

I

(Retsakter vedtaget i henhold til traktaterne om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab/Euratom, hvis offentliggørelse er obligatorisk)

FORORDNINGER

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EF) Nr. 661/2009

af 13. juli 2009

om krav til typegodkendelse for den generelle sikkerhed af motorkøretøjer, påhængskøretøjer dertil samt systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION
HAR —

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

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg ⁽¹⁾,

efter proceduren i traktatens artikel 251 ⁽²⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Det indre marked omfatter et område uden indre grænser, hvor den frie bevægelighed for varer, personer, tjenesteydelser og kapital er sikret. Derfor er der indført et omfattende EF-typegodkendelsessystem for motorkøretøjer ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007 om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (rammedirektivet) ⁽³⁾.

(2) Denne forordning er en særskilt forordning, som vedrører Fællesskabets typegodkendelsesprocedure, der er fastlagt i direktiv 2007/46/EF. Derfor bør bilag IV, VI, XI og XV til det pågældende direktiv ændres i overensstemmelse hermed.

⁽¹⁾ Udtalelse af 14.1.2009 (endnu ikke offentliggjort i EUT).

⁽²⁾ Europa-Parlamentets udtalelse af 10.3.2009 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets afgørelse af 22.6.2009.

⁽³⁾ EUT L 263 af 9.10.2007, s. 1.

(3) Denne forordning berører ikke anvendelsen af den procedure for enkelttrinstypegodkendelse og blandet godkendelse, der er fastsat i artikel 6 i direktiv 2007/46/EF.

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

(5) Denne forordning sigter derfor også på at styrke Fællesskabets automobilindustri konkurrenceevne og samtidig sætte medlemsstaterne i stand til at udøve et effektivt markedstilsyn vedrørende kravet i denne forordning om detaljeret typegodkendelse, når de pågældende produkter bringes i omsætning.

(6) Det er hensigtsmæssigt at fastsætte krav både til motor-køretøjers generelle sikkerhed og dæks miljøvenlighed som følge af tilstedeværelsen af dæktryksovervågnings-systemer, som på samme tid fremmer både dækkenes sikkerhed og miljøvenlighed.

(7) På opfordring fra Europa-Parlamentet er der anvendt en ny lovgivningsmæssig tilgang på køretøjsområdet i EU. Denne forordning bør derfor kun fastsætte de grundlæggende bestemmelser om køretøjers sikkerhed og emission af CO₂ samt dækstøj, mens de tekniske specifikationer bør fastsættes i gennemførelsesbestemmelser vedtaget efter Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen ⁽⁴⁾.

⁽⁴⁾ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

- (8) Kommissionen bør navnlig tillægges beføjelse til at fastsætte de specifikke procedurer, prøvninger og krav for typegodkendelse af motorkøretøjer, komponenter og separate tekniske enheder til mere nøjagtigt at fastsætte, hvilke specifikationer et dæk skal opfylde for at blive defineret som »dæk til særlig anvendelse«, »professionelt off road-dæk«, »forstærket dæk«, »dæk til ekstra belastning«, »snedæk«, »reservedæk af T-typen« eller »trækdæk«; til at fastsætte yderligere sikkerhedskrav for køretøjer, der er beregnet til transport af farligt gods ad vej i eller mellem medlemsstaterne; til at fritage visse køretøjer eller kategorier af køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂ og N₃ for forpligtelsen til at montere avancerede nødbremsesystemer og/eller systemer, der advarer om, at vognbanen forlades (LDW-systemer); til at ændre grænseværdierne for rullemodstand og rullestøj for dæk som følge af resultatet af ændringer i prøvningsprocedurer, uden at sænke niveauet for beskyttelsen af miljøet; til at fastsætte regler om proceduren til bestemmelse af støjniveauer for dæk; til at afkorte perioden for salg af dæk, der ikke overholder de nye krav i denne forordning og i gennemførelsesbestemmelserne hertil, og ændre bilag IV, således at det indbefatter de regulativer under FN's Økonomiske Kommission for Europa (FN/ECE-regulativer), som er gjort bindende, jf. Rådets afgørelse 97/836/EF af 27. november 1997 om Det Europæiske Fællesskabs tiltrædelse af overenskomsten under FN's Økonomiske Kommission for Europa om indførelse af ensartede tekniske forskrifter for hjulkøretøjer samt udstyr og dele, som kan monteres og/eller benyttes på hjulkøretøjer, samt vilkårene for gensidig anerkendelse af godkendelser, der er meddelt på grundlag af sådanne forskrifter⁽¹⁾. Da der er tale om generelle foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning, herunder ved at supplere den med nye ikke-væsentlige bestemmelser, skal foranstaltningerne vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5a i afgørelse 1999/468/EF.
- (9) Ud over det initiativ, Kommissionen har iværksat med henblik på at definere et klassificeringssystem for veje, bør Kommissionen senest 12 måneder efter, at denne forordning er trådt i kraft, fremsætte et forslag til klassificering af EU-vejnettet ud fra støjgenerering, som skal supplere støjkortlægningen inden for transport med motorkøretøjer med henblik på at fastlægge relevante prioriteringer og krav til vejoverfladen og fastsætte maksimale grænser for generation af vejstøj.
- (10) Den tekniske udvikling inden for avancerede sikkerhedssystemer til køretøjer giver nye muligheder for at reducere antallet af trafikofre. For at minimere antallet af trafikofre er det nødvendigt at indføre nogle af de relevante nye teknologier.
- (11) Den obligatoriske og konsekvente brug af de nyeste dækfremstillingsteknologier og af dæk med lav rullemodstand er væsentlig med henblik på at reducere vejtransportens andel af drivhusgasemissioner inden for transportsektoren, og den vil samtidig fremme innovation, beskæftigelse og konkurrenceevne inden for Fællesskabets automobilindustri.
- (12) For at forenkle typegodkendelsen i tråd med anbefalingerne i den endelige rapport fra CARS 21-ekspertgruppen, vil det være hensigtsmæssigt at ophæve adskillige direktiver uden at reducere trafikanternes beskyttelsesniveau. Kravene i disse direktiver bør overføres til nærværende forordning og bør, hvor det er relevant, erstattes af henvisninger til de tilsvarende FN/ECE-regulativer, der er indarbejdet i fællesskabsretten i henhold til afgørelse 97/836/EF. For at lette den administrative byrde i forbindelse med typegodkendelsesprocessen er det hensigtsmæssigt at give fabrikanterne tilladelse til, når det er relevant, at opnå typegodkendelse i henhold til denne forordning ved direkte at opnå godkendelse efter det relevante FN/ECE-regulativ, jf. bilag IV til denne forordning.
- (13) Det er hensigtsmæssigt, at køretøjer konstrueres, fremstilles og samles på en sådan måde, at risikoen for at personer i køretøjet eller andre trafikanter kan komme til skade er mindst mulig. Med henblik herpå er det nødvendigt, at fabrikanterne sikrer, at køretøjer opfylder de relevante krav i denne forordning og i gennemførelsesbestemmelserne hertil. Disse bestemmelser bør, uden at være begrænset hertil, omfatte krav vedrørende strukturel integritet, systemer til forbedring af førerens kontrol over bilen, systemer, der skal give føreren udsyn til og oplysninger om køretøjets tilstand og de umiddelbare omgivelser, køretøjets lyssystemer, systemer til beskyttelse af fører og passagerer, køretøjets ydre og tilbehør til køretøjet, køretøjsmasse og -dimensioner, dæk og avancerede køretøjssystemer og forskellige andre genstande. Det er desuden nødvendigt, at køretøjer er i overensstemmelse med særlige bestemmelser for visse lastvogne og påhængskøretøjer hertil, eller særlige bestemmelser vedrørende busser.
- (14) I køreplanen for indførelse af specifikke nye krav ved typegodkendelse af køretøjer, bør der tages hensyn til disse krav tekniske gennemførlighed. Generelt bør kravene i første omgang kun være gældende for nye køretøjer. Eksisterende køretøjstyper bør have en yderligere frist til opfyldelse af kravene. Obligatorisk montering af dæktryksovervågning bør i første omgang kun omfatte personbiler. Obligatorisk montering af andre avancerede sikkerhedsfunktioner bør i første omgang kun være gældende for tunge lastvogne.
- (15) Kommissionen bør fortsat vurdere, om andre avancerede sikkerhedsfunktioner er teknisk og økonomisk gennemførlige og parate til at blive bragt i omsætning, samt forelægge en rapport, herunder, hvis det er relevant, med forslag til ændring af denne forordning, senest 1. december 2012 og derefter hvert tredje år.

⁽¹⁾ EFT L 346 af 17.12.1997, s. 78.

- (16) Kommissionen bør vurdere muligheden for at udvide den obligatoriske montering af systemer til dæktryksovervågning, systemer, der advarer om, at vognbanen forlades (LDW-systemer) og avancerede nødbremsesystemer til også at omfatte andre køretøjskategorier og i påkommende fald foreslå en ændring af denne forordning.
- (17) Kommissionen bør vurdere muligheden for at øge kravene til dæk med hensyn til vejgreb i vådt føre og i påkommende fald foreslå en ændring af denne forordning. Medlemsstaterne bør sikre et effektivt markedstilsyn.
- (18) Det fulde potentiale ved en øget sikkerhed, reduktion af CO₂-emissionerne og mindskelse af trafikstøjen kan kun nås i kombination med en mærkningsordning, der skal oplyse forbrugerne om dæks forskellige ydeevneparametre.
- (19) Det er hensigtsmæssigt at indarbejde de foranstaltninger, der blev annonceret i meddelelse fra Kommissionen af 7. februar 2007 med titlen »Resultater af revisionen af Fællesskabets strategi for nedbringelse af CO₂-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer«, og som har til formål at reducere CO₂-emissioner fra dæk. Denne reduktion bør opnås gennem en kombination af dæk med lav rullemodstand og anvendelse af dæktryksovervågningssystemer. Samtidig er det også hensigtsmæssigt at fastsætte krav, der skal reducere dækstøj og sikre vejgreb i vådt føre, så sikkerhedsniveauet for dækkene opretholdes. Køreplanen for gennemførelsen bør afspejle, hvor stor en udfordring det vil være at opfylde alle disse krav. Det er som følge af udfordringen med at opfylde kravene vedrørende rullestøj og under hensyntagen til den tid, som industrien har brug for til at erstatte eksisterende dækmodeller, passende at fastsætte en længere gennemførelsesfrist for kravene vedrørende rullestøj for så vidt angår nye dæk af allerede eksisterende typer.
- (20) Nogle kategorier af dæk, herunder professionelle off road-dæk, som er underlagt hastighedsbegrænsning, og dæk udelukkende til køretøjer registreret før 1990, vil sandsynligvis kun blive fremstillet i meget små mængder. Det er derfor hensigtsmæssigt at fritage sådanne kategorier af dæk fra visse af kravene i denne forordning og i gennemførelsesbestemmelserne hertil, hvis sådanne krav er inkompatible med anvendelsen af dækkene, eller hvor den ekstra byrde, som kravene medfører, er ude af proportioner.
- (21) Med hensyn til regummierte dæk bør Kommissionen foretage en grundig vurdering af denne branche under inddragelse af alle berørte parter og vurdere, hvorvidt der er behov for tilpasninger af den gældende regelsordning.
- (22) Det er relevant at fastsætte indrømmelser, hvad angår nogle af grænseværdierne for rullemodstand og rullestøj for visse specifikke kategorier af dæk, under hensyntagen til deres konstruktions- og ydeevnespecifikationer. Det er navnlig relevant at fastsætte sådanne indrømmelser for dæk, der er konstrueret, så de har en forbedret træk- og bremseevne under ekstreme sneforhold.
- (23) Dæk til særlig anvendelse er beregnet til køretøjer, der anvendes på byggepladser og skovnings- og mineområder, og er derfor primært konstrueret, så de giver bedre køreevne i terrænet end dæk, der udelukkende er beregnet til vejbrug. For at opnå en sådan ydeevne konstrueres de af materialer, der gør dem mere modstandsdygtige over for skader end normale dæk, og har klodser i slidbanemønstret. Da begge disse konstruktionstræk bevirker, at dæk til særlig anvendelse genererer mere støj end normale dæk, bør der gives tilladelse til, at disse dæk udsender mere støj end normale dæk.
- (24) Elektroniske stabilitetskontrollsystemer, avancerede nødbremsesystemer og systemer, der advarer om, at vognbanen forlades (LDW-systemer) har et stort potentiale med hensyn til en betydelig reduktion af trafikofre. Kommissionen bør derfor i overensstemmelse med FN/ECE-regulativerne fastsætte krav til sådanne systemer for de køretøjskategorier, hvor anvendelse heraf er hensigtsmæssig, og hvor det er påvist, at de vil forbedre det samlede sikkerhedsniveau. Der bør sørges for en passende gennemførelsesperiode for disse krav, så der er tid til at vedtage gennemførelsesbestemmelserne og dernæst til udvikling af og afprøvning i køretøjet af disse komplekse teknologier.
- (25) Med virkning fra 2011 for nye typegodkendelser og fra 2014 for nye køretøjer bør gennemførelsesfristerne for obligatorisk montering af elektroniske stabilitetskontrollsystemer på tunge køretøjer følge de datoer, der er fastsat i denne forordning.
- (26) Forud for indførelsen af elektronisk stabilitetskontrol bør Kommissionen iværksætte foranstaltninger og kampagner, dels for at oplyse om effektiviteten heraf og dels i salgsfremmende øjemed. Desuden bør Kommissionen overvåge prisudviklingen for at kontrollere, om priserne på nye biler stiger uforholdsmæssigt meget, når de udstyres i henhold til de nye sikkerhedsstandarder.
- (27) Fremtidige foranstaltninger, der foreslås på grundlag af denne forordning, eller procedurer, der skal gennemføres i medfør heraf, bør følge de principper, som Kommissionen har fastlagt i sin meddelelse af 7. februar 2007 med titlen »En konkurrencevenlig lovramme for autobiler i det 21. århundrede«. Som led i målsætningen om bedre lovgivning og forenkling og for at undgå konstant opdatering af eksisterende fællesskabslovgivning vedrørende tekniske specifikationer bør denne forordning henviser til eksisterende internationale standarder og forskrifter uden at gengive dem i Fællesskabets regelværk.

- (28) Det er vigtigt, at udskiftningskomponenter for systemer, der er omfattet af nærværende forordning, underlægges ækvivalente sikkerhedskrav og godkendelsesprocedurer. Det er derfor hensigtsmæssigt at indføre bestemmelser om godkendelse af udskiftningskomponenter og separate tekniske enheder.
- (29) Medlemsstaterne bør indføre sanktioner for overtrædelse af denne forordnings bestemmelser og sikre håndhævelse heraf. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning.
- (30) Denne forordning hænger sammen med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervs køretøjer (Euro 5 og Euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer ⁽¹⁾ og med 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 erhvervs køretøjer ⁽²⁾. Navnlig bør foranstaltningerne i denne forordning vedrørende reduktion af CO₂-emissioner så vidt muligt kædes sammen med de supplerende foranstaltninger, der skal føre til en yderligere reduktion på 10 g CO₂, på grundlag af CO₂-emissionsmålet på 130 g.
- (31) Kommissionen bør på et senere tidspunkt som led i en mere integreret tilgang foreslå yderligere ændringer af denne forordning eller fremlægge andre forslag som opfølgning på en omfattende konsekvensanalyse vedrørende alle mulige supplerende foranstaltninger, der sigter på opfyldelse af de tilsigtede CO₂-emissionsmål, og som dækker andre tilgængelige teknologier på markedet, herunder teknologier til opretholdelse af dæktryk, forbedring af vejoverflader og andre relevante nye teknologier samt krav til effektiviteten af luftkonditionering, som allerede har eller kan få klar indvirkning på dæks rullemodstand eller bilers brændstoføkonomi og CO₂-udledning.
- (32) Der bør anvendes en sammenhængende og omfattende metode til løsning af problemet med vejstøj. Med hensyn til vejoverfladernes betydelige bidrag til vejstøj er der iværksat en revision af ISO 10844, som i denne forbindelse bør tages i betragtning med sigte på yderligere at optimere vejoverflader. Medlemsstaterne bør investere mere i henhold til de gældende ISO-standarde for at forbedre deres vejoverflader. Desuden bør der udformes en samlet politik for støjemissioner fra alle transportformer, som ud over støj fra vejtransport også omfatter støj fra luftfart og jernbaner.
- (33) Med virkning fra de datoer, hvor de relevante krav i forordningen finder anvendelse på nye køretøjer, nye komponenter og separate tekniske enheder, bør følgende direktiver ophæves:
- Rådets direktiv 70/221/EØF af 20. marts 1970 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om brændstofbeholdere og afskærmning bagtil mod underkøring på motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil ⁽³⁾
 - Rådets direktiv 70/222/EØF af 20. marts 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om monteringsflade for og anbringelse af bagnummerplader på motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil ⁽⁴⁾
 - Rådets direktiv 70/311/EØF af 8. juni 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om styreapparater for motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil ⁽⁵⁾
 - Rådets direktiv 70/387/EØF af 27. juli 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om døre i motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil ⁽⁶⁾
 - Rådets direktiv 70/388/EØF af 27. juli 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om motordrevne køretøjers lydsignalapparater ⁽⁷⁾
 - Rådets direktiv 71/320/EØF af 26. juli 1971 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om bremseapparater for visse kategorier af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil ⁽⁸⁾
 - Rådets direktiv 72/245/EØF af 20. juni 1972 om køretøjers radiointerferens (elektromagnetiske kompatibilitet) ⁽⁹⁾
 - Rådets direktiv 74/60/EØF af 17. december 1973 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning vedrørende motordrevne køretøjers indre indretning ⁽¹⁰⁾

⁽³⁾ EFT L 76 af 6.4.1970, s. 23.

⁽⁴⁾ EFT L 76 af 6.4.1970, s. 25.

⁽⁵⁾ EFT L 133 af 18.6.1970, s. 10.

⁽⁶⁾ EFT L 176 af 10.8.1970, s. 5.

⁽⁷⁾ EFT L 176 af 10.8.1970, s. 12.

⁽⁸⁾ EFT L 202 af 6.9.1971, s. 37.

⁽⁹⁾ EFT L 152 af 6.7.1972, s. 15.

⁽¹⁰⁾ EFT L 38 af 11.2.1974, s. 2.

⁽¹⁾ EUT L 171 af 29.6.2007, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 140 af 5.6.2009, s. 1.

- Rådets direktiv 74/61/EØF af 17. december 1973 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning vedrørende anordninger til tyverisikring af motorkøretøjer ⁽¹⁾
- Rådets direktiv 74/297/EØF af 4. juni 1974 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om den indvendige indretning af motorkøretøjer (styreapparatets opførsel ved sammenstød) ⁽²⁾
- Rådets direktiv 74/408/EØF af 22. juli 1974 om sæder, sædeforankringer og nakkestøtter i motorkøretøjer ⁽³⁾
- Rådets direktiv 74/483/EØF af 17. september 1974 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om udragende dele på motordrevne køretøjer ⁽⁴⁾
- Rådets direktiv 75/443/EØF af 26. juni 1975 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning vedrørende bakgear og hastighedsmålere for motordrevne køretøjer ⁽⁵⁾
- Rådets direktiv 76/114/EØF af 18. december 1975 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning vedrørende skilte og foreskrevne påskrifter og disses anbringelsessted og -måde for motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil ⁽⁶⁾
- Rådets direktiv 76/115/EØF af 18. december 1975 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om sikkerhedssellers forankring i motordrevne køretøjer ⁽⁷⁾
- Rådets direktiv 76/756/EØF af 27. juli 1976 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om montering af lygter og lyssignaler på motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil ⁽⁸⁾
- Rådets direktiv 76/757/EØF af 27. juli 1976 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning vedrørende refleksanordninger på motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil ⁽⁹⁾
- Rådets direktiv 76/758/EØF af 27. juli 1976 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om markeringslygter, positionslygter fortil, baglygter og stoplygter på motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil ⁽¹⁰⁾
- Rådets direktiv 76/759/EØF af 27. juli 1976 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om retningsviserblinklys på motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil ⁽¹¹⁾
- Rådets direktiv 76/760/EØF af 27. juli 1976 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om belysningsanordninger til bagnummerplade på motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil ⁽¹²⁾
- Rådets direktiv 76/761/EØF af 27. juli 1976 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning vedrørende forlygter på motorkøretøjer, der fungerer som nærlys- og/eller fjernlyslygter, samt vedrørende lyskilder (glødelamper og andet) til brug i godkendte lygter på motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil ⁽¹³⁾
- Rådets direktiv 76/762/EØF af 27. juli 1976 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om tågeforlygter på motordrevne køretøjer samt om lamper til disse lygter ⁽¹⁴⁾
- Rådets direktiv 77/389/EØF af 17. maj 1977 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om slæbeanordninger på motordrevne køretøjer ⁽¹⁵⁾
- Rådets direktiv 77/538/EØF af 28. juni 1977 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om tågebaglygter på motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil ⁽¹⁶⁾
- Rådets direktiv 77/539/EØF af 28. juni 1977 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om baklygter på motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil ⁽¹⁷⁾
- Rådets direktiv 77/540/EØF af 28. juni 1977 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om parkeringslygter på motordrevne køretøjer ⁽¹⁸⁾

⁽¹⁾ EFT L 38 af 11.2.1974, s. 22.

⁽²⁾ EFT L 165 af 20.6.1974, s. 16.

⁽³⁾ EFT L 221 af 12.8.1974, s. 1.

⁽⁴⁾ EFT L 266 af 2.10.1974, s. 4.

⁽⁵⁾ EFT L 196 af 26.7.1975, s. 1.

⁽⁶⁾ EFT L 24 af 30.1.1976, s. 1.

⁽⁷⁾ EFT L 24 af 30.1.1976, s. 6.

⁽⁸⁾ EFT L 262 af 27.9.1976, s. 1.

⁽⁹⁾ EFT L 262 af 27.9.1976, s. 32.

⁽¹⁰⁾ EFT L 262 af 27.9.1976, s. 54.

⁽¹¹⁾ EFT L 262 af 27.9.1976, s. 71.

⁽¹²⁾ EFT L 262 af 27.9.1976, s. 85.

⁽¹³⁾ EFT L 262 af 27.9.1976, s. 96.

⁽¹⁴⁾ EFT L 262 af 27.9.1976, s. 122.

⁽¹⁵⁾ EFT L 145 af 13.6.1977, s. 41.

⁽¹⁶⁾ EFT L 220 af 29.8.1977, s. 60.

⁽¹⁷⁾ EFT L 220 af 29.8.1977, s. 72.

⁽¹⁸⁾ EFT L 220 af 29.8.1977, s. 83.

- Rådets direktiv 77/541/EØF af 28. juni 1977 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om sikkerhedsseleer og fastholdelsesanordninger i motordrevne køretøjer ⁽¹⁾
- Rådets direktiv 77/649/EØF af 27. september 1977 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning vedrørende førerens synsfelt i motordrevne køretøjer ⁽²⁾
- Rådets direktiv 78/316/EØF af 21. december 1977 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om bilers indre indretning (identificering af betjeningsorganer, kontrollamper og indikatorer) ⁽³⁾
- Rådets direktiv 78/317/EØF af 21. december 1977 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning vedrørende afrimnings- og afdugningsanordninger til ruder i biler ⁽⁴⁾
- Rådets direktiv 78/318/EØF af 21. december 1977 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om rudeviskere og rudevaskere til biler ⁽⁵⁾
- Rådets direktiv 78/549/EØF af 12. juni 1978 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning vedrørende hjulafskærmning på biler ⁽⁶⁾
- Rådets direktiv 78/932/EØF af 16. oktober 1978 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om nakkestøtter i motordrevne køretøjer ⁽⁷⁾
- Rådets direktiv 89/297/EØF af 13. april 1989 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om sideafskærmning (sideskærme) af visse motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil ⁽⁸⁾
- Rådets direktiv 91/226/EØF af 27. marts 1991 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om afskærmningssystemer til visse motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil ⁽⁹⁾
- Rådets direktiv 92/21/EØF af 31. marts 1992 om masse og dimensioner for motorkøretøjer af klasse M₁ ⁽¹⁰⁾
- Rådets direktiv 92/22/EØF af 31. marts 1992 om sikkerhedsruder og materiale til ruder på motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil ⁽¹¹⁾
- Rådets direktiv 92/23/EØF af 31. marts 1992 om dæk til motorkøretøjer og påhængskøretøjer samt om montering heraf ⁽¹²⁾
- Rådets direktiv 92/24/EØF af 31. marts 1992 om hastighedsbegrænsende anordninger eller lignende indbyggede hastighedsbegrænsende systemer for visse motorkøretøjsklasser ⁽¹³⁾
- Rådets direktiv 92/114/EØF af 17. december 1992 om udragende dele foran bagpanelet på førerhuse til motorkøretøjer i klasse N ⁽¹⁴⁾
- Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 94/20/EF af 30. maj 1994 om mekaniske tilkoblingsanordninger for motorkøretøjer og påhængskøretøjer og anordningernes fastgøring på køretøjerne ⁽¹⁵⁾
- Europa-Parlamentet og Rådets direktiv 95/28/EF af 24. oktober 1995 om brændbarheden af materialer, der benyttes ved den indvendige indretning af visse klasser af motorkøretøjer ⁽¹⁶⁾
- Europa-Parlamentet og Rådets direktiv 96/27/EF af 20. maj 1996 om beskyttelse af personer i motorkøretøjer ved sidepåkørsel og om ændring af direktiv 70/156/EØF ⁽¹⁷⁾
- Europa-Parlamentet og Rådets direktiv 96/79/EF af 16. december 1996 om beskyttelse af personer i motorkøretøjer ved frontal kollision og om ændring af direktiv 70/156/EØF ⁽¹⁸⁾
- Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 97/27/EF af 22. juli 1997 om masse og dimensioner for visse motorkøretøjsklasser og påhængskøretøjer dertil og om ændring af direktiv 70/156/EØF ⁽¹⁹⁾

⁽¹⁾ EFT L 220 af 29.8.1977, s. 95.

⁽²⁾ EFT L 267 af 19.10.1977, s. 1.

⁽³⁾ EFT L 81 af 28.3.1978, s. 3.

⁽⁴⁾ EFT L 81 af 28.3.1978, s. 27.

⁽⁵⁾ EFT L 81 af 28.3.1978, s. 49.

⁽⁶⁾ EFT L 168 af 26.6.1978, s. 45.

⁽⁷⁾ EFT L 325 af 20.11.1978, s. 1.

⁽⁸⁾ EFT L 124 af 5.5.1989, s. 1.

⁽⁹⁾ EFT L 103 af 23.4.1991, s. 5.

⁽¹⁰⁾ EFT L 129 af 14.5.1992, s. 1.

⁽¹¹⁾ EFT L 129 af 14.5.1992, s. 11.

⁽¹²⁾ EFT L 129 af 14.5.1992, s. 95.

⁽¹³⁾ EFT L 129 af 14.5.1992, s. 154.

⁽¹⁴⁾ EFT L 409 af 31.12.1992, s. 17.

⁽¹⁵⁾ EFT L 195 af 29.7.1994, s. 1.

⁽¹⁶⁾ EFT L 281 af 23.11.1995, s. 1.

⁽¹⁷⁾ EFT L 169 af 8.7.1996, s. 1.

⁽¹⁸⁾ EFT L 18 af 21.1.1997, s. 7.

⁽¹⁹⁾ EFT L 233 af 25.8.1997, s. 1.

— Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/91/EF af 14. december 1998 om motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil til transport af farligt gods ad vej og om ændring af direktiv 70/156/EØF om typegodkendelse af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil ⁽¹⁾

— Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/40/EF af 26. juni 2000 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om motorkøretøjers afskærmning fortil mod underkøring og om ændring af Rådets direktiv 70/156/EØF ⁽²⁾

— Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/56/EF af 27. september 2001 om opvarmningsanlæg til motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil, om ændring af Rådets direktiv 70/156/EØF og om ophævelse af Rådets direktiv 78/548/EØF ⁽³⁾

— 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 ⁽⁴⁾

— Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/97/EF af 10. november 2003 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om typegodkendelse af anordninger til indirekte udsyn og af køretøjer udstyret med disse anordninger, om ændring af direktiv 70/156/EØF og om ophævelse af direktiv 71/127/EØF ⁽⁵⁾.

(34) Målet for denne forordning, nemlig gennemførelsen af det indre marked ved indførelse af fælles tekniske krav vedrørende motorkøretøjers og dæks sikkerhed og miljøvenlighed, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, og kan derfor, på grund af dens omfang, bedre nås på fællesskabsplan; Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går forordningen ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål —

⁽¹⁾ EFT L 11 af 16.1.1999, s. 25.

⁽²⁾ EFT L 203 af 10.8.2000, s. 9.

⁽³⁾ EFT L 292 af 9.11.2001, s. 21.

⁽⁴⁾ EFT L 42 af 13.2.2002, s. 1.

⁽⁵⁾ EUT L 25 af 29.1.2004, s. 1.

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

KAPITEL I

GENSTAND, ANVENDELSESOMRÅDE OG DEFINITIONER

Artikel 1

Genstand

Denne forordning fastsætter krav for:

- 1) typegodkendelse af motorkøretøjer, påhængskøretøjer dertil samt systemer, komponenter og separate tekniske enheder beregnet hertil, for så vidt angår deres sikkerhed
- 2) typegodkendelse af motorkøretøjer, hvad angår dæktryksovervågningssystemer, med hensyn til sikkerhed, brændstoffeffektivitet og CO₂-emissioner og, hvad angår gearskiftindikatorer, med hensyn til brændstoffeffektivitet og CO₂-emissioner og
- 3) typegodkendelse af nyfremstillede dæk med hensyn til deres sikkerhed, rullemodstand og rullestøjsemission.

Artikel 2

Anvendelsesområde

Denne forordning finder anvendelse på køretøjer i klasse M, N og O samt på systemer, komponenter og separate tekniske enheder hertil som defineret i del A i bilag II til direktiv 2007/46/EF, med forbehold af artikel 5-12 i denne forordning.

Artikel 3

Definitioner

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

Endvidere forstås ved:

- 1) »elektronisk stabilitetskontrol (ESC)«: en elektronisk kontrolfunktion i et køretøj, der forbedrer køretøjets dynamiske stabilitet
- 2) »køretøj i klasse I M₂ eller M₃«: et køretøj i klasse M₂ eller M₃, der kan medtage flere end 22 passagerer ud over føreren, og som er indrettet med ståpladser for at give mulighed for hyppig ind- og udstigning
- 3) »køretøj i klasse A M₂ eller M₃«: et køretøj i klasse M₂ eller M₃ med en kapacitet på højst 22 passagerer ud over føreren, og som er konstrueret til at medføre stående passagerer, og som har sæder og er indrettet med ståpladser
- 4) »system til advarsel om at vognbanen forlades (LDW-system)«: et system, der advarer føreren om, at køretøjet utilsigtet er ved at bevæge sig ud af dets vognbane

- 5) »avanceret nødbremsesystem«: et system, der automatisk opdager en nødsituation og aktiverer køretøjets bremsesystem for at nedbremse køretøjet og således undgå eller afbøde et sammenstød
- 6) »belastningstal«: et eller to tal, som angiver den belastning, som dækket kan bære ved enkeltmontering eller enkelt- og dobbeltmontering ved en hastighed, svarende til den dertil hørende hastighedskategori, når det anvendes i overensstemmelse med de af fabrikanten angivne anvendelseskrav
- 7) »dæktryksovervågningssystem«: et system monteret i et køretøj, der er i stand til at vurdere dæktryk eller variationer i dæktrykket over tid og sende oplysninger herom til føreren, mens køretøjet kører
- 8) »dæk til særlig anvendelse«: et dæk beregnet til blandet kørsel på både vej og i terræn eller til anden særlig kørsel
- 9) »professionelt off road-dæk«: en underklasse af dæk til særlig anvendelse, som primært anvendes til kørsel i vanskeligt terræn
- 10) »forstærket dæk« eller »dæk til ekstra belastning«: et dæk med pneumatisk struktur i klasse C1, hvor dækkassen kan klare en større belastning end et tilsvarende standarddæk
- 11) »snedæk«: et dæk, hvis slidbanemønster, slidbanesammensætning eller opbygning primært er udformet til på sne at opnå en bedre ydeevne end et normaldæk for så vidt angår dets evne til at sætte køretøjet i gang eller holde det i gang
- 12) »reservedæk af T-typen«: et reservedæk til midlertidig brug ved højere dæktryk end normaldæk eller forstærkede dæk
- 13) »trækdæk«: et dæk i klasse C2 eller C3, mærket med M + S eller M.S eller M&S og beregnet til montering på et køretøjs drivaksel(-aksler)
- 14) »udsat trafikant«: fodgængere, cyklister og motorcyklister
- 15) »gearskiftindikator« eller »GSI«: en synlig indikator, der henstiller til føreren at skifte gear
- 16) »manuel gearkasse«: en gearkasse, der fungerer på en sådan måde, at gearskift mellem alle eller nogle af gearene altid er en omgående følge af en handling, føreren har foretaget, uanset dens fysiske gennemførelse. Dette dækker ikke systemer, hvor føreren kun kan forvælge en bestemt strategi for gearskifte eller begrænse antallet af gear, der er til rådighed under kørslen, men hvor selve gearskiftet iværksættes uafhængigt af førerens beslutning i overensstemmelse med visse kørselsmønstre.

KAPITEL II

FABRIKANTENS FORPLIGTELSE

Artikel 4

Almindelige forpligtelser

1. Fabrikanten skal påvise, at alle nye køretøjer med henblik på salg, registrering eller ibrugtagning i Fællesskabet er typegodkendt i overensstemmelse med denne forordning og gennemførelsesbestemmelserne hertil.
2. Fabrikanten kan vælge at anmode om typegodkendelse for alle systemer og monteringen af alle komponenter og separate tekniske enheder, der er omfattet af denne forordning, eller om typegodkendelse for et eller flere systemer og monteringen af en eller flere komponenter og en eller flere separate tekniske enheder, der er omfattet af denne forordning. Typegodkendelse i henhold til de i bilag IV anførte FN/ECE-regulativer betragtes som EF-typegodkendelse i overensstemmelse med denne forordning og gennemførelsesbestemmelserne hertil.
3. Fabrikanten skal påvise, at alle nye systemer, komponenter og separate tekniske enheder, som sælges eller ibrugtages i Fællesskabet, er typegodkendt i overensstemmelse med denne forordning og gennemførelsesbestemmelserne hertil.

Artikel 5

Generelle krav og prøvninger

1. Fabrikanten skal sikre, at køretøjer konstrueres, fremstilles og samles på en sådan måde, at risikoen for, at personer i køretøjet eller andre trafikanter kommer til skade, er mindst mulig.
2. Fabrikanten skal sikre, at køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder opfylder de relevante krav i denne forordning og i gennemførelsesbestemmelserne hertil, herunder krav vedrørende:
 - a) køretøjskonstruktionens integritet, herunder kollisionssprøvningsprøvnings
 - b) systemer, der hjælper føreren med at have køretøjet under kontrol, herunder styresystem, bremsesystem og elektronisk stabilitetskontrolsystem
 - c) systemer, der giver føreren udsyn til og oplysninger om køretøjets tilstand og de umiddelbare omgivelser, herunder ruder, spejle og informationssystemer
 - d) køretøjets lyssystemer
 - e) systemer til beskyttelse af fører og passagerer, herunder indvendig indretning, nakkestøtter, sikkerhedsseler, »ISO-fix«-forankringer eller indbyggede barnefastholdelsesanordninger og døre
 - f) køretøjets ydre og tilbehør til køretøjet
 - g) elektromagnetisk kompatibilitet

h) akustiske alarmanordninger

i) varmeanlæg

j) tyverisikringsanordninger

k) køretøjets identifikationssystemer

l) masse og dimensioner

m) elektricitetssikkerhedsudstyr

n) gearskiftindikatorer.

3. Kravene i stk. 1 og 2 finder anvendelse på de køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder hertil, som fremgår af bilag I.

Artikel 6

Særlige krav vedrørende visse køretøjer i klasse N og O

1. Ud over kravene i artikel 5, 8, 9, 10 og 12 samt gennemførelsesbestemmelserne hertil, skal køretøjer i klasse N og O, hvor dette er relevant, opfylde kravene i stk. 2-5 i denne artikel og gennemførelsesbestemmelserne hertil.

2. Køretøjer i klasse N₂ og N₃ skal være konstrueret på en sådan måde, at risikoen for kvæstelse af fører og passagerer ved et frontalt sammenstød som følge af underkøring bliver mindst mulig.

3. Køretøjer i klasse N₂, N₃, O₃ og O₄ skal konstrueres på en sådan måde, at risikoen for kvæstelse af udsatte trafikanter i forbindelse med underkøring, hvor køretøjet rammes fra siden af en udsat trafikant, minimeres.

4. Køretøjets førerhus eller den plads, der er afsat til fører og passagerer, skal have tilstrækkelig styrke til at yde beskyttelse ved sammenstød eller væltning, under hensyntagen til FN/ECE-regulativ 29.

5. Køretøjer i klasse N₂, N₃, O₃ og O₄ skal konstrueres på en sådan måde, at stænk fra køretøjet påvirker andre køretøjers udsyn mindst muligt.

Artikel 7

Særlige krav vedrørende køretøjer i klasse M₂ og M₃

1. Ud over kravene i artikel 5, 8, 9, 10 og 12 samt gennemførelsesbestemmelserne hertil, skal køretøjer i klasse M₂ og M₃,

hvor dette er relevant, opfylde kravene i stk. 2-5 i denne artikel og gennemførelsesbestemmelserne hertil.

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

3. Køretøjets karrosseri skal være konstrueret og fremstillet således, at køretøjet kan føres på sikker og stabil vis, også når det er lastet til fuld kapacitet. Der skal træffes passende foranstaltninger for at opretholde en sikker adgang til og en sikker udgang fra køretøjet, især i nødstilfælde.

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

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

Artikel 8

Klassificering af dæk

1. Dæktyper klassificeres således:

a) Klasse C1 — dæk, der primært er konstrueret til køretøjer i klasse M₁, N₁, O₁ og O₂

b) Klasse C2 — dæk, der primært er konstrueret til køretøjer i klasse M₂, M₃, N, O₃ og O₄ med et belastningstal ved enkeltmontering ≤ 121 og en hastighedskategori ≥ »N«

c) Klasse C3 — dæk, der primært er konstrueret til køretøjer i klasse M₂, M₃, N, O₃ og O₄ med et af følgende belastningstal:

i) belastningstal ved enkeltmontering ≤ 121 og en hastighedskategori ≤ »M«

ii) belastningstal ved enkeltmontering ≥ 122.

En dæktype kan klassificeres i mere end én af klasserne, hvis dæktypen opfylder alle de relevante krav i hver af de klasser, som den klassificeres i.

2. Den fortegnelse over belastningstal og de dertil svarende masser, der findes i FN/ECE-regulativ nr. 30 og 54 finder anvendelse.

Artikel 9

Særlige bestemmelser for dæk til køretøjer, montering af dæk og dæktryksovervågningssystemer

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

2. Køretøjer i klasse M_1 skal være udstyret med et præcist dæktryksovervågningssystem, der i påkommende fald kan advare føreren under kørslen om tab af dæktryk i et af dækkene, hvilket også er relevant af hensyn til et optimalt brændstofforbrug og trafikikkerheden. Der indføres relevante grænser i de tekniske specifikationer for at opnå dette, hvilket desuden skal give mulighed for en teknologineutral og omkostningseffektiv fremgangsmåde for udvikling af nøjagtige dæktryksovervågningssystemer.

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

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

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

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

- a) dæk med et hastighedsindeks på under 80 km/h
- b) dæk, hvis nominelle fælgdiameter ikke er større end 254 mm eller er 635 mm eller derover
- c) reservedæk af T-typen til midlertidig brug
- d) dæk konstrueret til montering på køretøjer, der er registreret første gang før den 1. oktober 1990
- e) dæk forsynet med ekstra anordninger til forbedring af træk-egenskaberne.

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

Artikel 10

Avancerede køretøjssystemer

1. Med forbehold af de fritagelser, der er fastsat i overensstemmelse med artikel 14, stk. 3, litra a), skal køretøjer i klasse M_2 , M_3 , N_2 og N_3 være udstyret med et avanceret nødbremsesystem, som opfylder kravene i denne forordning og gennemførelsesbestemmelserne hertil.

2. Med forbehold af de fritagelser, der er fastsat i overensstemmelse med artikel 14, stk. 3, litra a), skal køretøjer i klasse M_2 , M_3 , N_2 og N_3 være udstyret med et system til advarsel om, at vognbanen forlades (LDW-system), som opfylder kravene i denne forordning og gennemførelsesbestemmelserne hertil.

Artikel 11

Gearskiftindikatorer

På køretøjer i klasse M_1 med en referencemasse på højst 2 610 kg og køretøjer, for hvilke typegodkendelsen er udvidet efter artikel 2, stk. 2, i forordning (EF) nr. 715/2007, og som er udstyret med en manuel gearkasse, skal der i overensstemmelse med kravene i denne forordning og gennemførelsesbestemmelserne hertil monteres gearskiftindikatorer.

Artikel 12

Elektroniske stabilitetskontrollsystemer

1. Køretøjer i klasse M_1 og N_1 skal være udstyret med et elektronisk stabilitetskontrollsystem, som opfylder kravene i denne forordning og gennemførelsesbestemmelserne hertil.

2. Med undtagelse af terrængående køretøjer som defineret i punkt 4.2 og 4.3 i bilag III, del A, i direktiv 2007/46/EF, skal følgende køretøjer udstyres med et elektronisk stabilitetskontrollsystem, som opfylder kravene i denne forordning og gennemførelsesbestemmelserne hertil:

- a) køretøjer i klasse M_2 og M_3 , bortset fra køretøjer med mere end tre aksler, ledbusser og busser i klasse I eller klasse A
- b) køretøjer i klasse N_2 og N_3 , bortset fra køretøjer med mere end tre aksler, sættevognstrækkere med en bruttomasse for køretøjet på mellem 3,5 og 7,5 tons, og køretøjer til særlig brug som defineret i punkt 5.7 og 5.8 i bilag III, del A, i direktiv 2007/46/EF
- c) køretøjer i klasse O_3 og O_4 , som er udstyret med luftaffjedring, bortset fra køretøjer med mere end tre aksler, anhængere til kørsel med særtransport og anhængere, som er indrettet med ståpladser.

KAPITEL III

MEDLEMSSTATERNES FORPLIGTELSE

Artikel 13

Typegodkendelse af køretøjer, komponenter og separate tekniske enheder

1. Med virkning fra den 1. november 2011 skal de nationale myndigheder med begrundelse i elektroniske stabilitetskontrollsystemer nægte at meddele EF-typegodkendelse eller national typegodkendelse til nye typer af køretøjer i klasse M_1 og N_1 , hvis de ikke opfylder kravene i denne forordning og gennemførelsesbestemmelserne hertil.

Fra de gennemførelsesdatoer, der er fastsat i tabel 1 i bilag V, skal de nationale myndigheder med begrundelse i elektroniske stabilitetskontrollsystemer nægte at meddele EF-typegodkendelse eller national typegodkendelse til nye typer af køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ og O₄, hvis de ikke opfylder kravene i denne forordning og gennemførelsesbestemmelserne hertil.

2. Med virkning fra den 1. november 2012 skal de nationale myndigheder med begrundelse i de områder af køretøjssikkerhed og dæk, der er omfattet af artikel 5-8, artikel 9, stk. 2, og artikel 11, nægte at meddele:

- a) EF-typegodkendelse eller national typegodkendelse til nye typer af køretøjer i de klasser, der er nærmere angivet i nævnte artikler og deres gennemførelsesforanstaltninger, hvis de pågældende køretøjer ikke opfylder kravene i denne forordning og gennemførelsesbestemmelserne hertil, og
- b) EF-typegodkendelse for nye typer komponenter/separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, hvis de pågældende komponenter eller separate tekniske enheder ikke opfylder kravene i denne forordning og gennemførelsesbestemmelserne hertil.

3. Med virkning fra den 1. november 2012 skal de nationale myndigheder med begrundelse i de områder vedrørende dæk, der er omfattet af artikel 9, stk. 1 og stk. 3 til 7, og bilag II, med undtagelse af de grænseværdier for rullemodstand, der er fastsat i tabel 2 i del B i bilag II, nægte at meddele EF-typegodkendelse for nye typer komponenter/separate tekniske enheder, hvis de ikke opfylder kravene i denne forordning og gennemførelsesbestemmelserne hertil.

Med virkning fra den 1. november 2013 skal de nationale myndigheder med begrundelse i de områder vedrørende dæk, der er omfattet af artikel 9, stk. 1 og stk. 3 til 7, og bilag II, med undtagelse af de grænseværdier for rullemodstand, der er fastsat i tabel 2 i del B i bilag II, nægte at meddele EF-typegodkendelse eller national typegodkendelse til nye typer af køretøjer i klasse M, N og O, hvis de ikke opfylder kravene i denne forordning og gennemførelsesbestemmelserne hertil.

4. Fra de gennemførelsesdatoer, der er fastsat i tabel 2 i bilag V, skal de nationale myndigheder af årsager, der vedrører elektroniske stabilitetskontrollsystemer, anse typeattester for nye køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ og O₄ for ikke længere at være gyldige i henhold til artikel 26 i direktiv 2007/46/EF og forbyde registrering, salg og ibrugtagning af sådanne køretøjer, hvis de pågældende køretøjer ikke opfylder kravene i denne forordning og gennemførelsesbestemmelserne hertil.

5. Med virkning fra den 1. november 2014 skal de nationale myndigheder med begrundelse i de områder af køretøjssikkerhed og dæk, der er omfattet af artikel 5, 6, 7 og 8, artikel 9 stk. 1-4, artikel 11, artikel 12, stk. 1, og del A og B i bilag II, med undtagelse af grænseværdierne for rullemodstand

for C3-dæk og de grænseværdier for rullemodstand, der er fastsat i tabel 2 i del B i bilag II:

- a) anse typeattester for nye køretøjer i de køretøjsklasser, der er angivet i de nævnte artikler, for ikke længere at være gyldige i henhold til artikel 26 i direktiv 2007/46/EF og forbyde registrering, salg og ibrugtagning af sådanne køretøjer, hvis de pågældende køretøjer ikke opfylder kravene i denne forordning og gennemførelsesbestemmelserne hertil, og
- b) forbyde salg og ibrugtagning af nye komponenter eller separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, hvis de pågældende komponenter eller separate tekniske enheder ikke opfylder kravene i denne forordning og gennemførelsesbestemmelserne hertil.

6. Med virkning fra den 1. november 2016 skal de nationale myndigheder med begrundelse i dæks rullestøj, og for så vidt angår C3-dæk også med begrundelse i rullemodstand, med undtagelse af de grænseværdier, der er fastsat i tabel 2 i del B i bilag II:

- a) anse typeattester for nye køretøjer i klasse M, N og O for ikke længere at være gyldige i henhold til artikel 26 i direktiv 2007/46/EF og forbyde registrering, salg og ibrugtagning af sådanne køretøjer, hvis de pågældende køretøjer ikke overholder kravene i denne forordning og gennemførelsesbestemmelserne hertil, og
- b) forbyde salg og ibrugtagning af nye dæk til sådanne køretøjer, hvis de pågældende nye dæk ikke opfylder kravene i denne forordning og gennemførelsesbestemmelserne hertil.

7. Med virkning fra den 1. november 2016 skal de nationale myndigheder med begrundelse i dæks rullemodstand nægte at meddele EF-typegodkendelse for komponenter/separate tekniske enheder til nye typer dæk, hvis de ikke overholder grænseværdierne for rullemodstand som fastsat i tabel 2 i del B i bilag II.

8. Med virkning fra den 1. november 2017 skal de nationale myndigheder med begrundelse i dæks rullemodstand nægte at meddele EF-typegodkendelse eller national typegodkendelse til nye typer køretøjer i klasse M, N og O, hvis de ikke overholder grænseværdierne for rullemodstand som fastsat i tabel 2 i del B i bilag II.

9. Med virkning fra den 1. november 2018 skal de nationale myndigheder:

- a) med begrundelse i de i tabel 2 i del B i bilag II fastsatte grænseværdier for C1- og C2-dæks rullemodstand anse typeattester for nye køretøjer i klasse M, N og O for ikke længere at være gyldige i henhold til artikel 26 i direktiv 2007/46/EF og forbyde registrering, salg og ibrugtagning af sådanne køretøjer, hvis de pågældende køretøjer ikke opfylder de relevante bestemmelser i denne forordning og gennemførelsesbestemmelserne hertil, og

b) forbyde salg og ibrugtagning af nye dæk til sådanne køretøjer, hvis de pågældende nye dæk ikke overholder grænseværdierne for rullemodstand i tabel 2 i del B i bilag II.

10. Med virkning fra den 1. november 2020 skal de nationale myndigheder:

a) med begrundelse i de i tabel 2 i del B i bilag II fastsatte grænseværdier for C3-dæks rullemodstand anse typeattester for nye køretøjer i klasse M, N og O for ikke længere at være gyldige i henhold til artikel 26 i direktiv 2007/46/EF og forbyde registrering, salg og ibrugtagning af sådanne køretøjer, hvis de pågældende køretøjer ikke opfylder de relevante bestemmelser i denne forordning og gennemførelsesbestemmelserne hertil, og

b) forbyde salg og ibrugtagning af nye dæk til sådanne køretøjer, hvis de pågældende nye dæk ikke overholder grænseværdierne for rullemodstand i tabel 2 i del B i bilag II.

11. C1-, C2- og C3-dæk, som er produceret før de i stk. 5, 6, 9 og 10 fastsatte datoer, og som ikke overholder kravene i bilag II, kan sælges i en periode på højst 30 måneder fra disse datoer.

12. Med virkning fra den 1. november 2013 skal de nationale myndigheder med begrundelse i de områder af køretøjsikkerhed, der er omfattet af artikel 10, nægte at meddele EF-typegodkendelse eller national typegodkendelse til nye typer køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂ and N₃, hvis de pågældende køretøjer ikke opfylder kravene i denne forordning og gennemførelsesbestemmelserne hertil.

13. Med virkning fra den 1. november 2015 skal de nationale myndigheder med begrundelse i køretøjsikkerhed omfattet af artikel 10 anse typeattester for nye køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂ and N₃ for ikke længere at være gyldige i henhold til artikel 26 i direktiv 2007/46/EF og forbyde registrering, salg og ibrugtagning af sådanne køretøjer, hvis de pågældende køretøjer ikke opfylder kravene i denne forordning og gennemførelsesbestemmelserne hertil.

14. De nationale myndigheder skal tillade salg og ibrugtagning af køretøjer, komponenter og separate tekniske enheder, der er typegodkendt før de i stk. 1, 2 og 3 omhandlede datoer, og fortsat meddele udvidelse af godkendelser for disse køretøjer, komponenter og separate tekniske enheder i henhold til den retsakt, i henhold til hvilken der oprindeligt blev meddelt godkendelse, medmindre de krav, der gælder for sådanne køretøjer, komponenter eller separate tekniske enheder er blevet ændret eller nye krav er blevet tilføjet ved denne forordning og gennemførelsesbestemmelserne hertil.

De nationale myndigheder skal tillade salg og ibrugtagning af og skal fortsat meddele udvidelser af EF-typegodkendelser for udskiftningskomponenter og separate tekniske enheder i form af udskiftningsdele, med undtagelse af udskiftningsdæk, beregnet

til køretøjer, der er typegodkendt før de i stk. 1, 2 og 3 omhandlede datoer, i henhold til betingelserne i den retsakt, i henhold til hvilket der oprindeligt blev meddelt godkendelse.

15. For så vidt andet ikke er fastsat i stk. 1-14, og med forbehold af ikrafttrædelsen af de i artikel 14 omhandlede gennemførelsesforanstaltninger, må nationale myndigheder, hvis en fabrikant anmoder herom, ikke med begrundelse i de områder af køretøjsikkerhed og dæk, der er omfattet af artikel 5 til 12:

a) nægte at meddele EF-typegodkendelse eller national typegodkendelse for en ny type køretøj eller at meddele EF-typegodkendelse for komponenter/separate tekniske enheder, hvis det pågældende køretøj, komponent eller separate tekniske enhed opfylder kravene i denne forordning og gennemførelsesbestemmelserne hertil, eller

b) forbyde registrering, salg eller ibrugtagning af et nyt køretøj eller forbyde salg eller ibrugtagning af en ny komponent eller separat teknisk enhed, hvis det pågældende køretøj, komponent eller separate tekniske enhed opfylder kravene i denne forordning og gennemførelsesbestemmelserne hertil.

KAPITEL IV

GENNEMFØRELSE

Artikel 14

Gennemførelsesforanstaltninger

1. Kommissionen vedtager følgende gennemførelsesforanstaltninger:

a) detaljerede regler vedrørende de specifikke procedurer, prøvninger og tekniske krav for typegodkendelsen af motorkøretøjer, påhængskøretøjer dertil samt komponenter og separate tekniske enheder i forbindelse med bestemmelserne i artikel 5 til 12

b) detaljerede regler vedrørende specifikke sikkerhedskrav til køretøjer, der er beregnet til vejtransport af farligt gods i eller mellem medlemsstaterne under hensyntagen til FN/ECE-regulativ 105

c) en mere præcis fastsættelse af, hvilke krav med hensyn til fysiske egenskaber og ydeevne et dæk skal opfylde for at blive defineret som »dæk til særlig anvendelse«, »professionelt off road-dæk«, »forstærket dæk«, »dæk til ekstra belastning«, »snedæk«, »reservedæk af T-typen« eller »trækdæk«, jf. artikel 3, stk. 2, nr. 8-13

d) ændringer af grænseværdierne for rullemodstand og rullestøj i del B og C i bilag II i det omfang dette nødvendiggøres af ændringer i prøvningsprocedurer, uden derved at sænke det eksisterende niveauet for beskyttelse af miljøet

e) detaljerede regler vedrørende proceduren for fastsættelse af de støjniveauer, der er omhandlet i punkt 1 i del C i bilag II

f) bestemmelser til ændring af bilag IV, således at det indbefatter de FN/ECE-regulativer, som gøres bindende, jf. artikel 4, stk. 4, i afgørelse 97/836/EF.

2. Foranstaltningerne i stk. 1 med undtagelse af dem, der vedrører bestemmelserne i artikel 10, vedtages senest den 31. december 2010.

Foranstaltningerne vedrørende bestemmelserne i artikel 10 vedtages senest den 31. december 2011.

3. Kommissionen kan vedtage følgende gennemførelsesforanstaltninger:

a) fritagelse af visse køretøjer eller køretøjskategorier i klasse M₂, M₃, N₂ og N₃ for forpligtelsen til at være udstyret med de i artikel 10 omhandlede avancerede køretøjssystemer, hvis det på grundlag af en cost/benefit-analyse og under hensyntagen til alle relevante sikkerhedsaspekter viser sig, at anvendelsen af sådanne systemer ikke egner sig for det pågældende køretøj eller den pågældende køretøjskategori

b) på grundlag af en cost/benefit-analyse og senest den 31. december 2010, en forkortelse af den i artikel 13, stk. 11, omhandlede periode, eventuelt differentieret efter dækkklasse eller -kategori.

4. De i denne artikel omhandlede foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning, herunder ved at supplere den, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 15, stk. 2.

Artikel 15

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af Det Tekniske Udvalg for Motor-køretøjer (TCMV) nedsat ved artikel 40, stk. 1, i direktiv 2007/46/EF.

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5a, stk. 1-4, og artikel 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

KAPITEL V

AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 16

Sanktioner

1. Medlemsstaterne fastsætter sanktionsbestemmelser for fabrikanternes overtrædelse af bestemmelserne i denne forordning og gennemførelsesbestemmelserne hertil og træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de iværksættes. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til over-

trædelsen og have afskrækkende virkning. Medlemsstaterne anmelder disse sanktionsbestemmelser til Kommissionen senest den 20. februar 2011 eller i givet fald senest 18 måneder efter, at den relevante gennemførelsesforanstaltning er trådt i kraft, og giver omgående Kommissionen meddelelse om enhver efterfølgende ændring af dem.

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

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

b) forfalskning af prøvningsresultater med henblik på typegodkendelse

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

Artikel 17

Rapportering

Senest den 1. december 2012 og derefter hvert tredje år forelægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet, herunder, hvis det er hensigtsmæssigt, forslag om ændring af denne forordning eller andre relevante fællesskabsretsakter vedrørende indføjelser af nye sikkerhedsfunktioner.

Artikel 18

Ændringer af direktiv 2007/46/EF

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

Artikel 19

Ophævelse

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

2. Direktiv 92/23/EØF ophæves med virkning fra den 1. november 2017.

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

Artikel 20

Ikrafttræden

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

Den finder anvendelse fra den 1. november 2011.

Artikel 13, stk. 15, og artikel 14 og punkt 1, litra a), nr. iii), punkt 1, litra b), nr. iii), punkt 1, litra b), nr. iv), punkt 2, litra c), punkt 3, litra a), nr. iii), punkt 3, litra b), nr. iii), punkt 3,

litra c), nr. iii), punkt 3, litra d), nr. iii), punkt 3, litra e), nr. iii), og punkt 3, litra f), nr. i), i bilag III finder anvendelse fra den 20. august 2009.

Punkt 1, litra a), nr. i), punkt 1, litra b), nr. i), punkt 2, litra a), punkt 3, litra a), nr. i), punkt 3, litra b), nr. i), punkt 3, litra c), nr. i), punkt 3, litra d), nr. i), punkt 3, litra e), nr. i), og punkt 3, litra f), nr. ii), i bilag III finder anvendelse fra den 1. november 2014.

Punkt 1, litra a), nr. ii), punkt 1, litra b), nr. ii), punkt 2, litra b), punkt 3, litra a), nr. ii), punkt 3, litra b), nr. ii), punkt 3, litra c), nr. ii), punkt 3, litra d), nr. ii), punkt 3, litra e), nr. ii), og punkt 4 i bilag III finder anvendelse fra den 1. november 2017.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 13. juli 2009.

På Europa-Parlamentets vegne
H.-G. PÖTTERING
Formand

På Rådets vegne
E. ERLANDSSON
Formand

Emne	Gyldighedsområde (køretøjsklasser)									
	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
Identifikation af betjeningsorganer, kontrol-lamper og indikatorer	X	X	X	X	X	X				
Afdugning/afrimning	X	(¹)	(¹)	(¹)	(¹)	(¹)				
Rudeviskere og rudevaskere	X	(²)	(²)	(²)	(²)	(²)				
Varmeanlæg	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Hjulafskærmning	X									
Nakkestøtter	X									
Sideafskærmning					X	X			X	X
Afskærmningssystemer					X	X			X	X
Sikkerhedsglas	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Dæk	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Hastighedsbegrænsende anordninger		X	X		X	X				
Masser og dimensioner	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Udragende dele på førerhuse				X	X	X				
Tilkoblingsanordninger	X (³)	X (³)	X (³)	X (³)	X (³)	X (³)	X	X	X	X
Antændelighed			X							
Busser		X	X							
Frontalkollisioner	X (⁴)									
Sidepåkørsel	X (⁵)			X (⁵)						
Køretøjer til transport af farligt gods				X (⁶)	X (⁶)	X (⁶)	X (⁶)	X (⁶)	X (⁶)	X (⁶)
Afskærmning fortil mod underkøring					X	X				

(¹) Køretøjer af denne klasse skal være monteret med passende afrimnings- og afdugningsanordning.

(²) Køretøjer af denne klasse skal være monteret med passende forrudeviskere og -vasker.

(³) Kun for køretøjer, som er udstyret med tilkoblingsanordning.

(⁴) Totalmasse på indtil 2 500 kg.

(⁵) Kun for køretøjer, hvor »sædets referencepunkt« (»R«-punktet) for det laveste sæde befinder sig højst 700 mm over jorden. »R«-punktet er defineret i FN/ECE-regulativ 95.

(⁶) Kun hvis fabrikanten ansøger om typegodkendelse af et køretøj, der er bestemt til brug for transport af farligt gods.

BILAG II

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

DEL A — KRAV TIL VEJGREB I VÅDT FØRE

Klasse C1-dæk skal opfylde følgende krav:

Anvendelseskategori	Vådgrebsindeks (G)
snedæk med et hastighedssymbol (»Q« eller under, ekskl. »H«), der angiver en maksimumhastighed på ikke over 160 km/h $\geq 0,9$	$\geq 0,9$
snedæk med et hastighedssymbol (»R« eller over, inkl. »H«), der angiver en maksimumhastighed på over 160 km/h $\geq 1,0$	$\geq 1,0$
normalt dæk (vejkørsel)	$\geq 1,1$

DEL B — RULLEMODSTAND

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

Tabel 1

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

Tabel 2

Dækklasse	Maksimumværdi (kg/ton) 2. etape
C1	10,5
C2	9,0
C3	6,5

For snedæk i tabel 2 hæves grænseværdierne med 1 kg/ton.

DEL C — RULLESTØJ

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

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

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

For snedæk, dæk til ekstra belastning eller forstærkede dæk eller enhver kombination af disse klassifikationer, hæves ovenstående grænseværdier med 1 dB(A).

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

Dækklasser	Anvendelseskategori	Grænseværdi (dB(A))
C2	Normale dæk	72
	Trækdæk	73
C3	Normale dæk	73
	Trækdæk	75

For dæk til særlig anvendelse hæves ovenstående grænseværdier med 2 dB(A). Der tillades yderligere 2 dB(A) for snedæk i klasse C2 (trækdæk). For alle andre kategorier af dæk i klasse C2 og C3 tillades yderligere 1 dB(A) for snedæk.

BILAG III

Ændringer af direktiv 2007/46/EF

I direktiv 2007/46/EF foretages følgende ændringer:

1) Del I i bilag IV ændres således:

a) tabellen ændres således:

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

ii) punkt 46 udgår

iii) følgende punkt indsættes:

Punkt	Emne	Retsaktens nummer	EFT/EUT-reference	Gyldighedsområde (køretøjsklasser)										
				M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	
»63	Generel sikkerhed	Forordning (EF) nr. 661/2009	L 200 af 31.7.2009, s. 1.	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X«

b) der foretages følgende ændringer i tillægget:

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

ii) punkt 46 i tabellen udgår

iii) følgende punkt indsættes:

	Emne	Retsaktens nummer	EFT/EUT-reference	M ₁
»63	Generel sikkerhed	Forordning (EF) nr. 661/2009	L 200 af 31.7.2009, s. 1.	P/A«

iv) under »forklarende bemærkninger« tilføjes følgende:

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

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

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

b) punkt 46 udgår

c) følgende punkt indsættes:

	Emne	Retsaktens nummer ¹⁾	Ændret ved	Gyldig for version
»63	Generel sikkerhed	Forordning (EF) nr. 661/2009«		

e) i tillæg 5 foretages følgende ændringer i tabellen:

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

ii) punkt 46 udgår

iii) følgende punkt indsættes:

Punkt	Emne	Retsaktens nummer	Mobilkran klasse N ₃
»63	Generel sikkerhed	Forordning (EF) nr. 661/2009	P/A«

f) under »forklarende bemærkninger« foretages følgende ændringer:

i) punkt C, U, W₅, og W₆ udgår

ii) følgende tilføjes:

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

4) Tabellen i bilag XV, punkt 46, udgår.

BILAG IV

Liste over FN/ECE-regulativer, hvis anvendelse er obligatorisk

—

BILAG V

Gennemførelsesdatoer for elektroniske stabilitetskontrolsystemer til køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ og O₄

Tabel 1 — Gennemførelsesdatoer for nye typer af køretøjer

Køretøjets klasse	Gennemførelsesdato:
M ₂	11. juli 2013
M ₃ (klasse III)	1. november 2011
M ₃ < 16 tons (pneumatisk transmission)	1. november 2011
M ₃ (klasse II og B (hydraulisk transmission))	11. juli 2013
M ₃ (klasse III) (hydraulisk transmission)	11. juli 2013
M ₃ (klasse III) (pneumatisk betjeningstransmission og hydraulisk energitransmission)	11. juli 2014
M ₃ (klasse II) (pneumatisk betjeningstransmission og hydraulisk energitransmission)	11. juli 2014
M ₃ (andet end ovenstående)	1. november 2011
N ₂ (hydraulisk transmission)	11. juli 2013
N ₂ (pneumatisk betjeningstransmission og hydraulisk energitransmission)	11. juli 2014
N ₂ (andet end ovenstående)	11. juli 2012
N ₃ (2-akslede sættevognstrækkere)	1. november 2011
N ₃ (2-akslede sættevognstrækkere med pneumatisk betjeningstransmission (ABS))	1. november 2011
N ₃ (3 aksler med elektrisk betjeningstransmission (EBS))	1. november 2011
N ₃ (2 og 3 aksler med elektrisk betjeningstransmission (EBS))	11. juli 2012
N ₃ (andet end ovenstående)	1. november 2011
O ₃ (samlet akseltryk mellem 3,5 og 7,5 tons)	11. juli 2012
O ₃ (andet end ovenstående)	1. november 2011
O ₄	1. november 2011

Tabel 2 — Gennemførelsesdatoer for nye køretøjer

Køretøjs klasse	Gennemførelsesdato:
M ₂	11. juli 2015
M ₃ (klasse III)	1. november 2014
M ₃ < 16 tons (pneumatisk transmission)	1. november 2014
M ₃ (klasse II og B (hydraulisk transmission)	11. juli 2015
M ₃ (klasse III) (hydraulisk transmission)	11. juli 2015
M ₃ (klasse III) (pneumatisk betjeningstransmission og hydraulisk energitransmission)	11. juli 2016
M ₃ (klasse II) (pneumatisk betjeningstransmission og hydraulisk energitransmission)	11. juli 2016
M ₃ (andet end ovenstående)	1. november 2014
N ₂ (hydraulisk transmission)	11. juli 2015
N ₂ (pneumatisk betjeningstransmission og hydraulisk energitransmission)	11. juli 2016
N ₂ (andet end ovenstående)	1. november 2014
N ₃ (2-akslede sættevognstrækkere)	1. november 2014
N ₃ (2-akslede sættevognstrækkere med pneumatisk betjeningstransmission (ABS))	1. november 2014
N ₃ (3 aksler med elektrisk betjeningstransmission (EBS))	1. november 2014
N ₃ (2 og 3 aksler med elektrisk betjeningstransmission (EBS))	1. november 2014
N ₃ (andet end ovenstående)	1. november 2014
O ₃ (samlet akseltryk mellem 3,5 – 7,5 tons)	1. november 2014
O ₃ (andet end ovenstående)	1. november 2014
O ₄	1. november 2014