

KOMMISSIONENS FORORDNING (EU) Nr. 678/2011

af 14. juli 2011

om erstatning af bilag II og ændring af bilag IV, IX og XI til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (Rammedirektiv)

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

tekniske karakteristika ved et køretøj der skal bruges til at afgøre, om der er tale om en ny type.

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007 om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (rammedirektiv) ⁽¹⁾, særlig artikel 39, stk. 2 og 3, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Direktiv 2007/46/EF fastlægger en harmoniseret ramme med administrative bestemmelser og generelle tekniske krav for alle nye køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder. Især omfatter det de specifikke definitioner af køretøjer, der er nødvendige for, at det europæiske typegodkendelsessystem kan fungere ordentligt.
- (2) Et af målene med direktiv 2007/46/EF er at udvide det europæiske typegodkendelsessystem til at omfatte alle køretøjsklasser. Bilag II til direktiv 2007/46/EF, der indeholder de nødvendige specifikke definitioner, skal omstruktureres for at tage hensyn til den tekniske udvikling. Det er derfor nødvendigt at ændre eksisterende definitioner eller fastsætte nye definitioner.
- (3) Erfaringerne viser, at de nuværende kriterier for at bestemme, om en ny model af et køretøj skal anses for at være en ny type, er for uklare. Denne mangel på klarhed kan forsinke implementeringen af nye krav i EU-lovgivningen vedrørende nye typer af køretøjer. Erfaringen viser desuden, at det er muligt at omgå EU-lovgivningen om små serier ved at opdele en køretøjstype i flere undertyper under forskellige typegodkendelser. Antallet af nye køretøjer, der kan ibrugtages i EU under ordningen for små serier, kan derfor overstige det acceptable. Det er derfor vigtigt at fastlægge, hvilke

- (4) I overensstemmelse med principperne i Kommissionens meddelelser med titlerne »handlingsplan om bedre og enklere lovgivningsmæssige rammer« ⁽²⁾ og »handlingsprogram for reduktion af administrative byrder i Den Europæiske Union« ⁽³⁾ vil det være hensigtsmæssigt at genoverveje kriterierne for at definere varianter og versioner inden for en køretøjstype for at reducere de byrder, som køretøjsfabrikanter pålægges. Dette ville også gøre typegodkendelsesprocessen mere gennemsigtig for medlemsstaternes kompetente myndigheder.

- (5) Som følge af globaliseringstendenserne i automobilsektoren er arbejdet i Verdensforum for Harmonisering af Køretøjsforskrifter — arbejdsgruppen »Working Party 29 (WP.29)« — af stadig større betydning. Da det er af afgørende betydning for at opfylde anbefalingerne fra CARS 21-ekspertgruppen om at indarbejde regulativer fra De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (FN/ECE) i EU-retten, eller endda erstatte EU-direktiver eller forordninger med FN/ECE-regulativer, og om at indarbejde globale tekniske forskrifter i EU-retten, bør det sikres, at EU's lovgivning er konsistent med FN/ECE-regulativerne.

- (6) I betragtning af det igangværende arbejde i Verdensforum for Harmonisering af Køretøjsforskrifter er det afgørende at tage hensyn til den seneste udvikling som fastlagt i resolution R.E. 3 om klassificering og definition af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer hertil inden for rammerne af FN/ECE's overenskomst om indførelse af ensartede tekniske forskrifter for hjulkøretøjer samt udstyr og dele, som kan monteres og/eller benyttes på hjulkøretøjer, samt vilkårene for gensidig anerkendelse og godkendelser, der er meddelt på grundlag af sådanne forskrifter (revideret 1958-overenskomst) samt i særresolution S.R.1 om fælles definitioner af køretøjsklasser, masser og dimensioner inden for rammerne af aftalen om etablering af globale tekniske forskrifter for hjulkøretøjer samt udstyr og dele, der kan monteres og/eller anvendes på hjulkøretøjer (parallelaf-talen eller 1998-aftalen). Kun ved at indarbejde denne udvikling i rammedirektivet kan det sikres, at det europæiske typegodkendelsessystem fungerer efter hensigten. Det er derfor nødvendigt at indføre nye kriterier for at bestemme, om en køretøjstype skal klassificeres i klasse M eller N.

⁽¹⁾ EUT L 263 af 9.10.2007, s. 1.

⁽²⁾ KOM(2002) 278 endelig.

⁽³⁾ KOM(2007) 23 endelig.

- (7) I henhold til artikel 8 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 443/2009 af 23. april 2009 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers emissioner inden for Fællesskabets integrerede tilgang til at nedbringe CO₂-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer⁽¹⁾ skal medlemsstaterne registrere data, bl.a. vedrørende hvert køretøjs type, variant og version med hensyn til dets specifikke CO₂-emissioner, for alle nye køretøjer, der registreres inden for deres område. Det er væsentligt at fastlægge de kriterier, efter hvilke lette erhvervskøretøjer skal typegodkendes i klasse M₁ eller N₁. Disse kriterier bør være objektive og udgøre en vejledning for køretøjsfabrikanterne samt for typegodkendelsesmyndighederne og indregistreringsmyndighederne. I henhold til artikel 13, stk. 4, i forordning (EF) nr. 443/2009 skal tilstedeværelsen af innovative teknologier til yderligere reduktion af CO₂-emissioner identificeres. Dette bør ske ved hjælp af en »kode«, som fabrikanten giver køretøjet, således at hver type/variant/version svarer til et unikt sæt innovative teknologier. Identifikationen af disse innovative teknologier bør således være mulig ud fra definitionen af typen/varianten/versionen. Det er derfor hensigtsmæssigt at tilføje den tilsvarende oplysning i bilag II til direktiv 2007/46/EF.
- (8) Da typen af karrosseri skal angives i typeattesten, som har til formål at lette registreringen af nye køretøjer i medlemsstaterne, bør anvendelsen af harmoniserede koder for hver slags karrosseri udgøre en forenkling i registreringsprocessen. En liste af egnede koder bør tildeles de forskellige arter af karrosseri for at gøre det muligt at automatisere databehandlingen.
- (9) Da påhængskøretøjer, der er konstrueret specielt til transport af usædvanlige laster, ikke kan opfylde alle de bestemmelser i de retsakter, der er anført i bilag IV til direktiv 2007/46/EF, som skal opfyldes for at opnå europæisk typegodkendelse, vil det i betragtning af deres tekniske karakteristika være hensigtsmæssigt at lade disse påhængskøretøjer indgå i klassen køretøjer til særlig anvendelse. Med henblik på typegodkendelse bør der fastlægges et forenklet regelsæt for at muliggøre deres typegodkendelse på europæisk plan. Det er derfor nødvendigt at tilføje et nyt tillæg til bilag XI til direktiv 2007/46/EF.
- (10) Der finder i øjeblikket en ny teknisk udvikling sted for at imødegå efterspørgslen efter nye løsninger inden for godstransport. Det er derfor nødvendigt at lade nye definitioner indgå i rammelovgivningen for at gøre det muligt efterfølgende at fastsætte egnede tekniske regler i de relevante retsakter, der er anført i bilag IV eller XI til direktiv 2007/46/EF. Det er vigtigt at gøre det klart, at der ikke bør meddeles EF-typegodkendelse for sådanne køretøjer, før typegodkendelseslovgivningen er blevet ændret med henblik herpå.
- (11) Der opstod en fejl ved vedtagelsen af Kommissionens direktiv 2010/19/EU af 9. marts 2010 om ændring, med henblik på tilpasning til den tekniske udvikling inden for afskærmningssystemer til visse motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil, af Rådets direktiv 91/226/EØF og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF⁽²⁾, idet bilag IV og XI til direktiv 2007/46/EF også blev ændret ved nævnte direktiv. Disse bilag var tidligere blevet erstattet ved Kommissionens forordning (EF) nr. 1060/2008 af 7. oktober 2008 om erstatning af bilag I, III, IV, VI, VII, XI og XV til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (rammedirektiv)⁽³⁾. Af hensyn til retssikkerheden bør enhver delvis ændring af disse bilag fra nu af foretages ved hjælp af en forordning. Da den tilsvarende artikel 2 i direktiv 2010/19/EU udgik ved Kommissionens afgørelse 2011/415/EU af 14. juli 2011 om berigtigelse af direktiv 2010/19/EU om ændring, med henblik på tilpasning til den tekniske udvikling inden for afskærmningssystemer til visse motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil, af Rådets direktiv 91/226/EØF og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF for så vidt angår ændringen af bilagene til direktiv 2007/46/EF⁽⁴⁾ vil det for at rette denne fejl være hensigtsmæssigt at foretage de ændringer, der før indgik i nævnte artikel, ved nærværende forordning.
- (12) For at sikre, at typegodkendelsessystemet fungerer tilfredsstillende, er det således hensigtsmæssigt at ajourføre bilagene til direktiv 2007/46/EF med henblik på at tilpasse dem til udviklingen inden for den videnskabelige og tekniske viden.
- (13) Det er også hensigtsmæssigt at ajourføre bilagene til direktiv 2007/46/EF for at fastlægge de tekniske krav til typegodkendelse af køretøjer til særlig anvendelse.
- (14) Da bestemmelserne i disse bilag er tilstrækkeligt detaljerede til ikke at kræve yderligere gennemførelsesforanstaltninger fra medlemsstaternes side, er det hensigtsmæssigt at erstatte bilag II og ændre bilag IV, IX og XI ved en forordning i overensstemmelse med artikel 39, stk. 8, i direktiv 2007/46/EF.
- (15) Bilag II bør erstattes, og bilag IV, IX og XI bør ændres i overensstemmelse hermed.

⁽¹⁾ EUT L 140 af 5.6.2009, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 72 af 20.3.2010, s. 17.

⁽³⁾ EUT L 292 af 31.10.2008, s. 1.

⁽⁴⁾ Se side 76 i denne EUT.

- (16) Foranstaltningerne i dette direktiv er i overensstemmelse med udtalelse fra Det Tekniske Udvalg for Motorkøretøjer —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

I direktiv 2007/46/EF foretages følgende ændringer:

- 1) Bilag II erstattes af teksten i bilag I til denne forordning.
- 2) Bilag IV ændres som angivet i bilag II til denne forordning.
- 3) Bilag IX ændres som angivet i bilag III til denne forordning.
- 4) Bilag XI ændres som angivet i bilag IV til denne forordning.

Artikel 2

Nærværende forordning ugyldiggør ingen køretøjstypogodkendelse meddelt før den 29. oktober 2012 og forhindrer ikke en udvidelse af sådanne godkendelser.

Artikel 3

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

Den finder anvendelse på nye køretøjstyper, for hvilke der meddeles godkendelse fra og med den 29. oktober 2012.

Kravene i bilag II og i punkt 1 og 2 i bilag IV finder dog anvendelse fra den 9. april 2011.

2. Uanset stk. 1, andet afsnit, kan fabrikanter fra 4. august 2011 anvende enhver bestemmelse i nærværende forordning.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 14. juli 2011.

På Kommissionens vegne

José Manuel BARROSO

Formand

BILAG I

»BILAG II

GENERELLE DEFINITIONER, KRITERIER FOR KLASSIFICERING, KØRETØJSTYPER OG KARROSSERTYPER

INDLEDENDE DEL

Generelle definitioner og almindelige bestemmelser

1. Definitioner

1.1. Ved »siddeplads« forstår enhver plads, hvor der kan sidde én person, der mindst er så stor som:

- a) En dukke svarende til en 50. percentil for en mand, hvis der er tale om føreren.
- b) En dukke svarende til den 5. percentil for en kvinde i alle andre tilfælde.

1.2. Ved »sæde« forstår en komplet konstruktion — uanset om den er en integreret del af køretøjets konstruktion eller ej — med sædeudstyr og beregnet til at tjene som siddeplads for en voksen person.

1.2.1. Betegnelsen »sæde« omfatter både et enkeltsæde og et bænkesæde.

1.2.2. Foldesæder og udtagelige sæder falder ind under denne definition.

1.3. Ved »gods« forstår først og fremmest alle ting, der kan flyttes.

Betegnelsen »gods« omfatter produkter i løs vægt, fremstillede varer, væsker, levende dyr, afgrøder og udelelig last.

1.4. Ved »totalmasse« forstår den »teknisk tilladt totalmasse«, som specificeret i punkt 2.8 i bilag I.

2. Almindelige bestemmelser

2.1. Antal siddepladser

2.1.1. Kravene med hensyn til antallet af siddepladser finder anvendelse på sæder, der er konstrueret til anvendelse, når køretøjet kører på vejen.

2.1.2. De finder ikke anvendelse på sæder, der er konstrueret til anvendelse, når køretøjet er stillestående, og som er tydeligt afmærket for brugerne, enten ved hjælp af et piktogram eller et skilt med en egnet tekst.

2.1.3. Følgende krav finder anvendelse ved tælling af siddepladser:

- a) Hvert enkeltsæde tælles som én siddeplads.
- b) Hvis der er tale om et bænkesæde, tælles enhver sektion af sædet med en bredde på mindst 400 mm målt i sædehyndens højde som en siddeplads.

Denne betingelse er ikke til hinder for, at fabrikanten kan anvende de almindelige bestemmelser i punkt 1.1.

c) En sektion som omhandlet i punkt b) tælles ikke som en siddeplads, hvis:

- i) Bænkesædet omfatter dele, der forhindrer dukkens underside i at sidde på en naturlig måde — for eksempel: tilstedeværelsen af en fastgjort konsolboks, et ikke beklædt område eller indvendigt sædeudstyr, der bryder den nominelle sædeflade.
- ii) Vognbundens konstruktion umiddelbart foran en teoretisk siddeplads (f.eks. tilstedeværelsen af en kardan-tunnel) forhindrer, at dukkens fødder kan placeres på en naturlig måde.

2.1.4. For så vidt angår køretøjer omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/85/EF af 20. november 2001 om særlige bestemmelser for køretøjer, der anvendes til personbefordring og har flere end otte siddepladser ud over førerens plads, og om ændring af direktiv 70/156/EØF og 97/27/EF ⁽¹⁾ skal de dimensioner, der er omhandlet i punkt 2.1.3, litra b), afstemmes med den mindsteplads, der er påkrævet for én person i de forskellige klasser af køretøjer.

⁽¹⁾ EFT L 42 af 13.2.2002, s. 1.

- 2.1.5. Når der i et køretøj findes sædeforankringer for et udtageligt sæde, tælles det udtagelige sæde med ved bestemmelsen af antallet af siddepladser.
- 2.1.6. Et område beregnet til kørestol med bruger anses for at være én siddeplads.
- 2.1.6.1. Denne bestemmelse berører ikke kravene i punkt 3.6.1 og punkt 3.7 i bilag VII til direktiv 2001/85/EF.
- 2.2. Totalmasse
- 2.2.1. Hvis der er tale om en sættevognstrækker, skal totalmassen ved klassificering af køretøjet omfatte den maksimale masse af sættevognen, som bæres af sættevognens skammelkobling.
- 2.2.2. Hvis et motorkøretøj kan trække en kærre eller et påhængskøretøj med trækstang, omfatter totalmassen til klassificering af motorkøretøjet den maksimale masse, der overføres af koblingen til det trækkende køretøj.
- 2.2.3. Hvis der er tale om en sættevogn, en kærre eller et påhængskøretøj med trækstang, skal den totalmasse, der anvendes ved klassificering af køretøjet, svare til den maksimale masse, der overføres til jorden af hjulene på en aksel eller gruppe af aksler, når påhængskøretøjet er koblet til det trækkende køretøj.
- 2.2.4. Hvis der anvendes en dolly, skal totalmassen ved klassificering af køretøjet omfatte den maksimale masse af sættevognen, som bæres af skammelkoblingen.
- 2.3. Særligt udstyr
- 2.3.1. Køretøjer, der fra starten er forsynet med fast udstyr som maskiner eller apparater, anses for at være i klasse N eller O.
- 2.4. Enheder
- 2.4.1. Medmindre andet er angivet, skal alle måleenheder og tilhørende symboler være i overensstemmelse med bestemmelserne i Rådets direktiv 80/181/EØF⁽¹⁾.

3. **Klassificering i køretøjsklasser**

- 3.1. Fabrikanten er ansvarlig for klassificering af et køretøj i en bestemt klasse.

Med henblik herpå skal alle relevante kriterier beskrevet i dette bilag være opfyldt.

- 3.2. Den godkendende myndighed kan anmode fabrikanten om relevante yderligere oplysninger, der kan godtgøre, at en køretøjstype skal klassificeres som et køretøj til særlig anvendelse i den særlige gruppe (»SG-kode«).

DEL A

Kriterier for klassificering af køretøjer

1. **Køretøjsklasser**

Med hensyn til europæisk og national typegodkendelse samt individuel godkendelse klassificeres køretøjer efter følgende klassifikation:

(Det underforstås, at godkendelse kun kan meddeles for de klasser, der anført i punkt 1.1.1-1.1.3, 1.2.1-1.2.3 og 1.3.1-1.3.4).

- 1.1. Klasse M Motorkøretøjer konstrueret først og fremmest til befordring af personer og disses bagage.

- 1.1.1. Klasse M₁ Køretøjer i klasse M med højst otte siddepladser ud over førerens siddeplads.

I køretøjer i klasse M₁ må der ikke være afsat plads til stående passagerer.

Antallet af siddepladser kan være begrænset til én (dvs. førerens siddeplads).

⁽¹⁾ EFT L 39 af 15.2.1980, s. 40.

- 1.1.2. Klasse M₂ Køretøjer i klasse M med mere end otte siddepladser ud over førerens siddeplads og med en totalmasse på ikke over 5 tons.

Køretøjer i klasse M₂ kan ud over siddepladserne have plads afsat til stående passagerer.

- 1.1.3. Klasse M₃ Køretøjer i klasse M med mere end otte siddepladser ud over førerens siddeplads og med en totalmasse på over 5 tons.

I køretøjer i klasse M₃ kan der være afsat plads til stående passagerer.

- 1.2. Klasse N Motorkøretøjer konstrueret og fremstillet først og fremmest til transport af gods.

- 1.2.1. Klasse N₁ Køretøjer i klasse N med en totalmasse på ikke over 3,5 tons.

- 1.2.2. Klasse N₂ Køretøjer i klasse N med en totalmasse på over 3,5 tons, men ikke over 12 tons.

- 1.2.3. Klasse N₃ Køretøjer i klasse N med en totalmasse på over 12 tons.

- 1.3. Klasse O Påhængskøretøjer konstrueret og fremstillet til transport af gods eller personer samt til beboelse.

- 1.3.1. Klasse O₁ Køretøjer i klasse O med en totalmasse på ikke over 0,75 ton.

- 1.3.2. Klasse O₂ Køretøjer i klasse O med en totalmasse på over 0,75 ton, men ikke over 3,5 tons.

- 1.3.3. Klasse O₃ Køretøjer i klasse O med en totalmasse på over 3,5 tons, men ikke over 10 tons.

- 1.3.4. Klasse O₄ Køretøjer i klasse O med en totalmasse på over 10 tons.

2. Underklasser

2.1. Terrængående (off road) køretøjer

Ved »*terrængående (off road) køretøj*» forstås et køretøj i enten klasse M eller N med særlige tekniske karakteristika, der gør det muligt at anvende det uden for de normale veje.

For disse klasser af køretøjer tilføjes bogstavet »G« som suffiks til det bogstav og det tal, der identificerer køretøjsklassen.

Kriterierne for underopdeling af køretøjer som terrængående (off road) køretøjer angives nærmere i sektion 4 i del A til dette bilag.

2.2. Køretøjer til særlig anvendelse

- 2.2.1. Ved »*køretøj til særlig anvendelse*» forstås et køretøj i klasse M, N eller O med særlige tekniske karakteristika, der gør det muligt at udføre en funktion, som kræver særlige indretninger og/eller særligt udstyr.

For delvis opbyggede køretøjer, der er beregnet til senere at indgå i underklassen køretøjer til særlig anvendelse, tilføjes bogstavet »S« som suffiks til det bogstav og det tal, der identificerer køretøjsklassen.

De forskellige typer af køretøjer til særlig anvendelse er defineret og opført i sektion 5.

2.3. Terrængående (off road) køretøjer til særlig anvendelse

- 2.3.1. Ved »*terrængående (off road) køretøj til særlig anvendelse*» forstås et køretøj, der hører ind under enten klasse M eller N, eller har de særlige tekniske karakteristika, der er omhandlet i punkt 2.1 og 2.2.

For disse klasser af køretøjer tilføjes bogstavet »G« som suffiks til det bogstav og det tal, der identificerer køretøjsklassen.

Desuden tilføjes bogstavet »S« som andet suffiks for delvis opbyggede køretøjer, der er beregnet til senere at indgå i underklassen køretøjer til særlig anvendelse.

3. Kriterier for klassificering af køretøjer i klasse N

- 3.1. Klassificeringen af et køretøj i klasse N skal baseres på køretøjets tekniske karakteristika som omhandlet i punkt 3.2-3.6.
- 3.2. I princippet skal det eller de rum, hvor alle siddepladserne befinder sig, være fuldstændig adskilt fra lastarealet.
- 3.3. Som undtagelse fra kravene i punkt 3.2 kan personer og gods transporteres i samme rum, hvis lastarealet er udstyret med fastgørelsesanordninger konstrueret til at beskytte passagerer mod forskubning af lasten under kørslen, herunder ved hård opbremsning og svingning.
- 3.4. Fastgørelsesanordninger — fastsurringsanordninger — der er beregnet til fastgørelse af lasten som påkrævet i punkt 3.3 samt adskillelsesanordninger beregnet til køretøjer på indtil 7,5 tons, skal konstrueres i overensstemmelse med bestemmelserne i punkt 3 og 4 i ISO-standard 27956: 2009 »Road vehicles — securing of cargo in delivery vans — Requirements and test methods« (motorkøretøjer — fastgørelse af last i varevogne — krav og prøvningsmetoder).
- 3.4.1. Kravene omhandlet i punkt 3.4 kan kontrolleres i form af en overensstemmelseserklæring afgivet af fabrikanten.
- 3.4.2. Som et alternativ til kravene i punkt 3.4 kan fabrikanten over for den godkendende myndighed på tilfredsstillende vis påvise, at de monterede fastgørelsesanordninger viser et ækvivalent beskyttelsesniveau i forhold til niveauet i nævnte standard.
- 3.5. Antallet af siddepladser, eksklusive førerens siddeplads, må ikke overstige:
- a) 6, hvis der er tale om N₁-køretøjer
- b) 8, hvis der er tale om N₂- eller N₃-køretøjer.
- 3.6. Køretøjerne skal have en lastkapacitet svarende til eller større end passagerkapaciteten udtrykt i kg.
- 3.6.1. Med henblik herpå skal følgende ligninger være opfyldt i alle konfigurationer, især når alle siddepladser er besat:
- a) Når $N = 0$:
- $$P - M \geq 100 \text{ kg}$$
- b) Når $0 < N \leq 2$:
- $$P - (M + N \times 68) \geq 150 \text{ kg};$$
- c) Når $N > 2$:
- $$P - (M + N \times 68) \geq N \times 68$$
- Hvor bogstaverne har følgende betydning:
- »P« teknisk tilladt totalmasse
- »M« masse i køreklar stand
- »N« antal siddepladser foruden førerens.
- 3.6.2. Massen af udstyr monteret på køretøjet for at rumme gods (f.eks. tank, karrosseri osv.), for at håndtere gods (f.eks. kran, lift osv.) og for at fastgøre gods (f.eks. anordning til fastgørelse af last) skal være inkluderet i M.
- Massen af udstyr, som ikke anvendes til ovenfor omhandlede formål (som f.eks. en kompressor, et spil, en elgenerator, sendeudstyr osv.) er ikke inkluderet i M for så vidt angår anvendelsen af ovenstående formler.
- 3.7. Kravene omhandlet i punkt 3.2-3.6 skal være opfyldt for alle varianter og versioner inden for køretøjstypen.
- 3.8. Kriterier for klassificering af køretøjer i klasse N₁.

3.8.1 Et køretøj klassificeres som N_1 , når alle de gældende kriterier er opfyldt.

Hvis et eller flere kriterier ikke er opfyldt, klassificeres køretøjet som M_1 .

3.8.2. Ud over de almindelige kriterier omhandlet i punkt 3.2-3.6 skal de kriterier, der er angivet i punkt 3.8.2.1-3.8.2.3.5, opfyldes ved klassificering af køretøjer, hvor rummet, hvor føreren befinder sig, og lasten er placeret i samme enhed (dvs. karosseri »BB«).

3.8.2.1. Det forhold, at der er monteret en hel eller delvis væg eller adskillelse mellem en sæderække og lastarealet, ophæver ikke forpligtelsen til at opfylde de krævede kriterier.

3.8.2.2. Kriterierne er som følger:

a) Indlæsning af gods skal kunne finde sted gennem en bagdør, en hækkap eller en sidedør, der er konstrueret og fremstillet til dette formål.

b) Hvis der er tale om en bagdør eller en hækkap, skal lasteåbningen opfylde følgende krav:

i) Hvis køretøjet kun er udstyret med én række sæder eller kun med et førersæde, skal lasteåbningens højde være mindst 600 mm.

ii) Hvis køretøjet er udstyret med to eller flere sæderækker skal lasteåbningens højde være mindst 800 mm, og åbningen areal skal mindst være 12 800 cm².

c) Lastarealet skal opfylde følgende krav:

Ved »lastareal« forstår den del af køretøjet, der befinder sig bag ved sæderækken/sæderækkerne eller bag ved førersædet, hvis køretøjet kun er udstyret med et førersæde.

i) Lastarealets overflade skal i det store og hele være plant.

ii) Hvis køretøjet kun er udstyret én række sæder eller med et sæde, skal lastarealets længde være mindst 40 % af akselafstanden.

iii) Hvis køretøjet er udstyret med to eller flere sæderækker, skal lastarealets længde være mindst 30 % af akselafstanden.

Hvis sæderne i den bageste sæderække let kan udtages af køretøjet uden brug af specialværktøj, skal kravene med hensyn til lastarealets længde være opfyldt med alle sæder monteret i køretøjet.

iv) Kravene med hensyn til lastarealets længde skal være opfyldt, når sæderne i forreste eller i givet fald bageste sæderække, er opretstående i deres normale brugsposition.

3.8.2.3. Særlige betingelser for målinger

3.8.2.3.1 Definitioner

a) Ved »lasteåbningens højde« forstår den lodrette afstand mellem to horisontale planer, der tangerer henholdsvis det højeste punkt i døråbningens underside og det laveste punkt i dens overside.

b) Ved »lasteåbningens flade« forstår den største flade af den retvinklede projektion på et vertikalt plan vinkelret på køretøjets midterlinje af den størst mulige åbning, når bagdør(e) eller hækkap er helt åbne.

c) Ved »akselafstand« forstår for så vidt angår anvendelsen af formlerne i punkt 3.8.2.2 og 3.8.3.1 afstanden mellem:

i) forakslens midterlinje og den anden aksels midterlinje, hvis der er tale om et køretøj med to aksler, eller

ii) forakslens midterlinje og midterlinjen af en virtuel aksel med lige stor afstand til anden og tredje aksel, hvis der er tale om et køretøj med tre aksler.

3.8.2.3.2. Justering af sæder

- a) Sæderne justeres til deres bageste og yderste positioner.
- b) Ryglænet skal, hvis det er justerbart, justeres, så det passer til den tredimensionale H-punkt-maskine med en torsovinkel på 25 grader.
- c) Hvis ryglænet ikke kan justeres, skal det befinde sig i den af fabrikanten valgte position.
- d) Hvis sædet kan højdejusteres, justeres det til laveste stilling.

3.8.2.3.3. Forhold ved køretøjet

- a) Køretøjet skal være lastet til dets totalmasse.
- b) Køretøjets hjul skal vende lige fremad.

3.8.2.3.4. Kravene i punkt 3.8.2.3.2 finder ikke anvendelse, hvis køretøjet er udstyret med en væg eller adskillelse.

3.8.2.3.5. Måling af lastarealets længde

- a) Hvis køretøjet ikke er udstyret med en adskillelse eller en væg, måles længden fra et vertikalt plan, der tangerer det bageste, yderste punkt af ryglænets overside, til det bageste indvendige panel eller dør eller hækkklap i lukket stilling.
- b) Hvis køretøjet er udstyret med en adskillelse eller en væg, måles længden fra et vertikalt plan, der tangerer det bageste, yderste punkt af adskillelsen eller væggen, til henholdsvis det bageste indvendige panel eller dør eller hækkklap i lukket stilling.
- c) Kravene med hensyn til længde skal være opfyldt mindst langs en horisontal linje beliggende i det langsgående vertikale plan, der går gennem køretøjets midterlinje, i niveau med gulvet i lastarealet.

3.8.3. Ud over de almindelige kriterier omhandlet i punkt 3.2-3.6 skal de kriterier, der er angivet i punkt 3.8.3.1-3.8.3.4, opfyldes ved klassificering af køretøjer, hvor rummet, hvor føreren befinder sig, og lasten ikke er placeret i samme enhed (dvs. karosseri »BE«).

3.8.3.1. Hvis køretøjet er udstyret med et lukket karosseri, gælder følgende:

- a) Indlæsning af gods skal kunne finde sted gennem en bagdør, en hækkklap eller et panel eller på anden måde.
- b) Lasteåbningens mindstehøjde skal være mindst 800 mm, og åbningen skal have en flade på mindst 12 800 cm².
- c) Lastarealets mindstelængde skal være mindst 40 % af akselafstanden.

3.8.3.2. Hvis køretøjet er udstyret med et åbent lastareal, er det kun bestemmelserne i punkt 3.8.3.1, a) og c), der finder anvendelse.

3.8.3.3. For så vidt angår bestemmelserne omhandlet i punkt 3.8.3, finder definitionerne i punkt 3.8.2 tilsvarende anvendelse efter de nødvendige tilpasninger.

3.8.3.4. Kravene med hensyn til lastarealets længde skal dog være opfyldt langs en horisontal linje beliggende i det langsgående vertikale plan, der går gennem køretøjets midterlinje, i niveau med gulvet i lastarealet.

4. **Kriterier for klassificering af køretøjer i underklassen terrængående (off road) køretøjer**

4.1. Køretøjer i klasse M₁ og N₁ klassificeres i underklassen terrængående (off road) køretøjer, hvis de samtidigt opfylder følgende betingelser:

- a) Mindst én foraksel og mindst én bagaksel er konstrueret til at trække samtidig, uanset om trækket på den ene aksel kan frakobles.
- b) Køretøjet er udstyret med mindst én differentialespærre eller mekanisme med tilsvarende virkning.
- c) Køretøjet kan forcere en stigning på mindst 25 % som enkeltkøretøj.
- d) Køretøjet skal opfylde fem af de seks følgende krav:
 - i) en mindste frigangsvinkel fortil på 25 grader
 - ii) en mindste frigangsvinkel bagtil på 20 grader

- iii) en rampevinkel på mindst 20 grader
 - iv) en frihøjde under forakslen på mindst 180 mm
 - v) en frihøjde under bagakslen på mindst 180 mm
 - vi) en frihøjde mellem akslerne på mindst 200 mm.
- 4.2. Køretøjer i klasse M₂, N₂ eller M₃ med en totalmasse på ikke over 12 tons klassificeres i underklassen terrængående (off road) køretøjer, hvis de opfylder betingelserne i a) eller begge betingelserne i b) og c):
- a) Alle køretøjets aksler trækker samtidigt, uanset om trækket på en eller flere drivaksler kan frakobles.
 - b)
 - i) Mindst én foraksel og mindst én bagaksel er konstrueret til at trække samtidig, uanset om trækket på den ene aksel kan frakobles.
 - ii) Køretøjet er udstyret med mindst én differentialespærre eller mekanisme med samme virkning.
 - iii) Køretøjet kan forcere en stigning på 25 % som enkeltkøretøj.
 - c) Køretøjet opfylder mindst fem af følgende seks krav, hvis dets totalmasse ikke overstiger 7,5 tons, og mindst fire af kravene, hvis dets totalmasse er over 7,5 tons:
 - i) en mindste frigangsvinkel fortil på 25 grader
 - ii) en mindste frigangsvinkel bagtil på 25 grader
 - iii) en rampevinkel på mindst 25 grader
 - iv) en frihøjde under forakslen på mindst 250 mm
 - v) en frihøjde mellem akslerne på mindst 300 mm
 - vi) en frihøjde under bagakslen på mindst 250 mm.
- 4.3. Køretøjer i klasse M₃ eller N₃ med en totalmasse på over 12 tons klassificeres i underklassen terrængående (off road) køretøjer, hvis de opfylder betingelserne i a) eller begge betingelserne i b) og c):
- a) Alle køretøjets aksler trækker samtidigt, uanset om trækket på en eller flere drivaksler kan frakobles.
 - b)
 - i) Mindst halvdelen af akslerne (eller to ud af tre aksler, hvis køretøjet har tre aksler, og tre ud af fem aksler, hvis køretøjet fem aksler) er konstrueret til at trække samtidigt, uanset om trækket på en aksel kan frakobles.
 - ii) Køretøjet er udstyret med mindst én differentialespærre eller mekanisme med tilsvarende virkning.
 - iii) Køretøjet kan forcere en stigning på 25 % som enkeltkøretøj.
 - c) Køretøjet skal opfylde fire af de seks følgende krav:
 - i) en mindste frigangsvinkel fortil på 25 grader
 - ii) en mindste frigangsvinkel bagtil på 25 grader
 - iii) en rampevinkel på mindst 25 grader
 - iv) en frihøjde under forakslen på mindst 250 mm
 - v) en frihøjde mellem akslerne på mindst 300 mm
 - vi) en frihøjde under bagakslen på mindst 250 mm.
- 4.4. Metoden til kontrol af overensstemmelse med de geometriske bestemmelser omhandlet i denne sektion er beskrevet i tillæg 1.

5. **Køretøjer til særlig anvendelse**

	Betegnelse	Kode	Definition
5.1.	Campingbil	SA	Et køretøj i klasse M, der er indrettet til beboelse og mindst har følgende udstyr: a) sæder og bord b) sovepladser, som også kan fremkomme ved omdannelse af sæderne c) madlavningsfaciliteter d) opbevaringsfaciliteter. Dette tilbehør skal være stift fastgjort i opholdsrummet. Bordet kan dog være udformet således, at det let kan nedtages.
5.2.	Pansret køretøj	SB	Et køretøj bestemt til beskyttelse af de befordrede passagerer eller det medførte gods med kuglesikker panserbeklædning.
5.3.	Ambulance	SC	Køretøj i klasse M, som er bestemt til befordring af syge eller tilskadekomne personer og er forsynet med særligt udstyr dertil. Patientrummet skal opfylde de tekniske krav i standard EN 1789 : 2007 om »Medical vehicles and their equipment — Road ambulances« (ambulancer og ambulanceudstyr — ambulancer) med undtagelse af punkt 6.5 »List of equipment« (udstysliste).
5.4.	Rustvogn	SD	Køretøj i klasse M, som er bestemt til befordring af døde personer og er forsynet med særligt udstyr dertil.
5.5.	Køretøj med adgang for kørestole	SH	Et køretøj i klasse M ₁ , der er fremstillet eller ombygget, så det kan rumme en eller flere personer, som sidder i deres kørestole under kørsel på vej.
5.6.	Campingvogn	SE	Et køretøj i klasse O som defineret i term 3.2.1.3 i ISO-standard 3833 : 1977.
5.7.	Mobilkran	SF	Et køretøj i klasse N ₃ , som ikke er udstyret til godsbefordring, men som er forsynet med en kran med et løftemoment på mindst 400 kNm.
5.8.	Særlig gruppe	SG	Et køretøj til særlige anvendelse, der ikke falder ind under en af definitionerne under denne sektion.
5.9.	Dolly	SJ	Et køretøj i kategori O, der er udstyret med skammelkobling til understøtning af sættevogn med henblik på at konvertere denne til en påhængsvogn.
5.10.	Påhængskøretøj til særtransport	SK	Et køretøj i klasse O₄, der er beregnet til transport af udelelige laster, der på grund af deres dimensioner er underlagt begrænsninger med hensyn til fart og kørsel. Denne term omfatter også hydrauliske modulpåhængsvogne uanset antallet af moduler.

6. **Bemærkninger**

6.1. Der meddeles ikke typegodkendelse:

- a) til en dolly som defineret i sektion 5 i dette bilags del A
- b) til et påhængskøretøj med trækstang som defineret i sektion 4 i dette bilags del C
- c) til et påhængskøretøj, som kan transportere personer, når det kører på vej.

6.2. Punkt 6.1 berører ikke bestemmelserne i artikel 23 om nationale godkendelser af små serier.

DEL B

Kriterier for køretøjstyper, varianter og versioner1. **Klasse M₁**

1.1. Køretøjstype

1.1.1. En »køretøjstype« består af køretøjer, som har alle følgende karakteristika til fælles:

- a) fabrikantens firmanavn.

En ændring i virksomhedens juridiske ejendomsform indebærer ikke, at der skal meddeles en ny godkendelse

- b) konstruktion og samling af karrosseriets væsentlige dele, hvis der er tale om et selvbærende karrosseri.

Det samme finder tilsvarende anvendelse efter de nødvendige tilpasninger på køretøjer, hvor karrosseriet er fastboltet eller påsvejet en separat ramme.

- c) hvis der er tale om etapevis opbyggede køretøjer, fabrikanten og typen af køretøjet på den forudgående etape.

1.1.2 Som undtagelse fra kravene i punkt 1.1.1, b), når fabrikanten bruger gulvdelen af karrosserikonstruktionen samt de væsentlige elementer, der udgør den forreste del af karrosserikonstruktionen, der befinder sig umiddelbart foran forrudepanelet, til opbygningen af forskellige karrosserier (f.eks. sedan og coupe), kan disse køretøjer anses for at tilhøre samme type. Dette skal godtgøres af fabrikanten.

1.1.3. En type består af mindst én variant og én version.

1.2. Variant

1.2.1. En »variant« inden for en køretøjstype omfatter de køretøjer, som har alle følgende konstruktionskarakteristika til fælles:

- a) antal sidedøre eller karrosseritype som defineret i sektion 1 i del C, når fabrikanten anvender kriterierne i punkt 1.1.2
- b) motor med hensyn til følgende konstruktionskarakteristika:
 - i) energiforsyning (forbrændingsmotor, elektrisk motor eller andet)
 - ii) arbejdsprincip (styret tænding, kompressionstænding eller andet)
 - iii) antal cylindre og cylinderarrangement, hvis der er tale om forbrændingsmotorer (L4, V6 eller andet)
- c) antal aksler
- d) antal og indbyrdes forbindelse af drivaksler
- e) antal styrede aksler
- f) opbygningsgrad (f.eks. færdigopbygget/delvis opbygget).

1.3. Version

1.3.1. En »version« inden for en variant omfatter de køretøjer, som har alle følgende karakteristika til fælles:

- a) teknisk tilladt totalmasse
- b) motorens slagvolumen, hvis der er tale om en forbrændingsmotor
- c) maksimal motoreffekt eller maksimal kontinuerlig nominel effekt (elektrisk motor)
- d) arten af brændstof (benzin, diesel, LPG, dobbeltbrændstof eller andet)
- e) det maksimale antal siddepladser
- f) støjniveau ved forbikørsel
- g) niveau af udstødningsemissioner (f.eks. Euro V, Euro VI eller andet)
- h) blandede eller vægtede, blandede CO₂-emissioner
- i) elektrisk energiforbrug (vægtet, blandet)
- j) blandet eller vægtet, blandet brændstofforbrug
- k) tilstedeværelsen af et unikt sæt innovative teknologier som specificeret i artikel 12 i forordning (EF) nr. 443/2009 ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ EUT L 140 af 5.6.2009, s. 1.

2. Kategori M₂ og M₃

2.1. Køretøjstype

2.1.1. En »køretøjstype« består af køretøjer, som har alle følgende karakteristika til fælles:

a) fabrikantens firmanavn.

En ændring i virksomhedens juridiske ejendomsform indebærer ikke, at der skal meddeles en ny godkendelse

b) klasse

c) følgende konstruktionsaspekter:

i) konstruktionen af de vigtigste elementer, der udgør chassiset

ii) konstruktionen af karrosseriets væsentlige dele, hvis der er tale om et selvbærende karrosseri

d) antal dæk (enkelt- eller dobbeltdækker)

e) antal sektioner (stiv/leddelt)

f) antal aksler

g) energitilførselsmåde (i køretøjet eller eksternt)

h) hvis der er tale om etapevis opbyggede køretøjer, fabrikanten og typen af køretøjet på den forudgående etape.

2.1.2. En type består af mindst én variant og én version.

2.2. Variant

2.2.1. En »variant« inden for en køretøjstype omfatter de køretøjer, som har alle følgende konstruktionskarakteristika til fælles:

a) karrosseritypen som defineret i sektion 2 i del C

b) køretøjets gruppe eller kombination af grupper som defineret i punkt 2.1.1 i bilag I til direktiv 2001/85/EF (kun for færdigopbyggede og trinvis færdigopbyggede køretøjer)

c) opbygningsgrad (f.eks. færdigopbygget/delvis opbygget/trinvis færdigopbygget)

d) motor med hensyn til følgende konstruktionskarakteristika:

i) energiforsyning (forbrændingsmotor, elektrisk motor eller andet)

ii) arbejdsprincip (styret tænding, kompressionstænding eller andet)

iii) antal cylindre og cylinderarrangement, hvis der er tale om forbrændingsmotorer (L6, V8 eller andet).

2.3. Version

2.3.1. En »version« inden for en variant omfatter de køretøjer, som har alle følgende karakteristika til fælles:

a) teknisk tilladt totalmasse

b) hvorvidt køretøjet kan trække et påhængskøretøj eller ej

c) motorens slagvolumen, hvis der er tale om en forbrændingsmotor

d) maksimal motoreffekt eller maksimal kontinuerlig nominel effekt (elektrisk motor)

e) arten af brændstof (benzin, diesel, LPG, dobbeltbrændstof eller andet)

f) støjniveau ved forbikørsel

g) niveau af udstødningsmissioner (f.eks. Euro IV, Euro V eller andet).

3. Klasse N₁

3.1. Køretøjstype

3.1.1. En »køretøjstype« består af køretøjer, som alle følgende karakteristika til fælles:

a) fabrikantens firmanavn.

En ændring i virksomhedens juridiske ejendomsform indebærer ikke, at der skal meddeles en ny godkendelse

- b) konstruktion og samling af karrosseriets væsentlige dele, hvis der er tale om et selv bærende karrosseri
 - c) konstruktionen af chassissets væsentlige dele, hvis der er tale om et ikke-selv bærende karrosseri
 - d) hvis der er tale om etapevis opbyggede køretøjer, fabrikanten og typen af køretøjet på den forudgående etape.
- 3.1.2. Som undtagelse fra kravene i punkt 3.1.1, b), når fabrikanten bruger gulvdelen af karrosserikonstruktionen samt de væsentlige elementer, der udgør den forreste del af karrosserikonstruktionen, der befinder sig umiddelbart foran forrudepanelet, til opbygningen af forskellige karrosserier (f.eks. en varevogn og chassis med førerhus, forskellige akselafstande og forskellige lofthøjder), kan disse køretøjer anses for at tilhøre samme type. Dette skal godtgøres af fabrikanten.
- 3.1.3. En type består af mindst én variant og én version.
- 3.2. Variant
- 3.2.1. En »variant« inden for en køretøjstype omfatter de køretøjer, som har alle følgende konstruktionskarakteristika til fælles:
- a) antal sidedøre eller karrosseritype som defineret i sektion 3 i del C (for færdigopbyggede og trinvis færdigopbyggede køretøjer), når fabrikanten anvender kriterierne i punkt 3.1.2
 - b) opbygningsgrad (f.eks. færdigopbygget/delvis opbygget/trinvis færdigopbygget)
 - c) motor med hensyn til følgende konstruktionskarakteristika:
 - i) energiforsyning (forbrændingsmotor, elektrisk motor eller andet)
 - ii) arbejdsprincip (styret tænding, kompressionstænding eller andet)
 - iii) antal cylindre og cylinderarrangement, hvis der er tale om forbrændingsmotorer (L6, V8 eller andet)
 - d) antal aksler
 - e) antal og indbyrdes forbindelse af drivaksler
 - f) antal styrede aksler.
- 3.3. Version
- 3.3.1. En »version« inden for en variant omfatter de køretøjer, som har alle følgende karakteristika til fælles:
- a) teknisk tilladt totalmasse
 - b) motorens slagvolumen, hvis der er tale om en forbrændingsmotor
 - c) maksimal motoreffekt eller maksimal kontinuerlig nominel effekt (elektrisk motor)
 - d) arten af brændstof (benzin, diesel, LPG, dobbeltbrændstof eller andet)
 - e) det maksimale antal siddepladser
 - f) støjniveau ved forbikørsel
 - g) niveau af udstødningsemissioner (f.eks. Euro V, Euro VI eller andet)
 - h) blandede eller vægtede, blandede CO₂-emissioner
 - i) elektrisk energiforbrug (vægtet, blandet)
 - j) blandet eller vægtet, blandet brændstofforbrug.
4. **Klasse N₂ og N₃**
- 4.1. Køretøjstype
- 4.1.1. En »køretøjstype« består af køretøjer, som har alle følgende væsentlige karakteristika til fælles:
- a) fabrikantens firmanavn.

En ændring i virksomhedens juridiske ejendomsform indebærer ikke, at der skal meddeles en ny godkendelse
 - b) klasse
 - c) chassiskonstruktion, der er fælles for en enkelt produktionslinje
 - d) antal aksler
 - e) hvis der er tale om etapevis opbyggede køretøjer, fabrikanten og typen af køretøjet på den forudgående etape.
- 4.1.2. En type består af mindst én variant og én version.

4.2. Variant

4.2.1. En »variant« inden for en køretøjstype omfatter de køretøjer, som har alle følgende konstruktionskarakteristika til fælles:

- a) karrosseriets konstruktionskoncept som omhandlet i sektion 3 i del C og i tillæg 2 (kun for færdigopbyggede og trinvis færdigopbyggede køretøjer)
- b) opbygningsgrad (f.eks. færdigopbygget/delvis opbygget/trinvis færdigopbygget)
- c) motor med hensyn til følgende konstruktionskarakteristika:
 - i) energiforsyning (forbrændingsmotor, elektrisk motor eller andet)
 - ii) arbejdsprincip (styret tænding, kompressionstænding eller andet)
 - iii) antal cylindre og cylinderarrangement, hvis der er tale om forbrændingsmotorer (L6, V8 eller andet)
- d) antal og indbyrdes forbindelse af drivaksler
- e) antal styrede aksler.

4.3. Version

4.3.1. En »version« inden for en variant omfatter de køretøjer, som har alle følgende karakteristika til fælles:

- a) teknisk tilladt totalmasse
- b) er i stand til eller er ikke i stand til at trække et påhængskøretøj som følger:
 - i) et påhængskøretøj uden bremses
 - ii) et påhængskøretøj med påløbsbremsning som defineret i punkt 2.12 i FN/ECE-regulativ nr. 13
 - iii) et påhængskøretøj med kontinuert bremsning eller semi-kontinuert bremsning som defineret i punkt 2.9 og 2.10 i FN/ECE-regulativ nr. 13
 - iv) et påhængskøretøj i klasse O₄, som fører til en totalmasse for vogntoget på ikke over 44 tons
 - v) et påhængskøretøj i klasse O₄, som fører til en totalmasse for vogntoget på over 44 tons
- c) motorens slagvolumen
- d) maksimal motoreffekt
- e) arten af brændstof (benzin, diesel, LPG, dobbeltbrændstof eller andet)
- f) støjniveau ved forbikørsel
- g) niveau af udstødningsemissioner (f.eks. Euro IV, Euro V eller andet).

5. Klasse O₁ og O₂

5.1. Køretøjstype

5.1.1. En »køretøjstype« består af køretøjer, som har alle følgende karakteristika til fælles:

- a) fabrikantens firmanavn.

En ændring i virksomhedens juridiske ejendomsform indebærer ikke, at der skal meddeles en ny godkendelse

- b) klasse
- c) konceptet som defineret i sektion 4 i del C

d) følgende konstruktionsaspekter:

- i) konstruktionen af de vigtigste elementer, der udgør chassiset
 - ii) konstruktionen af karrosseriets væsentlige dele, hvis der er tale om et selv bærende karrosseri
- e) antal aksler
- f) hvis der er tale om etapevis opbyggede køretøjer, fabrikanten og typen af køretøjet på den forudgående etape.

5.1.2. En type består af mindst én variant og én version.

5.2. Variant

5.2.1. En »variant« inden for en køretøjstype omfatter de køretøjer, som har alle følgende konstruktionskarakteristika til fælles:

- a) arten af karrosseri som omhandlet i tillæg 2 (for færdigopbyggede og trinvis færdigopbyggede køretøjer)
- b) opbygningsgrad (f.eks. færdigopbygget/delvis opbygget/trinvis færdigopbygget)
- c) bremsesystemets type (f.eks. ubremset/påløbsbremse/servobremse).

5.3. Version

5.3.1. En »version« inden for en variant omfatter de køretøjer, som har alle følgende karakteristika til fælles:

- a) teknisk tilladt totalmasse
- b) ophængningskoncept (luft, stål- eller gummiophæng, torsionsstang eller andet)
- c) trækstangskoncept (trekant, rør eller andet).

6. Klasse O₃ og O₄

6.1. Køretøjstype

6.1.1. En »køretøjstype« består af køretøjer, som har alle følgende karakteristika til fælles:

- a) fabrikantens firmanavn.

En ændring i virksomhedens juridiske ejendomsform indebærer ikke, at der skal meddeles en ny godkendelse
- b) klasse
- c) påhængskøretøjets koncept i henhold til definitionerne i sektion 4 i del C
- d) følgende konstruktionsaspekter:
 - i) konstruktionen af de vigtigste elementer, der udgør chassiset
 - ii) konstruktionen af karrosseriets væsentlige dele, hvis der er tale om et påhængskøretøj med selv bærende karrosseri
- e) antal aksler
- f) hvis der er tale om etapevis opbyggede køretøjer, fabrikanten og typen af køretøjet på den forudgående etape.

6.1.2 En type består af mindst én variant og én version.

6.2. Varianter

6.2.1. En »variant« inden for en køretøjstype omfatter de køretøjer, som har alle følgende konstruktionskarakteristika til fælles:

- a) arten af karrosseri som omhandlet i tillæg 2 (for færdigopbyggede og trinvis færdigopbyggede køretøjer)
- b) opbygningsgrad (f.eks. færdigopbygget/delvis opbygget/trinvis færdigopbygget)
- c) ophængningskoncept (stålophæng, luftophæng eller hydraulisk ophæng)
- d) følgende tekniske karakteristika:
 - i) kan chassiset forlænges eller ej
 - ii) dækkets højde (normal, lavt lad, halvt sænket lad osv.).

6.3. Versioner

6.3.1. En »version« inden for en variant omfatter de køretøjer, som har alle følgende karakteristika til fælles:

- a) teknisk tilladt totalmasse
- b) de underinddelinger eller kombinationer af underinddelinger, der er omhandlet i punkt 3.2 og 3.3 i bilag I til direktiv 96/53/EF, som akselafstanden mellem to på hinanden følgende aksler hører ind under
- c) definition af akslerne med hensyn til følgende:
 - i) løftbare aksler (antal og placering)
 - ii) belastbare aksler (antal og placering)
 - iii) styrede aksler (antal og placering).

7. Fælleskrav for alle køretøjsklasser

7.1. Hvis et køretøj falder ind under flere klasser som følge af dets totalmasse eller antallet af siddepladser eller begge dele, kan fabrikanten vælge at bruge kriterierne fra enten den ene eller den anden køretøjsklasse til definition af varianter og versioner.

7.1.1. Eksempler:

- a) Et køretøj »A« kan typegodkendes som N_1 (3,5 tons) og N_2 (4,2 tons) ud fra dets totalmasse. I et sådant tilfælde kan de parametre, der er nævnt i klasse N_1 , også anvendes for det køretøj, der falder ind under klasse N_2 (eller omvendt).
- b) Et køretøj »B« kan typegodkendes som M_1 og M_2 ud fra antallet af siddepladser (7+1 eller 10+1), og de parametre, der er nævnt i klasse M_1 kan også anvendes for det køretøj, der falder ind under klasse M_2 (eller omvendt).

7.2. Et køretøj i klasse N kan typegodkendes ud fra de bestemmelser, der er påkrævet for henholdsvis klasse M_1 eller M_2 , når det er hensigten, at det skal konverteres til et køretøj i denne klasse i næste etape af en etapevis typegodkendelsesprocedure.

7.2.1. Denne mulighed kan kun anvendes på delvis opbyggede køretøjer.

Sådanne køretøjer skal være identificeret ved en særlig kode for varianten, som gives af fabrikanten af basiskøretøjet.

7.3. Betegnelser for typer, varianter og versioner

7.3.1. Fabrikanten tildeler en alfanumerisk kode til hver køretøjstype, variant og version, og denne består af latinske bogstaver og/eller arabiske tal.

Brug af parenteser og bindestreger er tilladt, hvis de ikke erstatter et bogstav eller et tal.

7.3.2. Hele koden betegnes: type-variant-version eller »TVV-kode«.

7.3.3. TVV-koden skal klart og utvetydigt identificere en unik kombination af tekniske karakteristika ud fra de kriterier, der er fastlagt i del B i nærværende bilag.

7.3.4. Samme fabrikant må ikke anvende samme kode til at definere en køretøjstype, hvis denne falder ind under to eller flere klasser.

7.3.5. Samme fabrikant må ikke anvende samme kode til at definere en køretøjstype i forbindelse med mere end én typegodkendelse inden for samme køretøjsklasse.

7.4. Tal og bogstaver i TVV-koden

7.4.1. Antallet af tegn må ikke overstige:

- a) 15 for koden for køretøjstypen
- b) 25 for koden for en variant
- c) 35 for koden for en version.

7.4.2. Den fuldstændige »TVV-kode« må ikke indeholde mere end 75 tegn.

7.4.3. Når TVV-koden anvendes i sin helhed, skal der være et mellemrum mellem type, variant og version.

Eksempel på en sådan TVV-kode: 159AF[...mellemrum]0054[...mellemrum]977k(BE).

DEL C

Definition af karrosseriart**0. Generelt**

- 0.1. Typen af karrosseri omhandlet i sektion 9 i bilag I og del 1 i bilag III samt koden for karrosseri som omhandlet i nr. 38 i bilag IX angives ved hjælp af koder.

Koderne finder som udgangspunkt anvendelse på færdigopbyggede og trinvis færdigopbyggede køretøjer.

- 0.2. For så vidt angår køretøjer i klasse M skal karrosseritypen bestå af to bogstaver som nærmere angivet i sektion 1 og 2.
- 0.3. For så vidt angår køretøjer i klasse N og O skal karrosseritypen bestå af to bogstaver som nærmere angivet i sektion 3 og 4.
- 0.4. Hvis det er nødvendigt (især for de karrosserityper, der er omhandlet i henholdsvis punkt 3.1 og 3.6 samt i punkt 4.1-4.4), suppleres de med to tal.

0.4.1. Fortegnelsen over tal fastsættes i tillæg 2 til nærværende bilag.

- 0.5. For køretøjer til særlig anvendelse skal den type karrosseri, der skal anvendes, være relateret til køretøjets klasse.

1. Køretøjer i klasse M₁

Ref.	Kode	Betegnelse	Definition
1.1.	AA	Sedan	Et køretøj som defineret i term 3.1.1.1 i ISO-standard 3833-1977, med mindst fire sidevinduer
1.2.	AB	Hatchback	En sedan som defineret i 1.1, med vippe-dør i bagenden af køretøjet
1.3.	AC	Stationcar	Et køretøj som defineret i term 3.1.1.4 i ISO-standard 3833-1977
1.4.	AD	Coupé	Et køretøj som defineret i term 3.1.1.5 i ISO-standard 3833-1977
1.5.	AE	Cabriolet	Et køretøj som defineret i term 3.1.1.6 i ISO-standard 3833-1977 En cabriolet kan dog være uden dør
1.6.	AF	Multifunktionelt køretøj	Et køretøj bortset fra AG og de i punkt AA-AE omhandlede, som er konstrueret til befordring af personer og disses bagage eller lejlighedsvis gods i et enkelt rum
1.7.	AG	Stationcar-pickup	Et køretøj som defineret i term 3.1.1.4.1 i ISO-standard 3833-1977 Bagagerummet skal dog være fuldstændigt adskilt fra passagerummet Desuden skal referencepunktet for førerens siddeplads befinde sig mindst 750 mm over den overflade, som køretøjet hviler på.

2. Motorkøretøjer i klasse M₂ og M₃

Ref.	Kode	Betegnelse	Definition
2.1.	CA	Enkeltdekkerbus	Et køretøj, hvor pladserne til passagerer er indrettet på et enkelt niveau eller på en måde, så de ikke udgør to niveauer oven på hinanden
2.2.	CB	Dobbeltdækkerbus	Et køretøj som defineret i punkt 2.1.6 i bilag I til direktiv 2001/85/EF
2.3.	CC	Enkeltdekkerledbus	Et køretøj som defineret i punkt 2.1.3 i bilag I til direktiv 2001/85/EF
2.4.	CD	Dobbeltdækkerledbus	Et køretøj som defineret i punkt 2.1.3.1 i bilag I til direktiv 2001/85/EF

Ref.	Kode	Betegnelse	Definition
2.5.	CE	Enkeltdækker lavgulvsbus	Et køretøj som defineret i punkt 2.1.4 i bilag I til direktiv 2001/85/EF med enkeltdæk
2.6.	CF	Dobbeltdækker lavgulvsbus	Et køretøj som defineret i punkt 2.1.4 i bilag I til direktiv 2001/85/EF med dobbeltdæk
2.7.	CG	Enkeltdækker leddelt lavgulvsbus	Et køretøj, der kombinerer de tekniske karakteristika i nr. 2.3 og 2.5
2.8.	CH	Dobbeltdækker leddelt lavgulvsbus	Et køretøj, der kombinerer de tekniske karakteristika i nr. 2.4 og 2.6
2.9.	CI	Åben enkeltdækkerbus	Et køretøj med delvis tag eller uden tag
2.10.	CJ	Åben dobbeltdækkerbus	Et køretøj uden tag over en del eller hele det øverste dæk
2.11.	CX	Buschassis	Et delvis opbygget køretøj kun med chassisramme af stænger eller rør, fremdriftssystem og aksler, som er beregnet til færdigopbygning med karrosseri tilpasset transportoperatørens behov.

3. Motorkøretøjer i klasse N₁, N₂ eller N₃

Ref.	Kode	Betegnelse	Definition
3.1.	BA	Lastbil	Et køretøj konstrueret og fremstillet udelukkende eller først og fremmest til godstransport En lastbil kan også trække et påhængskøretøj
3.2.	BB	Kassevogn	En lastbil, hvor førerrummet og lastarealet befinder sig i en enkelt enhed
3.3.	BC	Sættevognstrækker	Et trækkøretøj konstrueret og fremstillet udelukkende eller først og fremmest til trækning af sættevogne
3.4.	BD	Trækker til påhængsvogn	Et trækkøretøj konstrueret og fremstillet udelukkende til trækning af andre påhængskøretøjer end sættevogne
3.5.	BE	Pickup	Et køretøj med en totalmasse på ikke over 3 500 kg, hvor siddepladser og lastareal ikke er placeret i et enkelt rum
3.6.	BX	Chassis med førerhus eller delvis førerhus	Et delvis opbygget køretøj kun med et førerhus (komplet eller delvis), chassisramme, fremdriftssystem og aksler, som er beregnet til færdigopbygning med karrosseri tilpasset transportoperatørens behov.

4. Køretøjer i klasse O

Ref.	Kode	Betegnelse	Definition
4.1.	DA	Sættevogn	Et påhængskøretøj, der er konstrueret og fremstillet til tilkobling til en trækker eller en dolly og påføre trækkeren eller dollyen en betydelig vertikal belastning Den kobling, der skal benyttes til et vogntog, skal bestå af hovedbolt og skammel
4.2.	DB	Påhængsvogn med trækstang	Et påhængskøretøj med mindst to aksler, hvoraf mindst én er en styret aksel: a) udstyret med en trækanordning, som kan bevæges lodret (i forhold til påhængskøretøjet) og b) som overfører mindre end 100 daN i form af statisk vertikal belastning af det trækkende køretøj.

Ref.	Kode	Betegnelse	Definition
4.3.	DC	Kærre	Et påhængskøretøj, hvor akslen (akslerne) er anbragt nær ved køretøjets tyngdepunkt (når det er ensartet lastet), således at kun en mindre statisk lodret belastning på ikke over 10 % af den belastning, der svarer til påhængskøretøjets totalmasse, eller en belastning på højst 1 000 daN (idet den laveste værdi anvendes) overføres til det trækkende køretøj
4.4.	DE	Påhængskøretøj med stiv trækstang	Et påhængskøretøj med en aksel eller akselgruppe udstyret med en trækstang, som overfører en statisk belastning på ikke over 4 000 daN til det trækkende køretøj som følge af dets konstruktion, og som ikke opfylder definitionen for en kærre Den kobling, der skal benyttes til et vogntog, må ikke bestå af hovedbolt og skammel.

Tillæg 1

Procedure til kontrol af, om et køretøj kan klassificeres som terrængående (off road)**0. Generelt**

- 0.1. For så vidt angår klassificering af et køretøj som et terrængående (off road) køretøj finder den i dette tillæg beskrevne procedure anvendelse.

1. Prøvningsbetingelser ved geometriske målinger

- 1.1. Køretøjer i klasse M₁ eller N₁ skal være ulæstet med en 50-percentil mandlig dukke monteret i førersædet og med kølervæske, smøremidler, værktøj og reservehjul (hvis dette er monteret som originaludstyr (OEM-udstyr)).

Dukken kan erstattes af en lignende anordning med samme masse.

- 1.2. Andre køretøjer end de i punkt 1.1 omhandlede skal lastes til deres største teknisk tilladte totalmasse.

Fordelingen af masse på akslerne skal være den fordeling, der repræsenterer den mest ugunstige situation med hensyn til opfyldelse af de forskellige kriterier.

- 1.3. Et køretøj, der er repræsentativt for typen, indleveres til den tekniske tjeneste i den tilstand, der er specificeret i punkt 1.1 eller 1.2. Køretøjet skal være stationært, og dets hjul skal vende lige fremad.

Det underlag, som målingerne foretages på, skal være så plant og vandret (maks. 0,5 % hældning) som muligt.

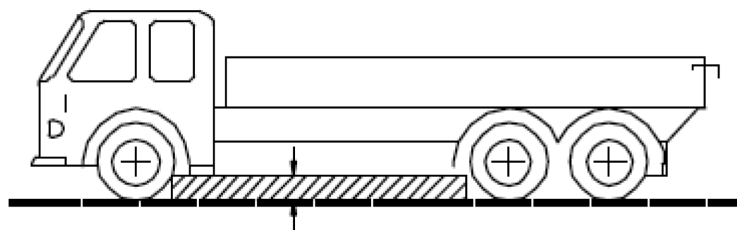
2. Måling af frigangsvinkel fortil og bagtil samt af rampevinkel

- 2.1. Frigangsvinkel fortil måles i overensstemmelse med nr. 6.10 i ISO-standard 612 : 1978.
- 2.2. Frigangsvinkel bagtil måles i overensstemmelse med nr. 6.11 i ISO-standard 612 : 1978.
- 2.3. Rampevinkel måles i overensstemmelse med nr. 6.9 i ISO-standard 612 : 1978.
- 2.4. Ved måling af frigangsvinkel bagtil kan højdejusterbare beskyttelsesanordninger mod underkøring justeres til øverste position.
- 2.5. Forskriften i punkt 2.4 må ikke fortolkes som en forpligtelse for basiskøretøjet til at være udstyret med beskyttelse bagtil mod underkøring som originaludstyr. Fabrikanten af basiskøretøjet skal dog underrette fabrikanten i næste etape om, at køretøjet skal opfylde kravene til frigangsvinkel bagtil, når det udstyres med beskyttelse bagtil mod underkøring.

3. Måling af frihøjde

- 3.1. Frihøjde mellem akslerne
- 3.1.1. Ved »frihøjde mellem akslerne« forstås den mindste afstand mellem jordplanet og det laveste faste punkt på køretøjet.

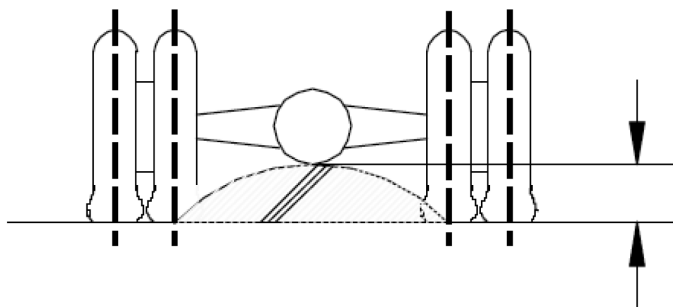
Ved anvendelsen af definitionen anvendes afstanden mellem den bageste aksel i den forreste akselgruppe og den forreste aksel i den bageste akselgruppe.



3.1.2. Ingen fast del af køretøjet må rage ind i det skraverede område på tegningen.

3.2. Frihøjde under en aksel

3.2.1. Ved »frihøjde under en aksel« forstås afstanden under det højeste punkt på en cirkelbue, der går gennem midten af dækkens trædeflade på en aksels hjul (de indvendige hjul i tilfælde af tvillingdæk), og som rører det laveste faste punkt på køretøjet mellem hjulene.



3.2.2. Hvis det er relevant, skal måling af frihøjde foretages for hver aksel i en gruppe aksler.

4. Stigeevne

4.1. Ved »stigeevne« forstås et køretøjs evne til at forcere en stigning.

4.2. For at kontrollere stigeevnen for et delvis opbygget og et færdigopbygget køretøj i klasse M₂, M₃, N₂ og N₃, skal der udføres en prøvning.

4.3. Prøvningen skal udføres af den tekniske tjeneste med et køretøj, der er repræsentativt for den type, der skal prøves.

4.4. På fabrikantens anmodning og på de betingelser, der er nærmere angivet i bilag XVI, kan et køretøjs stigeevne påvises ved virtuel prøvning.

5. Prøvningsbetingelser og godkendelses-/afvisningskriterium

5.1. Indtil den 31. oktober 2014 finder betingelserne i punkt 7.5 i bilag I til direktiv 97/27/EF anvendelse.

Fra den 1. november 2014 finder de prøvningsbetingelser, der er vedtaget under Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 661/2009 ⁽¹⁾ i henhold til artikel 14 i nævnte forordning, anvendelse.

5.2. Køretøjet skal forcere hældningen med en konstant hastighed, uden at hjulene skrider i hverken længderetning eller sideretning.

⁽¹⁾ EUT L 200 af 31.7.2009, s. 1.

*Tillæg 2***Tal til supplerings af koderne for de forskellige karrosserier**

- 01 Fladvogn
 - 02 Nedklappelige sider
 - 03 Lukket kasse
 - 04 Konditioneret karrosseri med isolerede vægge og udstyr til opretholdelse af indvendig temperatur
 - 05 Konditioneret karrosseri med isolerede vægge men uden udstyr til opretholdelse af indvendig temperatur
 - 06 Gardin
 - 07 Veksellad (overbygning kan udskiftes)
 - 08 Container
 - 09 Køretøjer med kroghejs
 - 10 Tip
 - 11 Tank
 - 12 Tank til transport af farligt gods
 - 13 Kreaturtransport
 - 14 Biltransport
 - 15 Cementblander
 - 16 Køretøjer med cementpumpe
 - 17 Tømmer
 - 18 Renovationsvogn
 - 19 Gadefejer, rengøring og afløbsrensning
 - 20 Kompressor
 - 21 Bådtransport
 - 22 Svæveflytransport
 - 23 Køretøjer til detailhandel eller fremvisning
 - 24 Bjærgningskøretøj
 - 25 Stigevogn
 - 26 Kranbil (bortset fra en mobil kran som defineret i sektion 5 i del A i bilag II)
 - 27 Køretøj med personlift
 - 28 Borevogn
 - 29 Påhængskøretøj med lavt lad
 - 30 Glastransport
 - 31 Brandbil
 - 99 Karrosseri, der ikke indgår i denne liste.»
-

BILAG II

I bilag IV til direktiv 2007/46/EF foretages følgende ændringer:

- 1) Titlen på bilag IV ændres til **»KRAV I FORBINDELSE MED EF-TYPEGODKENDELSE AF KØRETØJER«**.
- 2) Punkt 43, del I i bilag IV affattes således:

»43	Afskærmningssystemer	Direktiv 91/226/EØF	L 103 af 23.4.1991, s. 5				x	x	x	x	x	x	x
-----	----------------------	---------------------	--------------------------	--	--	--	---	---	---	---	---	---	---

- 3) Titlen på tillægget til bilag IV ændres til **»Krav i forbindelse med typegodkendelse af køretøjer i klasse M₁, som er fremstillet i små serier i henhold til artikel 22«**.

BILAG III

I bilag IX til direktiv 2007/46/EF foretages følgende ændringer:

- 1) Teksten i nr. 31 i »Side 2 — Køretøjsklasse N₂ (færdigopbyggede og trinvis færdigopbyggede køretøjer)« i modellen for typeattesten udskiftes med følgende tekst:

»31. Placering af løftbare aksler: ...«

- 2) Teksten i nr. 31 i »Side 2 — Køretøjsklasse N₃ (færdigopbyggede og trinvis færdigopbyggede køretøjer)« i modellen for typeattesten udskiftes med følgende tekst:

»31. Placering af løftbare aksler: ...«

- 3) Teksten i nr. 31 i »Side 2 — Køretøjsklasse O₁ og O₂ (færdigopbyggede og trinvis færdigopbyggede køretøjer)« i modellen for typeattesten udskiftes med følgende tekst:

»31. Placering af løftbare aksler: ...«

- 4) Teksten i nr. 31 i »Side 2 — Køretøjsklasse O₃ og O₄ (færdigopbyggede og trinvis færdigopbyggede køretøjer)« i modellen for typeattesten udskiftes med følgende tekst:

»31. Placering af løftbare aksler: ...«

- 5) Teksten i nr. 31 i »Side 2 — Køretøjsklasse N₂ (delvis opbyggede køretøjer)« i modellen for typeattesten udskiftes med følgende tekst:

»31. Placering af løftbare aksler: ...«

- 6) Teksten i nr. 31 i »Side 2 — Køretøjsklasse N₃ (delvis opbyggede køretøjer)« i modellen for typeattesten udskiftes med følgende tekst:

»31. Placering af løftbare aksler: ...«

- 7) Teksten i nr. 31 i »Side 2 — Køretøjsklasse O₁ og O₂ (delvis opbyggede køretøjer)« i modellen for typeattesten udskiftes med følgende tekst:

»31. Placering af løftbare aksler: ...«

- 8) Teksten i nr. 31 i »Side 2 — Køretøjsklasse O₃ og O₄ (delvis opbyggede køretøjer)« i modellen for typeattesten udskiftes med følgende tekst:

»31. Placering af løftbare aksler: ...«

- 9) I teksten til de forklarende noter til bilag IX foretages følgende ændringer:

a) Den sidste sætning i den forklarende note (a) slettes.

b) Følgende sætning tilføjes til den forklarende note (e):

»For en kærre med en enkelt aksel angives den horisontale afstand mellem koblingens vertikale akse og akslens midte.«

BILAG IV

I bilag XI til direktiv 2007/46/EF foretages følgende ændringer:

1) Punkt 43 i tillæg 2 til bilag XI affattes således:

»43	Afskærmningssystemer	Direktiv 91/226/EØF					x	x	x	x	x	x	x	x
-----	----------------------	---------------------	--	--	--	--	---	---	---	---	---	---	---	---

2) Punkt 43 i tillæg 4 til bilag XI affattes således:

»43	Afskærmningssystemer	Direktiv 91/226/EØF					x	x	x	x	x	x	x	x
-----	----------------------	---------------------	--	--	--	--	---	---	---	---	---	---	---	---

3) Følgende tillæg 6 tilføjes efter tillæg 5 og før »Forklaring på bogstavsymboler«:

»Tillæg 6

Påhængskøretøjer til særtransport

Punkt	Emne	Retsaktens nummer	Påhængskøretøj i klasse O ₄
3	Brændstofbeholdere/afskærmning bagtil	Direktiv 70/221/EØF	X
4	Anbringelse af bagnummerplader	Direktiv 70/222/EØF	X
5	Aktiveringskraft (styreapparater)	Direktiv 70/311/EØF	X
9	Bremser	Direktiv 71/320/EØF	X
10	Radiointerferens (elektromagnetisk kompatibilitet)	Direktiv 72/245/EØF	X
18	Skilte og foreskrevne påskrifter	Direktiv 76/114/EØF	X
20	Montering af lygter og lyssignaler	Direktiv 76/756/EØF	A + N
21	Refleksanordninger	Direktiv 76/757/EØF	X
22	Markeringslygter, positionslygter, baglygter, stoplygter, side-markeringslygter, kørelsygter	Direktiv 76/758/EØF	X
23	Retningsviserblinklygter	Direktiv 76/759/EØF	X
24	Bagnummerpladelyste	Direktiv 76/760/EØF	X
28	Tågebaglygter	Direktiv 77/538/EØF	X
29	Baklygter	Direktiv 77/539/EØF	X
36	Opvarmningsanlæg	Direktiv 2001/56/EF	N/A
42	Beskyttelse mod siderne	Direktiv 89/297/EØF	A
43	Afskærmningssystemer	Direktiv 91/226/EØF	A

Punkt	Emne	Retsaktens nummer	Påhængskøretøj i klasse O ₄
46	Dæk	Direktiv 92/23/EØF	I
48	Masser og dimensioner	Direktiv 97/27/EF	X
50	Tilkoblingsanordninger	Direktiv 94/20/EF	X
63	Generel sikkerhed	Forordning (EF) nr. 661/2009	P/A«

4) Under »Forklaring på bogstavsymboler« foretages følgende ændringer:

a) Punkt L affattes således:

»L: Anvendelsen begrænset til sæder bestemt til normal brug under kørsel på vej. På de bageste siddepladser kræves som minimum forankringer til hofseseler. Sæder, der ikke er bestemt til anvendelse under kørsel på vej, skal være tydeligt afmærket for brugerne ved hjælp af et piktogram eller et skilt med egnet tekst.«

b) Følgende punkt indsættes efter punkt N/A:

»P/A: Denne retsakt finder delvis anvendelse. Det nøjagtige anvendelsesområde fastsættes i gennemførelsesforanstaltningerne til forordning (EF) nr. 661/2009«.

c) Følgende punkt indsættes efter punkt H

»I: Dæk skal typegodkendes efter forskrifterne i FN/ECE-regulativ nr. 54, også selv om køretøjets konstruktivt bestemt største hastighed er under 80 km/h.

Belastningstallet kan justeres i forhold til påhængskøretøjets konstruktivt bestemt største hastighed efter aftale med dækfabrikanten.«
