3	Motorcykel med höga prestanda	5) Alla andra fordon i kategori L3e som inte kan klassificeras efter prestanda i underkategorierna A1 eller A2.

Kategori	Benämning	Gemensamma klassificeringsgrunder
L4e	Tvåhjulig motorcykel med sidovagn	1) Motoriserat grundfordon som överensstämmer med de gemensamma och kompletterande klassificeringsgrunderna för fordon i kategori L3e och 2) Motoriserat grundfordon försett med en sidovagn.

Anmärkning: se sista sidan av bilaga VIII för noter till bilagorna.

Kategori	Benämning	Gemensamma klassificeringsgrunder
L5e	Motoriserad trehjuling	1) Tre hjul och framdrivning enligt artikel 4.3, och 2) om en förbränningsmotor med gnisttändning ingår i fordonets framdrivning: slagvolym > 50 cm^3 och 3) största konstruktionshastighet > 45 km/h och 4) största kontinuerliga märkeffekt(1) > 4 kW.
Under-kategori	**Benämning**	**Kompletterande klassificeringsgrunder**
L5Ae	Trehjuling	5) Andra motoriserade trehjulingar än sådana enligt de kompletterande klassificeringsgrunderna för nyttotrehjulingar.
L5Be	Nyttotrehjuling	5) Konstruerade och använda som kommersiella fordon och kännetecknade av ett inneslutet förar- och passagerarutrymme tillgängligt genom en eller flera dörrar.
L5Be - U	Trehjuling för godsbefordran	6) Uteslutande konstruerat för godsbefordran med ett öppet eller inbyggt, väsentligen jämnt och horisontellt flak som uppfyller något av nedanstående krav: 1) flaklängd x flakbredd > 0,3 x fordonslängd x fordonsbredd, eller 2) likvärdig flakyta enligt ovanstående definition som använts för installation av maskiner eller utrustning.
L5Be - P	Trehjuling för passagerarbefordran	6) Försett med två, tre eller fyra passagerarplatser, inklusive förarplats, och alla sittplatser försedda med säkerhetsbälten.

Kategori	Benämning	Gemensamma klassificeringsgrunder
L6e	Lätt fyrhjuling	1) Fyra hjul och framdrivning enligt artikel 4.3, och 2) största konstruktionshastighet ≤ 45 km/h och 3) vikt i körklart skick ≤ 350 kg, exklusive a) batterivikt om fordonet har hybriddrift eller helt elektrisk framdrivning, eller b) vikt för gasbränslesystem, inklusive tankar för gasbränslelagring för en-, två- eller flerbränslefordon, eller c) vikt för tankar för lagring av komprimerad luft för framdrivning med förkomprimerad luft.
Under-kategori	**Benämning**	**Kompletterande klassificeringsgrunder**
L6Ae	Lätt fyrhjuling för väg	4) Fordon i kategori L6e som inte uppfyller de kompletterande klassificeringsgrunderna för underkategori L6Be och 5) största kontinuerliga märkeffekt(1) ≤ 4 kW och 6) slagvolym ≤ 50 cm^3 om en motor med gnisttändning ingår i fordonets framdrivningskonfiguration.
L6Be	Lätt minibil	4) Inneslutet förar- och passagerarutrymme tillgängligt genom två eller flera dörrar och 5) största kontinuerliga märkeffekt ≤ 6 kW och 6) slagvolym ≤ 50 cm^3 om en motor med gnisttändning ingår i fordonets framdrivningskonfiguration och 7) fordonslängd x fordonsbredd ≤ 4,4 m^2 med fordonets största bredd ≤ 1,5 m.
L6Be - U	Lätt minibil för godsbefordran	8) Uteslutande konstruerat för godsbefordran med ett öppet eller inbyggt, väsentligen jämnt och horisontellt flak som uppfyller något av nedanstående krav: a) flaklängd x flakbredd > 0,3 x fordonslängd x fordonsbredd eller b) likvärdig flakyta enligt ovanstående definition som använts för installation av maskiner eller utrustning.
L6Be - P	Lätt minibil för passagerarbefordran	8) Fordon främst konstruerat och använt för passagerarbefordran, kännetecknat av att det är försett med två passagerarplatser, inklusive förarplats, och bägge sittplatserna är försedda med säkerhetsbälten.

Kategori	Benämning	Gemensamma klassificeringsgrunder
L7e	Tung fyrhjuling	1) Fyra hjul och framdrivning enligt artikel 4.3, och 2) största konstruktionshastighet > 45 km/h och 3) vikt i körklart skick: a) ≤ 400 kg för passagerarbefordran, b) ≤ 550 kg för godsbefordran. Vikt i körklart skick inkluderar inte 1) batterivikt om fordonet har hybriddrift eller helt elektrisk framdrivning, eller 2) vikt för gasbränslesystem, inklusive tankar för gasbränslelagring för en-, två- eller flerbränslefordon, eller 3) vikt för tankar för lagring av komprimerad luft för framdrivning med förkomprimerad luft. 4) Största kontinuerliga märkeffekt[(1)] ≤ 15 kW.
Under-kategori	**Benämning**	**Kompletterande klassificeringsgrunder**
L7Ae	Tung fyrhjuling för väg	5) Fordon i kategori L7e som inte uppfyller de kompletterande klassificeringsgrunderna för underkategori L7Be och 6) försett med en eller två passagerarplatser, inklusive förarplats.
L7Be	Tung minibil	5) Inneslutet förar- och passagerarutrymme, tillgängligt genom två eller flera dörrar och 6) försett med två, tre eller fyra passagerarplatser, inklusive förarplats.
L7Be - U	Tung minibil för godsbefordran	7) Uteslutande konstruerat för godsbefordran med ett öppet eller inbyggt, väsentligen jämnt och horisontellt flak som uppfyller något av nedanstående krav: a) flaklängd x flakbädd > 0,3 x fordonslängd x fordonsbredd, eller b) likvärdig flakyta enligt ovanstående definition som använts för installation av maskiner eller utrustning.
L7Be - P	Tung minibil för passagerarbefordran	7) Fordon främst konstruerat och använt för passagerarbefordran, kännetecknat av att det är försett med högst fyra passagerarplatser, inbegripet förarplats, och att alla sittplatser är försedda med säkerhetsbälten.

BILAGA II

Krav för EU-typgodkännande av fordon

Nr	Artikel	Ämne	Hänvisning	Fordonskategori										
				L1Ae	**L1Be**	**L2e**	**L3e**	**L4e**	**L5Ae**	**L5Be**	**L6Ae**	**L6Be**	**L7Ae**	**L7Be**
I	**KRAV PÅ MILJÖ- OCH FRAMDRIVNINGSPRESTANDA**													
1		Elektromagnetisk kompatibilitet		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2	**21 och 22**	Miljöprovningsförfaranden för avgasutsläpp, avdunstningsutsläpp, utsläpp av växthusgaser och bränsleförbrukning		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3		Största konstruktionsvarvtal, största vridmoment, största nettomotoreffekt		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4		Provningsförfaranden för ljud		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Nr	Artikel	Ämne	Hänvisning	Fordonskategori										
				L1Ae	L1Be	L2e	L3e	L4e	L5Ae	L5Be	L6Ae	L6Be	L7Ae	L7Be
II	KRAV PÅ FUNKTIONSSÄKERHET HOS FORDON													
1	20	Ljudsignaleringsanordningar		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2		Bromsar, inkl. låsningsfria och kombinerade bromsar[(3)]		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3		Elsäkerhet		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4		Uthållighetsprovning av system för funktionssäkerhet												
5		Främre och bakre skydd									X	X	X	X
6		Glasytor, vindrutetorkare, vindrutespolare samt avfrostnings- och avimningsanordningar								X		X		X
7		Märkning av manöverorgan, kontrollampor och visare		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
8		Montering av belysnings- och ljussignaleringsanordningar, inbegripet automatisk ljusinkoppling		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
9		Siktfält bakåt		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
10		Fastgöringspunkter för säkerhetsbälten samt säkerhetsbälten								X	X	X	X	X
11		Sittplatser (sadlar och säten)		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
12		Styrbarhet, kurvtagningsförmåga och vändbarhet		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
13		Däck		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
14		Skylt med fordonets största tillåtna hastighet och placering på fordonet								X	X	X	X	X
15		Skydd av förare och passagerare, inklusive inredning, nackstöd och fordonsdörrar								X		X		X
16		Konstruktionsbestämd hastighetsbegränsning		X	X	X					X	X		
17		Fordonets strukturella integritet		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Nr	Artikel	Ämne	Hänvisning	Fordonskategori										
				L1Ae	**L1Be**	**L2e**	**L3e**	**L4e**	**L5Ae**	**L5Be**	**L6Ae**	**L6Be**	**L7Ae**	**L7Be**
III	**KRAV PÅ FORDONSKONSTRUKTION**													
1	**18 och 19**	Åtgärder mot otillåtna förändringar		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2		Kopplingsanordningar och fästen		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3		Anordningar mot obehörig användning		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4		Utskjutande delar		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
5		Bränslebehållare		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
6		Lastplattformar				X				X		X		X
7		Mått och vikter		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
8		Omborddiagnos			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
9		Handtag och fotstöd för passagerare		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
10		Utrymme för bakre registreringsskylt		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
11		Information om reparationer och underhåll		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
12		Stöd		X	X		X							
13		Obligatoriska märkningar		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Nr	Artikel	Ämne	Hänvisning	Fordonskategori										
				L1Ae	**L1Be**	**L2e**	**L3e**	**L4e**	**L5Ae**	**L5Be**	**L6Ae**	**L6Be**	**L7Ae**	**L7Be**
IV		**ADMINISTRATIVA KRAV**												
1	**36**	Intyg om överensstämmelse		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2	**31**	Produktionsöverensstämmelse		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3	**25**	Tekniskt underlag och dokumentation		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4	**37**	Märkning		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
5	**30**	Självprovning och virtuell provning		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
6	**28**	Typgodkännandeintyg		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
7	**27**	Numrering av typgodkännande		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	23	Förfaranden vid typgodkännande		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
8	**60**	System för identifiering av fordon och motorer		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

BILAGA III

Gränser för små serier

Fordons-kategori	Benämning	Små serier (antal per typ som säljs, registreras och tas i drift per år)
L1Ae	Motoriserad cykel	20
L1Be	Tvåhjulig moped	
L2e	Trehjulig moped	
L3e	Tvåhjulig motorcykel	50
L4e	Tvåhjulig motorcykel med sidvagn	100
L5Ae	Trehjuling	50
L5Be	Nyttotrehjuling	100
L6Ae	Lätt fyrhjuling, väg	20
L6Be	Lätt minibil	100
L7Ae	Tung fyrhjuling, väg	20
L7Be	Tung minibil	100

BILAGA IV

Tidplan för tillämpning av denna förordning vid typgodkännande

Fordons-kategori	Eurosteg	Datum för ikraftträdande		
		Nya fordonstyper Valfritt	Nya fordonstyper Obligatoriskt	Befintliga fordonstyper Obligatoriskt
L1e — L7e	Euro 3[4]	1 juli 2013	1 januari 2014	1 januari 2015
	Euro 4[5]	1 januari 2015	1 januari 2017	1 januari 2018
	Euro 5[6]	1 januari 2018[7]	1 januari 2020[7]	1 januari 2021[7]

Anmärkning: se sista sidan av bilaga VIII för noter till bilagorna.

BILAGA V

Miljöprovningar och miljökrav

Fordon i kategori L får typgodkännas endast om de uppfyller följande miljökrav:

Provning	**Beskrivning**	**Krav: gränsvärden**	**Krav: provningsförfaranden**
I	Utsläpp från avgasrör efter kallstart	Bilaga VI.A	
II	- Gnisttändning eller hybrid[8] med gnisttändning: CO-utsläpp vid tomgång och ökat tomgångsvarvtal - Diesel eller hybrid-diesel: fri acceleration	Direktiv 96/96/EG[9], i dess ändrade lydelse enligt direktiv 2009/40/EG[10]	Direktiv 96/96/EG, i dess ändrade lydelse enligt direktiv 2009/40/EG
III	Utsläpp av vevhusgaser	Nollutsläpp, förseglat vevhus. Vevhusutsläpp får inte ventileras direkt i atmosfären från något fordon under hela dess livslängd i drift.	
IV	Avdunstningsutsläpp	Bilaga VI.C	
V	Utsläppsbegränsande anordningars hållbarhet	Bilagorna VI och VII	
VI	Låg temperatur	Ej tillämpligt	Ej tillämpligt
VII	CO_2-utsläpp/bränsleförbrukning	Mätning och redovisning, inget gränsvärde för typgodkännande	
VIII	Omborddiagnos (OBD)	Bilaga VI.B	
IX	Ljudnivåer	Bilaga VI.D	
X	Elektromagnetisk kompatibilitet	FN/ECE:s föreskrifter nr 10[11]	FN/ECE:s föreskrifter nr 10

Anmärkning: se sista sidan av bilaga VIII för noter till bilagorna.

BILAGA VI

Gränsvärden för utsläpp av föroreningar, OBD-gränsvärden och ljudgränser för typgodkännande och produktionsöverensstämmelse

A) Utsläppsgränsvärden för avgasrör efter kallstart

A1) Euro 3[4]

Fordons-kategori	Benämning	Framdrivning	Euro-steg	Kol-monoxid, massa (CO)	Totala kolväten, massa	Kväve-oxider, massa (NOx)	Partiklar, massa (PM)	Summa av massa av totala kolväten och kväveoxider	Provnings-cykel
				L_1	L_2 (mg/km)	L_3 (mg/km)	L_4 (mg/km)	L_5 (mg/km)	
L1Ae	Motoriserad cykel	GT/KT/Hybrid	Euro 3	560	100	130	-	-	FN/ECE:s föreskrifter 47[12]
L1Be	Tvåhjulig moped	GT/KT/Hybrid	Euro 3	1000	-	-	-	1200	FN/ECE:s föreskrifter 47
L2e	Trehjulig moped	GT/KT/Hybrid	Euro 3	3500	-	-	-	1200	FN/ECE:s föreskrifter 47
L3e[4] L4e[14] L5Ae L7Ae	-Tvåhjulig motorcykel med och utan sidvagn - Trehjuling - Tung fyrhjuling, väg	GT, v_{max} < 130 km/h	Euro 3	1970	560	130	-	-	WMTC, fas 2
		GT, $v_{max} \geq$ 130 km/h	Euro 3	1970	250	170	-	-	WMTC, fas 2
		KT/Hybrid	Euro 3	1000	100	570	100[15]	-	WMTC, fas 2
L5Be	Nytto-trehjuling	GT	Euro 3	4000	1000	250	-	-	FN/ECE:s föreskrifter 40[11]
		KT/Hybrid	Euro 3	1000	150	650	100[15]	-	FN/ECE:s föreskrifter 40
L6Ae L6Be	Lätt fyrhjuling, väg Lätt minibil	GT/Hybrid	Euro 3	3500				1200	FN/ECE:s föreskrifter 47
		KT/Hybrid	Euro 3	1000	150	650	100[15]	-	FN/ECE:s föreskrifter 47
L7Be	Tung minibil	GT	Euro 3	4000	1000	250	-	-	FN/ECE:s föreskrifter 40
		GT/Hybrid	Euro 3	1000	150	650	100[15]	-	FN/ECE:s föreskrifter 40

Anmärkning: se sista sidan av bilaga VIII för noter till bilagorna:

A2) Euro 4[(5)]

Fordons-kategori	Benämning	Fram-drivning	Euro-steg	Kolmonoxid, massa (CO)	Totala kolväten, massa	Kväve-oxider, massa (NOx)	Partiklar, massa (PM)	Provnings-cykel
				L_1 (mg / km)	L_2 (mg / km)	L_3 (mg / km)	L_4 (mg / km)	
L1Ae	Motoriserad cykel	GT/KT/ Hybrid	Euro 4	560	100	70	-	FN/ECE:s föreskrifter nr 47
L1Be	Tvåhjulig moped	GT/KT/ Hybrid	Euro 4	1000	630	170	-	FN/ECE:s föreskrifter nr 47
L2e	Trehjulig moped	GT/KT/ Hybrid	Euro 4	1900	730	170	-	FN/ECE:s föreskrifter nr 47
L3e[(5)] L4e[(14)] L5Ae L7Ae	- Tvåhjuliga motorcyklar med och utan sidvagn - Trehjulig - Tung fyrhjuling, väg	GT, $v_{max} <$ 130 km/h	Euro 4	1140	380	70	-	WMTC, fas 2
		GT, $v_{max} \geq$ 130 km/h	Euro 4	1140	170	90	-	WMTC, fas 2
		KT/Hybrid	Euro 4	1000	100	300	80[(15)]	WMTC, fas 2
L5Be	Nytto-trehjuling	GT	Euro 4	2000	550	250	-	FN/ECE:s föreskrifter nr 40
		KT/Hybrid	Euro 4	1000	100	550	80[(15)]	FN/ECE:s föreskrifter nr 40
L6Ae L6Be	Lätt fyrhjuling, väg Lätt minibil	GT	Euro 4	1900	730	170	-	FN/ECE:s föreskrifter nr 47
		KT/Hybrid	Euro 4	1000	100	550	80[(15)]	FN/ECE:s föreskrifter nr 47
L7Be	Tung minibil	GT	Euro 4	2000	550	250	-	FN/ECE:s föreskrifter nr 40
		KT/Hybrid	Euro 4	1000	100	550	80[(15)]	FN/ECE:s föreskrifter nr 40

Anmärkning: se sista sidan av bilaga VIII för noter till bilagorna.

A3) Euro 5[6]

Fordons kategori	Benämning	Fram-drivning	Euro-steg	Kolmonoxid, massa (CO)	Totala kolväten, massa	Andra kolväten än metan, massa	Kväveoxider, massa (NOx)	Partiklar, massa	Provningscykel
				L_1 (mg / km)	L_{2A} (mg / km)	L_{2B} (mg / km)	L_3 (mg / km)	L_4 (mg / km)	
L1Ae	Motoriserad cykel	GT/KT/ Hybrid	Euro 5	500	100	68	60	4,5[16]	Rev. WMTC[17]
L1Be — L7e[6]	Alla andra fordon i kategori L	GT	Euro 5[6]	1000	100	68	60	4,5[16]	Rev. WMTC
		KT/Hybrid		500	100	68	90	4,5	Rev. WMTC

Anmärkning: se sista sidan av bilaga VIII för noter till bilagorna.

B) Utsläppsgränser för omborddiagnostik

B1) Euro 4[(5)], OBD-steg I.

Fordons-kategori	Benämning	Framdrivning	Euro-steg	Koloxid, massa (CO)	Totala kolväten, massa (THC)	Kväveoxider, massa (NOx)	Provnings-cykel
				OT_1 (mg / km)	**OT_2** (mg / km)	**OT_3** (mg / km)	
L1Be L2e L6Ae	- Tvåhjulig moped - Trehjulig moped - Lätt fyrhjuling, väg	GT, KT eller hybrid	Euro 4	3610	2690	850	FN/ECE:s föreskrifter nr 47
L3e[(5)] L4e[(14)] L5Ae L7Ae	- Tvåhjulig motorcykel med eller utan sidvagn - Trehjuling - Tung fyrhjuling, väg	GT v_{max} < 130 km/h	Euro 4	2170	1400	350	Rev. WMTC, fas 2
		GT $v_{max} \geq$ 130 km/h		2170	630	450	Rev. WMTC, fas 2
		KT eller hybrid		2170	630	900	Rev. WMTC, fas 2

B2) Euro 5[(6)], OBD-steg I[(7)] och OBD-steg II

Fordons-kategori	Benämning	Fram-drivning	Euro-steg	Koloxid, massa (CO)	Andra kolväten än metan, massa	Kväveoxider, massa (NOx)	Partiklar, massa	Provnings-cykel
				OT_1 (mg / km)	**OT_2** (mg / km)	**OT_3** (mg / km)	**OT_4** (mg / km)	
L1Be—L7e[(6)]	Alla fordon i kategori L utom kategori L1Ae	GT	Euro 5	1900	250	300	50	Rev. WMTC
		KT eller hybrid	Euro 5	1900	320	540	50	Rev. WMTC

Anmärkning: se sista sidan av bilaga VIII för noter till bilagorna.

C) Gränser för avdunstningsutsläpp

C1) Euro 4[5]

Fordons-kategori	Benämning	Fram-drivn.	Euro-steg	Totala kolväten, massa (mg/prov)	Provningscykel
L3e[3] L4e[14]	Tvåhjulig motorcykel[20] med eller utan sidvagn	GT[18]	Euro 5	2000	SHED
L5Ae	Trehjuling	GT[18]	Euro 4		
L6Ae	Lätt fyrhjuling, väg	GT[18]	Euro 4		
L7Ae	Tung fyrhjuling, väg	GT[18]	Euro 4		

C2) Euro 5[6]

Fordons-klass[19]	Benämning	Fram-drivning	Euro-steg	Genomsläpplighets-provning (mg / m^2 / dag)		Massa totala kolväten vid SHED-provning (mg/prov)
				Bränsletank	Bränslerör	Fordon
L1Ae	Motoriserad cykel	GT[18]	Euro 5	1500	15000	1500
L1Be	Tvåhjulig moped		Euro 5	1500	15000	1500
L2e	Trehjulig moped		Euro 5	1500	15000	1500
L3e[6] L4e[14]	Tvåhjulig motorcykel med och utan sidvagn		Euro 6			1500
L5Ae	Trehjuling		Euro 5			1500
L5Be	Nyttotrehjuling		Euro 5	1500	15000	1500
L6Ae	Lätt fyrhjuling, väg		Euro 5			1500
L6Be	Lätt minibil		Euro 5	1500	15000	1500
L7Ae	Tung fyrhjuling, väg		Euro 5			1500
L7Be	Tung minibil		Euro 5	1500	15000	1500

Anmärkning: se sista sidan av bilaga VIII för noter till bilagorna.

D) Ljudgränser — Euro 3[4], Euro 4[5], Euro 5[6]

Fordons-kategori	Benämning	Ljudnivå[21] enligt Euro 3[4] (dB(A))	Provningsförfarande[23] enligt Euro 3[4]	Ljudnivå[21] enligt Euro 4[5] (dB(A))	Provnings-förfarande[23] enligt Euro 4[5]	Ljudnivå[22] enligt Euro 5[6] (dB(A))	Provningsförfarande enligt Euro 5[6]
L1Ae	Motoriserad cykel	63	DA eller FN/ECE:s föreskrifter nr 63	63[21]	DA eller FN/ECE:s föreskrifter nr 63		FN/ECE:s föreskrifter nr 63
L1Be	Tvåhjulig moped $v_{max} \leq 25$ km/h	66		66			
	Tvåhjulig moped $v_{max} \leq 45$ km/h	71		71			
L2e	Trehjulig moped	76	DA eller FN/ECE:s föreskrifter nr 9	76	DA eller FN/ECE:s föreskrifter nr 9		FN/ECE:s föreskrifter nr 9
L3e	Tvåhjulig motorcykel Slagvolym ≤ 80 cm^3	75	DA eller FN/ECE:s föreskrifter nr 41	75	DA eller FN/ECE:s föreskrifter nr 41		FN/ECE:s föreskrifter nr 41
	Tvåhjulig motorcykel 80 cm^3 < slagvolym $\leq$ 175 cm^3	77		77			
	Tvåhjulig motorcykel Slagvolym > 175 cm^3	80		80			
L4e	Tvåhjulig motorcykel med sidvagn	80		80			
L5Ae	Trehjuling	80	DA eller FN/ECE:s föreskrifter nr 9	80	DA eller FN/ECE:s föreskrifter nr 9		FN/ECE:s föreskrifter nr 9
L5Be	Nyttotrehjuling	80		80			
L6Ae	Lätt fyrhjuling	80	DA eller FN/ECE:s föreskrifter nr 63	80	DA eller FN/ECE:s föreskrifter nr 63		FN/ECE:s föreskrifter nr 63
L6Be	Lätt minibil	80	DA eller FN/ECE:s föreskrifter nr 9	80	DA eller FN/ECE:s föreskrifter nr 9		FN/ECE:s föreskrifter nr 9
L7Ae	Fyrhjuling, väg	80		80			
L7Be	Tung minibil	80		80			

Anmärkning: se sista sidan av bilaga VIII för noter till bilagorna.

BILAGA VII

Utsläppsbegränsande anordningars hållbarhet

A) Körsträcka för hållbarhetsprovning för fordon i kategori L

Fordons-kategori	**Benämning**	**Euro 3[4], körsträcka för hållbarhet (km)**	**Euro 4[5], körsträcka för hållbarhet (km)**	**Euro 5[6], körsträcka för hållbarhet[7] (km)**
L1Ae	Motoriserad cykel	5 000	5 500	6 000
L1Be L2e L6Ae	- Tvåhjulig moped - Trehjulig moped - Lätt fyrhjuling, väg	10 000	11 000	12 000
L3e L4e[14] L5e L6Be L7Be	- Tvåhjulig motorcykel, även med sidvagn (v_{max} < **130 km/h**) -Trehjuling - Lätt minibil - Tung minibil	18 000	20 000	30 000
L3e L4e[14] L7Ae	Tvåhjulig motorcykel, även med sidvagn (v_{max} ≥ **130 km/h**) Tung fyrhjuling, väg	30 000	35 000	50 000

B) Försämringsfaktorer (FF)

Fordons-kategori	**Fordons-kategori**	Euro 3[4] FF (-)				Euro 4[5] FF (-)				Euro 5[6] DF +[7]							
		CO	Kol-väten	NOx	PM	CO	Kol-väten	NOx	PM	CO	Tot. kolväten		Kolväten, ej metan		NOx		PM[24]
											GT	KT[25]	GT	KT	GT	KT	KT
L1e—L7e	Alla	1,0	1,0	1,0	1,0	1,1	1,1	1,1	1,1	1,5	1,3	1,1	1,3	1,1	1,3	1,1	1,0

Anmärkning: se sista sidan av bilaga VIII för noter till bilagorna.

BILAGA VIII

Utökade krav på funktionssäkerhet

Åtgärd	Dag för tillämpning	Krav
Obligatorisk montering av avancerade bromssystem[26]	Fyra år efter den dag som avses i artikel 82 andra stycket.	a) Nya motorcyklar[27] i underkategori L3e–A1 som säljs, registreras eller tas i bruk ska vara utrustade med antingen ett låsningsfritt[28] eller ett kombinerat bromssystem[29] eller bägge dessa slag av avancerade bromssystem, efter fordonstillverkarens val. b) Nya motorcyklar i underkategorierna L3e–A2 och L3e–A3 som säljs, registreras eller tas i bruk ska vara utrustade med ett låsningsfritt bromssystem.
Säker kurvtagning på belagd väg	Den dag som avses i artikel 82 andra stycket.	Fordon i kategori L ska vara konstruerade så att vart och ett av hjulen när som helst kan rotera i olika hastigheter för att möjliggöra säker kurvtagning på väg med hård beläggning. Om ett tre- eller fyrhjuligt fordon är utrustat med en låsbar differential måste denna vara konstruerad så att den normalt är olåst.
Förbättrad synlighet för fordon och förare genom automatisk inkoppling av belysning[30]	Den dag som avses i artikel 82 andra stycket.	För förbättrad synlighet ska fordon i kategori L utrustas med följande: a) För fordon i kategori L1e: belysnings- och ljussignaleringsanordningar enligt FN/ECE:s föreskrifter nr 74 rev. 2, där det krävs att belysningssystemet tänds automatiskt. b) För fordon i kategori L3e: enligt fordons-tillverkarens val antingen belysning och ljussignaleringsanordningar enligt FN/ECE:s föreskrifter nr 53 rev. 2 med ändringsserierna 1 och 2, eller särskilda varselljus enligt FN/ECE:s föreskrifter nr 87 rev.2 med ändringsserierna 1 och 2. c) För alla andra fordon i kategori L: ett belysningssystem som automatiskt kopplas in, eller efter tillverkarens val särskilda varselljus som kopplas in automatiskt[31].

Anmärkning: se sista sidan av bilaga VIII för noter till bilagorna.

Noter till bilagorna I–VIII

(1) Effektgränserna i bilaga I utgår från största kontinuerliga märkeffekt, oavsett fordonets framdrivningskonfiguration.

(2) Underindelningen av fordon i kategori L3e efter huruvida det har en konstruktionshastighet på mindre än eller lika med 130 km/h eller mer än 130 km/h saknar samband med underindelningen av fordonet efter effektklass A1 (även om det är osannolikt att fordonet uppnår 130 km/h), A2 eller A3.

(3) Avancerade bromssystem är enligt bilaga VIII bara obligatoriska för fordon i kategori L3e.

(4) Kategori L3e: Euro 4.

(5) Kategori L3e: Euro 5.

(6) Kategori L3e: Euro 6.

(7) Se artikel 21.4 och 21.5.

(8) Om hybridmotorn/erna är försedd(a) med stopp-start-funktion, ska tillverkaren se till att förbränningsmotorn körs på tomgång och vid ett förhöjt tomgångsvarvtal. Fordonet måste kunna köras i friaccelerationsprovning om framdrivningen inbegriper en motor med kompressionständning.

(9) EGT L 282, 1.11.1996, s. 64.

(10) EUT L 141, 6.6.2009, s. 12.

(11) EUT L 116, 8.5.2010, s. 1.

(12) EUT C […], […], s. […], inbegripet kallviktning.

(13) EUT C […], […], s. […].

(14) Bara den tvåhjuliga grundmotorcykel som sidvagnen är monterad på behöver uppfylla tillämpliga utsläppskrav.

(15) Endast kompressionständning, även om hybridkonstruktionen exempelvis inbegriper en motor med kompressionständning.

(16) Endast tillämpligt på bensinmotorer med direktinsprutning.

(17) I miljökonsekvensundersökningen enligt artikel 21.4 ska man också bedöma om det är genomförbart även för andra fordon i kategori L än L3e, L5Ae och L7Ae att utsläppsprovning görs enligt den reviderade WMTC.

(18) Gnisttändningsmotorer som drivs med bensin, bensinbladningar eller etanol.

(19) Kostnadseffektiviteten i begränsningar av avdunstningsutsläpp kommer att bedömas i den miljökonsekvensundersökning som kommissionen enligt artikel 21.5 ska låta utföra. En eventuell kostnadseffektiv provning av bränsletankars och bränsleledningars genomsläpplighet kommer att bedömas i undersökningen som alternativ till SHED-provningen för de underkategorier av fordon som ännu inte omfattas av provning med avseende på avdunstningsutsläpp (se artikel 21.4 och 21.5).

(20) $v_{max} \geq 130$ km/h.

(21) Till dess att EU ansluter sig till FN/ECE:s föreskrifter 9, 41 och 63 antar de föreskrifterna i FN/ECE WP29 och i EU, inbegripet därtill hörande likvärdiga ljudgränser för Euro 3 och Euro 4, ska fordon uppfylla gränserna i bilaga VI.D . När EU antagit FN/ECE-föreskrifterna 9, 41 och 63 blir dessa obligatoriska, inbegripet ljudgränser som är likvärdiga med dem i bilaga VI.D, och ersätter provningsförfarandena i den delegerade akten.

(22) De ännu inte fastställda Euro 5-ljudgränserna är avsedda att ändras i en separat medbeslutandeakt.

(23) En delegerad akt till den här förordningen innehåller förfaranden för ljudprovning, och kommer att ersättas av FN/ECE:s föreskrifter 9, 41 och 63.

(24) Endast för gnisttändningsmotorer med direktinsprutning samt kompressionständningsmotorer.

(25) Gäller även hybridfordon.

(26) Med *avancerat bromssystem* avses ett låsningsfritt bromssystem, ett kombinerat bromssystem eller bägge. Avancerade bromssystems bromsverkan ska provas enligt kraven i en delegerad akt.

(27) Fordon i kategori L4e (motorcyklar med sidvagn) är undantagna från kraven a och b vad avser obligatorisk montering av avancerade bromssystem.

(28) Med *låsningsfritt bromssystem* avses ett system som känner av hjulglidning och automatiskt anpassar det tryck som förmedlar bromskrafterna till hjulet eller hjulen för att begränsa hjulglidningens omfattning.

(29) Med *kombinerat bromssystem* avses

a) för fordon i kategorierna L1e och L3e: ett bromssystem där minst två bromsar på olika hjul manövreras med aktivering av ett enda manöverorgan,

b) för fordon i kategori L4e: ett bromssystem där bromsarna på åtminstone fram- och bakhjulen manövreras genom aktivering av ett enda manöverorgan (om bakhjulet och sidvagnshjulet bromsas av samma bromssystem betraktas detta som bakhjulsbroms),

c) för fordon i kategorierna L2e, L5e, L6e och L7e: ett bromssystem där bromsarna på alla hjul manövreras med aktivering av ett enda manöverorgan.

(30) Med *automatisk inkoppling* avses att belysningssystemet slås på när tändningsnyckeln eller fordonets huvudströmbrytare förs till påslaget läge.

(31) För att en förbränningsmotor ska kunna startas får belysningssystemet stängas av när motorn dras igång under en sammanhängande period av högst 10 s.

BILAGA IX

Jämförelsetabell[32]

Direktiv 2002/24/EG	Denna förordning
Artikel 1.1 första stycket	Artikel 2.1
Artikel 1.1 andra stycket	Artikel 2.2
Artikel 1.2 a i	Artikel 4.2 a B
Artikel 1.2 a ii	Artikel 4.2 b
Artikel 1.2 b	Artikel 4.2 c, artikel 4.2 d
Artikel 1.2 2 c	Artikel 4 e
Artikel 1.3 a	Artikel 4 f
Artikel 1.3 a	Artikel 4 g
Artikel 2	Artikel 3
Artikel 3	Artikel 23
Artikel 4.1	Artikel 27.2
Artikel 4.2	Artikel 27.1
Artikel 4.3	Artikel 5.4
Artikel 4.4	-
Artikel 4.5	Artikel 31.1
Artikel 4.6	Artikel 27.3
Artikel 5.1	Artikel 27.10
Artikel 5.2	Artikel 28.2
Artikel 5.3	Artikel 28.1 b
Artikel 6.1	Artikel 27.5
Artikel 6.2 första stycket	Artikel 27.7
Artikel 6.2 andra stycket	Artikel 27.8
Artikel 7.1 första stycket	Artikel 36.1
Artikel 7.1 andra stycket	Artikel 36.4
Artikel 7.2	Artikel 36.2
Artikel 7.3	Artikel 36.5
Artikel 7.4	Artikel 37.2
Artikel 7.5	Artikel 59.2 första stycket
Artikel 7.6	Artikel 59.2 andra stycket
Artikel 8.1	Artikel 37.1
Artikel 8.2 första stycket	Artikel 37.2
Artikel 8.2 andra stycket	Artikel 37.3

Not 32: Enligt artikel 81.

Direktiv 2002/24/EG	Denna förordning
Artikel 9.1	Artikel 46
Artikel 9.2	Artikel 32.1
Artikel 9.3	Artikel 32.2
Artikel 9.4	Artikel 33
Artikel 9.5	Artikel 34.3
Artikel 10.1	Artikel 31.4
Artikel 10.2	Artikel 51.3
Artikel 10.3	Artikel 35.4
Artikel 10.4	Artikel 51.7
Artikel 11	-
Artikel 12	Artikel 50.1
Artikel 13	-
Artikel 14.1 a	Artikel 5.1
Artikel 14.1 b i	Artikel 66.9
Artikel 14.1 b ii	Artikel 64.8
Artikel 14.2 första stycket	-
Artikel 14.2 andra stycket	Artikel 66.10
Artikel 15.1	Artikel 44
Artikel 15.2	Artikel 47
Artikel 15.3 första stycket a i	Artikel 40
Artikel 15.3 första stycket a ii	Artikel 2.2 e
Artikel 15.3 andra stycket	-
Artikel 15.3 b första stycket	-
Artikel 15.3 b andra stycket	-
Artikel 15.3 b tredje stycket	-
Artikel 15.3 b fjärde stycket	-
Artikel 15.4	-
Artikel 16.1 första stycket	-
Artikel 16.1 andra stycket	-
Artikel 16.2 första stycket	-
Artikel 16.2 andra stycket	-
Artikel 16.3	Artikel 38
Artikel 17	Artikel 39
Artikel 18.1	Artikel 74.1
Artikel 18.2	Artikel 74.2
Artikel 18.3	-
Artikel 19	Artikel 81
Artikel 20	Artikel 82.2

Direktiv 2002/24/EG	Denna förordning
Artikel 21	Artikel 79.1
Artikel 22	-
Artikel 23	Artikel 82.1
Artikel 24	-