

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EU) Nr. 168/2013

af 15. januar 2013

om godkendelse og markedsovervågning af to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION
HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions
funktionsmåde, særlig artikel 114,

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de
nationale parlamenter,

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

efter den almindelige lovgivningsprocedure ⁽²⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Det indre marked omfatter et område uden indre grænser, hvor der skal sikres fri bevægelighed for varer, personer, tjenester og kapital. Med henblik herpå blev der ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/24/EF ⁽³⁾ om standardtypegodkendelse af to- og trehjulede motordrevne køretøjer etableret et omfattende typegodkendelsessystem for sådanne køretøjer. Disse principper bør fortsat finde anvendelse på denne forordning og delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter vedtaget i henhold til denne forordning.
- (2) Gennemskuelige, enkle og konsekvente bestemmelser, der skaber juridisk sikkerhed og klarhed til fordel for både erhvervsliv og forbrugere, bør være fundamentet for det indre marked.
- (3) Med henblik på at forenkle og fremskynde vedtagelsen af typegodkendelseslovgivningen er der blevet indført en ny fremgangsmåde i EU-lovgivningen vedrørende typegodkendelse af køretøjer, hvor lovgiveren i den almindelige lovgivningsprocedure kun fastsætter de grundlæggende regler og principper og delegerer fastsættelsen af yderligere tekniske enkeltheder til Kommissionen. For så vidt angår materielle krav bør denne forordning derfor kun fastlægge grundlæggende bestemmelser om funktionel

sikkerhed og miljøegenskaber, mens den giver Kommissionen beføjelse til at fastsætte de tekniske specifikationer.

- (4) Denne forordning bør ikke berøre foranstaltninger på nationalt plan eller EU-plan vedrørende brugen af køretøjer i klasse L på vejene, som f.eks. særlige krav til kørekort, begrænsning af højeste hastighed og foranstaltninger vedrørende adgang til bestemte veje.
- (5) Markedsovervågningen i automobilektoren, især i sektoren for køretøjer i klasse L, bør forbedres ved at forbedre de lovgivningsbestemmelser, der gælder for produktionens overensstemmelse, og specificere de forpligtelser, der påhviler de erhvervsdrivende i forsyningskæden. Især bør den rolle og det ansvar, der påhviler de myndigheder i medlemsstaterne, der forestår typegodkendelse og markedsovervågning, tydeliggøres, og kravene til kompetence, forpligtelser og præstation for de tekniske tjenester, som udfører test til typegodkendelser af køretøjer, strammes. Sikring af overensstemmelse med kravene vedrørende typegodkendelse og produktionens overensstemmelse i den lovgivning, der gælder for automobilektoren, bør fortsat være de godkendende myndigheders centrale ansvar, mens markedsovervågning kan være en kompetence, som deles mellem forskellige nationale myndigheder. Der bør gennemføres en effektiv samordning på EU-plan og nationalt plan af tilsynet med, at de godkendende myndigheder og markedsovervågningsmyndighederne anvender de nye bestemmelser effektivt.
- (6) De nationale myndigheders forpligtelser, som er fastsat i bestemmelserne om markedsovervågning i denne forordning, er mere specifikke end de tilsvarende bestemmelser i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 765/2008 af 9. juli 2008 om kravene til akkreditering og markedsovervågning i forbindelse med markedsføring af produkter ⁽⁴⁾.
- (7) Denne forordning bør indeholde væsentlige krav med hensyn til miljøbeskyttelse og køretøjers funktionelle sikkerhed. De vigtigste elementer i de relevante krav i denne forordning er baseret på resultaterne af den af Kommissionen gennemførte konsekvensanalyse af 4. oktober 2010, der analyserer forskellige løsningsmuligheder med opstilling af mulige fordele og ulemper med hensyn til økonomi, miljø, sikkerhed og samfundsmæssige aspekter. Både kvalitative og kvantitative aspekter indgik i analysen. Efter en sammenligning af de forskellige muligheder blev de foretrukne løsningsmuligheder identificeret og udvalgt som grundlag for denne forordning.

⁽¹⁾ EUT C 84 af 17.3.2011, s. 30.

⁽²⁾ Europa-Parlamentets holdning af 20.11.2012 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets afgørelse af 11.12.2012.

⁽³⁾ EFT L 124 af 9.5.2002, s. 1.

⁽⁴⁾ EUT L 218 af 13.8.2008, s. 30.

- (8) Det er hensigten med denne forordning at fastlægge harmoniserede regler for typegodkendelse af køretøjer i klasse L med henblik på at sikre, at det indre marked fungerer efter hensigten. Køretøjer i klasse L er to-, tre- eller firehjulede køretøjer som f.eks. motordrevne tohjulede køretøjer, tricykler og quadricykler. Desuden er det hensigten med denne forordning at forenkle de nuværende lovgivningsmæssige rammer, at nedbringe emissionerne fra køretøjer i klasse L og derigennem opnå en mere forholdsmæssig andel af emissioner for køretøjer i klasse L af de samlede emissioner fra vejtransport, at øge det generelle sikkerhedsniveau, at foretage tilpasninger til den tekniske udvikling og at stramme reglerne om markedsovervågning.
- (9) For at sikre et højt niveau af køretøjers funktionelle sikkerhed, arbejdssikkerhed og miljøbeskyttelse bør de tekniske krav og de miljøstandarder, der gælder for køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder med hensyn til typegodkendelse, harmoniseres.
- (10) Opfyldelsen af målene med denne forordning bør ikke påvirkes af monteringen af bestemte systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, efter at køretøjet er blevet markedsført, registreret eller taget i brug. Der bør derfor gennemføres egnede foranstaltninger for at sikre, at systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, som kan monteres på køretøjer, og som i betydelig grad ville kunne forringe funktionen af systemer, der er væsentlige for miljøbeskyttelse eller funktionel sikkerhed, kontrolleres af en godkendende myndighed, før de markedsføres, registreres eller ibrugtages.
- (11) Ved Europa-Parlamentet og Rådets direktiv 95/1/EF af 2. februar 1995 om konstruktivt bestemt maksimalhastighed samt motorens maksimale drejningsmoment og nettoeffekt for to- og trehjulede motordrevne køretøjer⁽¹⁾ fik medlemsstaterne mulighed for at nægte første registrering og eventuelt efterfølgende registreringer inden for deres område af køretøjer med en maksimal nettoeffekt på over 74 kW. Den forventede sammenhæng mellem sikkerhed og begrænsning af den absolutte effekt kunne ikke bekræftes i flere forskellige videnskabelige undersøgelser. Af denne grund og for at fjerne interne handelshindringer på EU-markedet, bør denne mulighed ikke opretholdes. Andre, mere effektive sikkerhedsforanstaltninger bør indføres for at bidrage til at reducere det høje antal dræbte og tilskadekomne blandt bruger af motordrevne tohjulede køretøjer i trafikulykker i Unionen.
- (12) Denne forordning fastsætter miljøkrav i to trin, hvoraf det andet trin (Euro 5) er obligatorisk for nye typer køretøjer fra den 1. januar 2020, hvilket skaber forudsigelighed for køretøjsfabrikanternes og leverandørindustriens langtidspanlægning. En undersøgelse af de miljømæssige konsekvenser som påkrævet i henhold til denne forordning bør på grundlag af den fremtidige tilgængelige viden sikre yderligere underbyggelse gennem modelbygning, teknisk gennemførlighed og analyse af omkostningseffektivitet baseret på den senest tilgængelige viden. Herudover bør undersøgelsen bl.a. vurdere gennemførligheden og omkostningseffektiviteten af krav til prøvning af overensstemmelse efter ibrugtagning, krav vedrørende off cycle-emissioner og en emissionsgrænse for antal partikler for visse (under)klasser. På grundlag af undersøgelsesresultaterne bør Kommissionen overveje at fremsætte et forslag, der indfører disse nye elementer i den fremtidige typegodkendelseslovgivning, der finder anvendelse efter de trin, der er fastsat i denne forordning.
- (13) Det er hensigten med EU-typegodkendelsessystemet at gøre det muligt for de enkelte medlemsstater for hver enkel type køretøj at bekræfte, at det har gennemgået de prøvninger, der er fastsat i denne forordning og i delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der er vedtaget i henhold til denne forordning, og at der til dets fabrikant er blevet udstedt en typegodkendelsesattest. Det forpligter også fabrikanterne til at udstede en typeattest for hvert køretøj fremstillet i overensstemmelse med typegodkendelsen. Når et køretøj er ledsaget af en sådan attest, bør det tillades, at det gøres tilgængeligt på markedet og registreres til brug i hele Unionen.
- (14) For at sikre, at proceduren for overvågning af produktions overensstemmelse, som er en af hjørnestenene i EU-typegodkendelsessystemet, er blevet gennemført korrekt og fungerer, som den skal, bør fabrikanterne kontrolleres regelmæssigt af en kompetent myndighed eller en dertil udpeget teknisk tjeneste, som er i besiddelse af de krævede kvalifikationer på dette område.
- (15) Denne forordning udgør et sæt specifikke sikkerheds- og miljøkrav. Det er derfor vigtigt at fastsætte bestemmelser for at sikre, at fabrikanten eller enhver anden erhvervsdrivende i forsyningskæden i tilfælde, hvor et køretøj udgør en alvorlig risiko for brugerne eller miljøet, har truffet effektive beskyttelsesforanstaltninger, herunder tilbagekaldelse af køretøjer i overensstemmelse med artikel 20 i forordning (EF) nr. 765/2008. De godkendende myndigheder bør derfor være i stand til at vurdere, om disse foranstaltninger er tilstrækkelige.
- (16) I visse begrænsede tilfælde er det hensigtsmæssigt at tillade national typegodkendelse af små serier. For at undgå misbrug bør en forenklet procedure for små serier af køretøjer indskrænkes til en meget begrænset produktion. Det er derfor nødvendigt nøjagtigt at definere begrebet små serier med hensyn til antallet af køretøjer, der produceres.

⁽¹⁾ EFT L 52 af 8.3.1995, s. 1.

- (17) Unionen er en kontraherende part i overenskomsten under FN's Økonomiske Kommission for Europa (FN/ECE) 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 («Overenskomsten af 1958, som revideret»)⁽¹⁾. For at forenkle typegodkendelseslovgivningen i overensstemmelse med anbefalingerne i rapporten offentliggjort af Kommissionen i 2006 med titlen »CARS 21: En konkurrencevenlig lovramme for automobiler i det 21. århundrede«, vil det være hensigtsmæssigt at ophæve alle særdirektiverne uden at reducere beskyttelsesniveauet. Kravene i de pågældende direktiver bør overføres til denne forordning eller delegerede retsakter vedtaget i henhold til denne forordning og bør, hvor det er relevant, erstattes af henvisninger til de tilsvarende regulativer fra FN's Økonomiske Kommission for Europa (FN/ECE), som Unionen har stemt for eller som Unionen har tiltrådt, og som er knyttet som bilag til Overenskomsten af 1958, som revideret. For at lette den administrative byrde i forbindelse med typegodkendelsesprocessen bør køretøjsfabrikanterne have mulighed for, når det er relevant, at ansøge om typegodkendelse i henhold til denne forordning ved direkte at opnå godkendelse efter de relevante FN/ECE-regulativer, som der henvises til i bilagene til denne forordning eller i de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold til denne forordning.
- (18) FN/ECE-regulativerne og ændringerne hertil, som Unionen har stemt for under anvendelse af afgørelse 97/836/EF, bør derfor indarbejdes i EU-typegodkendelseslovgivningen. Tilsvarende bør Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage de nødvendige tilpasninger til bilagene til denne forordning eller til de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold til denne forordning.
- (19) Det er nødvendigt, at der er ubegrænset adgang til reparationsinformationer om køretøjer via et standardiseret format, der kan anvendes til at finde tekniske informationer, samt at der er effektiv konkurrence på markedet for informationstjenester vedrørende vedligeholdelse og reparation af køretøjer for at forbedre det indre markeds funktion, navnlig hvad angår den frie bevægelighed for varer, etableringsfriheden og den frie udveksling af tjenesteydelser. En stor del af disse informationer vedrører egendiagnosesystemer og deres interaktion med andre systemer i køretøjet. Det er hensigtsmæssigt, at der fastsættes tekniske specifikationer, som fabrikanternes websteder bør opfylde, sideløbende med målrettede foranstaltninger for at sikre små og mellemstore virksomheder adgang på rimelige vilkår.
- (20) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser⁽²⁾.
- (21) For at supplere denne forordning med yderligere tekniske detaljer bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår miljøpræstationer og fremdriftsydelse, funktionel sikkerhed og køretøjskonstruktion. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau. Kommissionen bør i forbindelse med forberedelsen og udarbejdelsen af delegerede retsakter sørge for samtidig, rettidig og hensigtsmæssig fremsendelse af relevante dokumenter til Europa-Parlamentet og Rådet.
- (22) Medlemsstaterne bør fastsætte de sanktioner, der skal anvendes i tilfælde af overtrædelse af denne forordning og af delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter vedtaget i henhold til denne forordning, og sikre, at de gennemføres. Disse sanktioner bør være effektive, stå i et rimeligt forhold til overtrædelsen og have en afskrækkende virkning.
- (23) For at kunne vurdere og afgøre, hvorvidt den obligatoriske montering af visse avancerede bremsesystemer bør udvides til at omfatte yderligere kategorier af motorcykler, bør Kommissionen aflægge rapport til Europa-Parlamentet og Rådet på grundlag af bl.a. data for trafikulykker indgivet af medlemsstaterne.
- (24) Selv om intet i denne forordning hindrer medlemsstaterne i fortsat at anvende deres respektive individuelle godkendelsesordninger, bør Kommissionen aflægge rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om, hvorledes disse nationale ordninger fungerer på grundlag af oplysninger fra medlemsstaterne med henblik på at genoverveje spørgsmålet om, hvorvidt der bør fremsættes et lovgivningsmæssigt forslag om harmonisering af de individuelle godkendelsessystemer på EU-plan.
- (25) I forbindelse med revisionen af 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⁽³⁾ bør der tages højde for afgrænsningen mellem denne forordning og direktiv 2007/46/EF i lyset af medlemsstaternes erfaring med anvendelsen af denne forordning, navnlig med henblik på at sikre retfærdig konkurrence mellem klasser af køretøjer.

⁽¹⁾ Rådets afgørelse 97/836/EF (EFT L 346 af 17.12.1997, s. 78).

⁽²⁾ EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13.

⁽³⁾ EUT L 263 af 9.10.2007, s. 1.

(26) For at gøre bestemmelserne i nærværende forordning så klare, forudsigelige, fornuftige og enkle som muligt og for at lette byrden for køretøjsfabrikanter bør denne forordning kun indeholde et begrænset antal gennemførelsesstadier for indførelsen af nye emissionsniveauer og sikkerhedskrav. Industrien bør have tilstrækkelig tid til at tilpasse sig de nye bestemmelser i nærværende forordning og de tekniske specifikationer og administrative bestemmelser i delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter vedtaget i henhold til denne forordning. For at sikre, at fabrikanterne har tilstrækkelig tid til at udvikle, afprøve og gennemføre tekniske løsninger på serieproducerede køretøjer, og at fabrikanter og godkendende myndigheder i medlemsstaterne har tilstrækkelig tid til at indføre de nødvendige administrative systemer, er det af afgørende betydning, at kravene fastlægges i god tid.

(27) Direktiv 2002/24/EF og de heri omhandlede særdirektiver er flere gange blevet ændret væsentligt. Af hensyn til klarhed, rationalitet og forenkling bør direktiv 2002/24/EF og de heri omhandlede særdirektiver ophæves og erstattes af én forordning samt et lille antal delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter. Vedtagelsen af en forordning sikrer, at de pågældende bestemmelser finder direkte anvendelse og kan ajourføres meget hurtigere og effektivere, således at der kan tages bedre hensyn til den tekniske udvikling.

(28) Følgende direktiver bør ophæves:

— Direktiv 2002/24/EF

— Rådets direktiv 93/14/EØF af 5. april 1993 om bremser for to- og trehjulede motordrevne køretøjer ⁽¹⁾

— Rådets direktiv 93/30/EØF af 14. juni 1993 om lydsignalapparater på to- og trehjulede motordrevne køretøjer ⁽²⁾

— Rådets direktiv 93/33/EØF af 14. juni 1993 om tyverisikring på to- og trehjulede motordrevne køretøjer ⁽³⁾

— Rådets direktiv 93/93/EØF af 29. oktober 1993 om masse og dimensioner for to- og trehjulede motordrevne køretøjer ⁽⁴⁾

— direktiv 95/1/EF

— Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 97/24/EF af 17. juni 1997 om dele af og kendetegn ved to- og trehjulede motordrevne køretøjer ⁽⁵⁾

— Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/7/EF af 20. marts 2000 om hastighedsmålere for to- og trehjulede motordrevne køretøjer ⁽⁶⁾

— Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/51/EF af 19. juli 2002 om reduktion af emissionerne af forurenende stoffer fra to- og trehjulede motordrevne køretøjer ⁽⁷⁾

— Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/62/EF af 13. juli 2009 om anbringelsessted for bagnummerplade på to- og trehjulede motordrevne køretøjer ⁽⁸⁾

— Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/67/EF af 13. juli 2009 om montering af lygter og lyssignaler på to- og trehjulede motordrevne køretøjer ⁽⁹⁾

— Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/78/EF af 13. juli 2009 om støtteben på tohjulede motordrevne køretøjer ⁽¹⁰⁾

— Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/79/EF af 13. juli 2009 om fastholdelsesanordninger for passagerer på tohjulede motordrevne køretøjer ⁽¹¹⁾

— Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/80/EF af 13. juli 2009 om identificering af betjeningsorganer, kontrollamper og indikatorer på to- og trehjulede motordrevne køretøjer ⁽¹²⁾

— Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/139/EF af 25. november 2009 om foreskrevne påskrifter og skilte på to- og trehjulede motordrevne køretøjer ⁽¹³⁾

(29) Målene for denne forordning, nemlig at fastsætte harmoniserede regler om de administrative og tekniske krav til typegodkendelse af køretøjer i klasse L og markedsovervågning af sådanne køretøjer, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og derfor på grund af omfanget og virkningerne heraf bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

⁽¹⁾ EFT L 121 af 15.5.1993, s. 1.

⁽²⁾ EFT L 188 af 29.7.1993, s. 11.

⁽³⁾ EFT L 188 af 29.7.1993, s. 32.

⁽⁴⁾ EFT L 311 af 14.12.1993, s. 76.

⁽⁵⁾ EFT L 226 af 18.8.1997, s. 1.

⁽⁶⁾ EFT L 106 af 3.5.2000, s. 1.

⁽⁷⁾ EFT L 252 af 20.9.2002, s. 20.

⁽⁸⁾ EUT L 198 af 30.7.2009, s. 20.

⁽⁹⁾ EUT L 222 af 25.8.2009, s. 1.

⁽¹⁰⁾ EUT L 231 af 3.9.2009, s. 8.

⁽¹¹⁾ EUT L 201 af 1.8.2009, s. 29.

⁽¹²⁾ EUT L 202 af 4.8.2009, s. 16.

⁽¹³⁾ EUT L 322 af 9.12.2009, s. 3.

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

KAPITEL I

FORMÅL, ANVENDELSESOMRÅDE OG DEFINITIONER

Artikel 1

Formål

1. Denne forordning fastsætter de administrative og tekniske krav til typegodkendelse af alle nye køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder som omhandlet i artikel 2, stk. 1.

Denne forordning finder ikke anvendelse på godkendelse af individuelle køretøjer. Medlemsstater, der udsteder sådanne individuelle godkendelser, skal imidlertid acceptere enhver typegodkendelse af køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder udstedt i henhold til denne forordning i stedet for de pågældende nationale bestemmelser.

2. Denne forordning fastsætter krav i forbindelse med markedsovervågning af køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder, der skal godkendes i henhold til denne forordning. Denne forordning fastsætter endvidere kravene til markedsovervågning af dele af og udstyr til sådanne køretøjer.

3. Denne forordning berører ikke anvendelsen af lovgivning om trafikssikkerhed.

Artikel 2

Anvendelsesområde

1. Denne forordning finder anvendelse på alle to- eller trehjulede køretøjer og quadricykler som kategoriseret i artikel 4 og i bilag I (»køretøjer i klasse L«), som er beregnet til kørsel på offentlig vej, herunder køretøjer konstrueret og fremstillet i et eller flere trin, og på systemer, komponenter og separate tekniske enheder samt dele og udstyr konstrueret og fremstillet til sådanne køretøjer

Denne forordning finder også anvendelse på enduromotorcykler (L3e-AxE (x = 1, 2 eller 3)), trialmotorcykler (L3e-AxT (x = 1, 2 eller 3)) og tunge terrængående quads (L7e-B) som kategoriseret i artikel 4 og i bilag I.

2. Denne forordning finder ikke anvendelse på følgende køretøjer:

a) køretøjer med en konstruktivt bestemt maksimal hastighed på højst 6 km/h

b) køretøjer udelukkende til brug for fysisk handicappede

c) køretøjer, der udelukkende er beregnet til at blive styret af en person til fods

d) køretøjer udelukkende til brug ved konkurrencer

e) køretøjer, der er konstrueret og fremstillet til anvendelse af væbnede styrker, civilforsvaret, brandvæsenet, ordensmagten og akutmedicinske tjenester

f) landbrugs- og skovbrugstraktorer, der falder ind under Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 167/2013 af 5. februar 2013 om godkendelse og markedsovervågning af landbrugs- og skovbrugstraktorer ⁽¹⁾, maskiner, der falder ind under Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 97/68/EF af 16. december 1997 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod emission af forurenende luftarter og partikler fra forbrændingsmotorer til montering i mobile ikke-vejgående maskiner ⁽²⁾ og Parlamentets og Rådets direktiv 2006/42/EF af 17. maj 2006 om maskiner ⁽³⁾, samt motor-køretøjer, der falder ind under direktiv 2007/46/EF

g) køretøjer, der hovedsagelig er beregnet til brug uden for vej (off road) og konstrueret til kørsel på overflader uden belægning

h) pedalcykler, som er udstyret med en elektrisk hjælpemotor med en maksimal kontinuerlig nominel effekt på 250 W eller derunder, hvor motorydelsen ophører, når cyklisten holder op med at træde, og ellers reduceres gradvis for at ophøre, inden køretøjets hastighed når 25 km/h

i) selvbalerende køretøjer

j) køretøjer, der ikke har mindst én siddeplads.

k) køretøjer udstyret med en siddeplads for føreren, hvis R-punkt højde er ≤ 540 mm, hvis der er tale om klasse L1e, L3e og L4e, eller ≤ 400 mm, hvis der er tale om klasse L2e, L5e, L6e og L7e.

Artikel 3

Definitioner

I denne forordning og i de i bilag II opførte retsakter finder, medmindre andet er bestemt heri, forstås ved:

1) »typegodkendelse«: den procedure, hvorved en godkende myndighed attesterer, at en type køretøj, system, komponent eller separat teknisk enhed opfylder de relevante administrative bestemmelser og tekniske krav

⁽¹⁾ Se side 1 i denne EUT.

⁽²⁾ EFT L 59 af 27.2.1998, s. 1.

⁽³⁾ EUT L 157 af 9.6.2006, s. 24.

- 2) »typegodkendelsesattest«: det dokument, hvorved den godkendende myndighed officielt attesterer, at en type køretøj, system, komponent eller separat teknisk enhed er godkendt
- 3) »typegodkendelse af et helt køretøj«: en typegodkendelse, hvor en godkendende myndighed attesterer, at en type af delvis opbygget, færdigopbygget eller etapevis færdigopbygget køretøj opfylder de relevante administrative bestemmelser og tekniske krav
- 4) »EU-typegodkendelse«: den procedure, hvorved en godkendende myndighed attesterer, at en type køretøj, system, komponent eller separat teknisk enhed opfylder de relevante administrative bestemmelser og tekniske krav i denne forordning
- 5) »EU-typegodkendelsesattest«: den attest, der er baseret på den model, der er fastsat i den gennemførelsesretsakt, der er vedtaget i henhold til denne forordning, eller den meddelelsesformular, der findes i de relevante FN/ECE-regulativer, der er omhandlet i denne forordning eller i delegerede retsakter vedtaget i henhold til denne forordning
- 6) »typegodkendelse af et system«: en typegodkendelse, hvor en godkendende myndighed attesterer, at et system, der er indbygget i en bestemt køretøjstype, opfylder de relevante administrative bestemmelser og tekniske krav
- 7) »typegodkendelse af separat teknisk enhed«: en typegodkendelse, hvor en godkendende myndighed attesterer, at en separat teknisk enhed opfylder de relevante administrative bestemmelser og tekniske krav for så vidt angår en eller flere nærmere bestemte køretøjstyper
- 8) »typegodkendelse af en komponent«: en typegodkendelse, hvor en godkendende myndighed attesterer, at en komponent uafhængigt af et køretøj opfylder de relevante administrative bestemmelser og tekniske krav
- 9) »national typegodkendelse«: en typegodkendelsesprocedure fastlagt i en medlemsstats nationale lovgivning, idet gyldigheden af en sådan godkendelse er begrænset til den pågældende medlemsstats område
- 10) »typeattest«: det dokument, der er udstedt af fabrikanten og attesterer, at et fremstillet køretøj er i overensstemmelse med den godkendte køretøjstype
- 11) »basiskøretøj«: ethvert køretøj, som anvendes på den indledende etape i en etapevis typegodkendelsesprocedure
- 12) »delvis opbygget køretøj«: et køretøj, som skal gennem mindst én yderligere etape i opbygningen for at opfylde de relevante tekniske krav i denne forordning
- 13) »etapevis færdigopbygget køretøj«: et køretøj, som har gennemgået hele processen for etapevis typegodkendelse og opfylder de relevante tekniske krav i denne forordning
- 14) »færdigopbygget køretøj«: et køretøj, som ikke skal opbygges yderligere for at opfylde de relevante tekniske krav i denne forordning
- 15) »system«: en samling af anordninger, der i kombination udfører en eller flere specifikke funktioner i et køretøj, og som er omfattet af kravene i denne forordning eller delegerede retsakter eller gennemførelsesretsakter vedtaget i henhold til denne forordning
- 16) »komponent«: en anordning omfattet af kravene i denne forordning eller delegerede retsakter eller gennemførelsesretsakter vedtaget i henhold til denne forordning, som er bestemt til at være en del af et køretøj, og som kan typegodkendes uafhængigt af et køretøj i overensstemmelse med denne forordning eller delegerede retsakter eller gennemførelsesretsakter vedtaget i henhold til denne forordning, hvis der i disse retsakter udtrykkelig gives mulighed herfor
- 17) »separat teknisk enhed«: en anordning omfattet af kravene i denne forordning eller delegerede retsakter eller gennemførelsesretsakter vedtaget i henhold til denne forordning og bestemt til at være en del af et køretøj, som kan typegodkendes separat, men kun i forbindelse med en eller flere nærmere bestemte køretøjstyper, hvis der i disse retsakter udtrykkelig gives mulighed herfor
- 18) »dele«: produkter, der anvendes til samlingen af et køretøj, såvel som reservedele
- 19) »udstyr«: øvrige produkter ud over dele, der kan tilføjes eller monteres på et køretøj
- 20) »originale dele eller udstyr«: dele eller udstyr, der er fremstillet i overensstemmelse med de specifikationer og produktionsstandarder, som køretøjsfabrikanten har fastlagt for fremstillingen af dele eller udstyr til samlingen af det pågældende køretøj; dette omfatter dele eller udstyr, der er fremstillet på samme produktionslinje som disse dele eller udstyr; det lægges til grund, hvis ikke det modsatte bevises, at dele eller udstyr er originale dele eller udstyr, hvis fabrikanten attesterer, at delene eller udstyret er af samme kvalitet som de komponenter, der anvendes til samlingen af det pågældende køretøj og er fremstillet i overensstemmelse med køretøjsfabrikantens specifikationer og produktionsstandarder
- 21) »reservedele«: produkter, der monteres i eller på et køretøj for at erstatte dette køretøjs originale dele, herunder produkter som f.eks. smøremidler, der er nødvendige for brugen af et køretøj, dog med undtagelse af brændstof

- 22) »funktionel sikkerhed«: fravær af en uacceptabel risiko for fysisk skade eller sundhedsskade på personer eller skade på ejendom som følge af fejlfunktion af mekaniske, hydrauliske, pneumatiske, elektriske eller elektroniske systemer, komponenter eller separate tekniske enheder
- 23) »avanceret bremsesystem«: et blokeringsfrit bremsesystem, et kombineret bremsesystem eller begge
- 24) »blokeringsfrit bremsesystem«: et system, der mærker hjulslip og automatisk justerer det tryk, der frembringer bremskraften på hjulet/hjulene for at begrænse sådant hjulslip
- 25) »kombineret bremsesystem«:
- a) for køretøjer i klasse L1e og L3e: et driftsbremsesystem, hvor mindst to bremser på forskellige hjul aktiveres ved betjening af en enkelt anordning
 - b) for køretøjer i klasse L4e: et driftsbremsesystem, hvor bremserne på mindst forhjul og baghjul aktiveres ved betjening af en enkelt anordning (hvis baghjul og sidevognshjul bremses af samme bremsesystem, betragtes dette som baghjulsbremse)
 - c) for køretøjer i klasse L2e, L5e, L6e og L7e: et driftsbremsesystem, hvor bremserne på alle hjul aktiveres ved betjening af en enkelt anordning
- 26) »automatisk tænding/slukning af lys«: en lyssystem, der tændes, når tændingsnøglen eller motorens on/off-kontakt er i positionen tændt (on)
- 27) »forureningsbegrænsende anordning«: de komponenter på et køretøj, der styrer eller begrænser udstødnings- og fordampningsemissionerne
- 28) »forureningsbegrænsende udskiftningsanordning«: en forureningsbegrænsende anordning eller et aggregat af anordninger, der er beregnet til at erstatte den originale forureningsbegrænsende anordning, og som kan godkendes som en separat teknisk enhed
- 29) »siddeplads«:
- a) en sadel, der tjener som siddeplads for enten føreren eller en passager, og hvorpå man sidder overskrævs, eller
 - b) ethvert sæde, der kan tjene som siddeplads for mindst en person på størrelse med en menneskedukke svarende til en 50-percentil voksen mand, når der er tale om føreren
- 30) »motor med kompressionstænding« eller »CI-motor«: en forbrændingsmotor, som fungerer efter principperne i »diesel«-cyklussen
- 31) »motor med styret tænding« eller »PI-motor«: en forbrændingsmotor, som fungerer efter principperne i »Otto«-cyklussen
- 32) »hybridkøretøj«: et motordrevet køretøj, der til fremdrift er forsynet med mindst to forskellige energiomdannere og to forskellige systemer til lagring af energi (på køretøjet)
- 33) »hybridt el-køretøj«: et køretøj, der til den mekaniske fremdrift bruger energi fra begge af følgende kilder af lagret energi/kraft på køretøjet:
- a) et brændstof
 - b) et batteri, en kondensator, et svinghjul/en generator eller andre elektriske energi- eller kraftlagringsenheder.
- Denne definition omfatter køretøjer, som trækker energi fra et brændstof, der forbruges udelukkende med henblik på genopladning af den elektriske energi-/kraftlagringsenhed
- 34) »fremdriftsmiddel«: en forbrændingsmotor, en elmotor, enhver hybrid anvendelse eller en kombination disse motortyper eller enhver anden motortype
- 35) »maksimal kontinuerlig nominel effekt«: den maksimale effekt over 30 minutter på en elektrisk motors udgangssaksel som fastsat i FN/ECE-regulativ nr. 85
- 36) »maksimal nettoeffekt«: en forbrændingsmotors maksimale effekt afgivet på prøvebænk på enden af krumtapakslen eller tilsvarende
- 37) »manipulationsanordning«: enhver konstruktionsanordning, som registrerer temperatur, køretøjets hastighed, motorens omdrejningstal (rpm) og/eller belastning, det anvendte gear, vakuum i indsugningsmanifolden eller ethvert andet parameter med henblik på at aktivere, modulere, forsinke eller deaktivere driften af en del af emissionsbegrænsningssystemet, og som derved reducerer dets effektivitet under betingelser, som man med rimelighed kan forvente at komme ud for under køretøjets normale drifts- og brugsforhold
- 38) »holdbarhed«: komponenter og systemers egenskab til at vare ved, således at miljøpræstationerne som fastsat i artikel 23 og bilag V stadig kan opfyldes efter et bestemt kilometertal som fastlagt i bilag VII, og således at køretøjets funktionelle sikkerhed er sikret, hvis køretøjet bruges under normale forhold eller forhold, som det er beregnet til, og vedligeholdes i overensstemmelse med fabrikantens anbefalinger

- 39) »slagvolumen«:
- a) for motorer med frem- og tilbagegående stempler, den nominelle slagvolumen
 - b) for drejestempelmotorer (Wankel-motorer), det dobbelte af den nominelle slagvolumen
- 40) »fordampningsemissioner«: de carbonhydriddampe, der udsendes fra et køretøjs brændstoflagrings- og brændstoftilførselssystem, men ikke fra udstødningen
- 41) »SHED-prøvning«: en køretøjsprøvning i et forseglet hus til bestemmelse af fordampning, hvor en særlig prøvning af fordampningsemissionen gennemføres
- 42) »gasbrændstofsysteem«: et system bestående af lagring af et gasbrændstof, en brændstofforsyning samt måle- og styringskomponenter monteret på en motor med det formål at gøre det muligt for motoren at køre på LPG, CNG eller hydrogen som eneste brændstof, som et af to brændstoffer eller som et af flere brændstoffer
- 43) »gasformige forurenende stoffer«: udstødningsemissioner af carbonmonoxid (CO), nitrogenoxider (NO_x) udtrykt i nitrogendioxid-ækvivalent (NO₂-ækvivalent) og carbonhydrider (HC)
- 44) »udstødningsemissioner«: emissionen af gasformige forurenende stoffer og partikler, særlig fra køretøjets udstødningsrør
- 45) »partikler«: bestanddele af udstødningsgassen, som fjernes fra den fortyndede gas ved en maksimal temperatur på 325 K (52 °C) ved hjælp af de filtre, som er beskrevet i prøvningsproceduren for kontrol af gennemsnitlige udstødningssemissioner
- 46) »Den på verdensplan harmoniserede prøvningscyklus for motorcykler« eller »WMTC«: den på verdensplan harmoniserede WMTC-prøvningscyklus i laboratorium som defineret af FN/ECE i den globale tekniske forskrift nr. 2
- 47) »fabrikant«: den fysiske eller juridiske person, der overfor den godkendende myndighed er ansvarlig for alle aspekter af typegodkendelsesprocessen eller tilladelsesprocessen, for at sikre produktionens overensstemmelse, og som også er ansvarlig for markedsovervågningsspørgsmål for så vidt angår fremstillede køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder, uanset om den pågældende fysiske eller juridiske person er direkte involveret i alle etaper i udformningen og fremstillingen af det køretøj, det system, den komponent eller den separate tekniske enhed, som godkendelsesprocessen vedrører
- 48) »fabrikantens repræsentant«: enhver fysisk eller juridisk person, der er etableret i Unionen og behørigt udnævnt af fabrikanten til at repræsentere denne overfor den godkendende myndighed eller markedsovervågningsmyndigheden og handle på fabrikantens vegne, inden for de områder, der er omfattet af denne forordning
- 49) »importør«: enhver fysisk eller juridisk person, der er etableret i Unionen, og som markedsfører et køretøj, et system, en komponent, en separat teknisk enhed, en del eller udstyr fra et tredjeland
- 50) »distributør«: enhver fysisk eller juridisk person i forsyningskæden, med undtagelse af fabrikanten eller importøren, der tilgængeliggør et køretøj, et system, en komponent, en separat teknisk enhed, en del eller udstyr på markedet
- 51) »erhvervsdrivende«: fabrikanten, fabrikantens repræsentant, importøren eller distributøren
- 52) »registrering«: administrativ tilladelse til ibrugtagning af et køretøj i vejtrafik, hvorved køretøjet identificeres og tildeles et serienummer, der udgør dets registreringsnummer, som kan gælde permanent, midlertidigt eller for en kort periode
- 53) »ibrugtagning«: første anvendelse i Unionen til de beregnede formål af et køretøj, et system, en komponent, en separat teknisk enhed, en del eller udstyr
- 54) »markedsføring«: første tilgængeliggørelse af et køretøj, et system, en komponent, en separat teknisk enhed, en del eller udstyr i Unionen
- 55) »gøre tilgængelig på markedet«: enhver levering af et køretøj, et system, en komponent, en separat teknisk enhed, en del eller udstyr med henblik på distribution eller anvendelse på markedet som led i erhvervsvirksomhed, mod eller uden vederlag
- 56) »godkendende myndighed«: den myndighed i en medlemsstat, der er oprettet eller udpeget af medlemsstaten, og som Kommissionen er blevet underrettet om, og som er kompetent med hensyn til alle aspekter vedrørende godkendelse af en type køretøj, system, komponent eller separat teknisk enhed, med hensyn til godkendelsesproceduren, med hensyn til udstedelse og eventuel inddragelse af eller afslag på godkendelsesattester, med hensyn til at fungere som forbindelsesled til andre medlemsstaters godkendende myndigheder, med hensyn til udpegning af de tekniske tjenester og med hensyn til kontrol af, at fabrikanten opfylder sine forpligtelser for så vidt angår produktionens overensstemmelse
- 57) »markedsovervågningsmyndighed«: en myndighed i en medlemsstat, der er ansvarlig for at udføre markedsovervågningen på dens område

- 58) »markedsovervågning«: aktiviteter, der gennemføres, og foranstaltninger, der træffes af nationale myndigheder for at sikre, at køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, der gøres tilgængelige på markedet, overholder kravene i den relevante EU-harmoniseringslovgivning og ikke udgør nogen risiko for sundheden, sikkerheden eller noget andet aspekt af beskyttelsen af almene samfundshensyn
- 59) »national myndighed«: en godkendende myndighed eller enhver anden myndighed, der beskæftiger sig med og er ansvarlig for markedsovervågning, grænsekontrol eller registrering af køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, dele eller udstyr i en medlemsstat
- 60) »teknisk tjeneste«: en organisation eller et organ, der af en medlemsstats godkendende myndighed er udpeget til at fungere som prøvningslaboratorium, der skal udføre prøvninger, eller som et overensstemmelsesvurderingsorgan, der skal udføre den indledende vurdering og andre prøvninger eller foretage inspektioner på den godkendende myndigheds vegne; den godkendende myndighed kan også selv udøve disse funktioner
- 61) »prøvning i fabrikantregi«: udførelse af prøvninger i fabrikantens egne anlæg, registrering af prøvningsresultaterne og indsendelse af en rapport, inklusive konklusioner, til den godkendende myndighed, foretaget af en fabrikant, som er blevet udpeget som teknisk tjeneste med henblik på vurdering af opfyldelse af bestemte krav
- 62) »virtuel prøvningsmetode«: computersimulationer, herunder beregninger, der viser, om et køretøj, et system, en komponent eller en separat teknisk enhed opfylder de tekniske krav i en delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 30, stk. 6, uden at det er nødvendigt at anvende et fysisk køretøj, system, komponent eller separat teknisk enhed
- 63) »egendiagnose-system« eller »OBD-system«: et system, som er i stand til at opdage en fejl og finde det sandsynlige fejlsted ved hjælp af fejlkoder i en computerhukommelse
- 64) »reparations- og vedligeholdelsesinformationer«: alle de oplysninger, der er nødvendige til diagnosticering, service, syn, periodisk overvågning, reparation, omprogrammering eller re-initialisering af køretøjet, og som fabrikanterne stiller til rådighed for deres autoriserede forhandlere og reparatører, herunder alle efterfølgende ændringer og supplementering til sådanne oplysninger; disse informationer omfatter alle de oplysninger, der er nødvendige til indsætning af dele og udstyr i køretøjer
- 65) »uafhængig aktør«: virksomheder, ud over de autoriserede forhandlere og reparatører, der er direkte eller indirekte involveret i reparation og vedligeholdelse af køretøjer, især reparatører, fabrikanter eller distributører af reparationsudstyr, værktøj eller reservedele, tekniske forlag, automobilklubber, vejservicevirksomheder, virksomheder, der tilbyder inspektion og afprøvning, og virksomheder, der tilbyder undervisning af installatører, fabrikanter og reparatører af udstyr til køretøjer, som anvender alternative brændstoffer
- 66) »autoriseret reparatør«: en leverandør af reparations- og vedligeholdelsesydelser i forbindelse med køretøjer, som deltager i et distributionssystem oprettet af en køretøjsleverandør
- 67) »restkøretøj«: ethvert køretøj, som indgår i en lagerbeholdning, der ikke kan gøres tilgængeligt på markedet eller ikke længere kan gøres tilgængeligt på markedet, registreres eller tages i brug på grund af ikrafttrædelse af nye tekniske krav, som det ikke er godkendt til
- 68) »tohjulet motordrevet køretøj« eller »PTW« (powered two-wheeler): et motoriseret tohjulet køretøj, herunder motordrevne tohjulede, tohjulede knallerter og tohjulede motorcykler
- 69) »motordrevet tricycle«: et motoriseret trehjulet køretøj, der opfylder klassificeringskriterierne for køretøjer i klasse L5e
- 70) »quadricycle«: et firehjulet køretøj, der opfylder klassificeringskriterierne for køretøjer i klasse L6e eller L7e
- 71) »selvbalancerende køretøj«: et køretøjskoncept, der er baseret på en iboende ustabil ligevægt og har brug for et hjulpestyresystem for at holde balancen, og som omfatter motordrevne ethjulede køretøjer eller motordrevne tohjulede, tosporede køretøjer
- 72) »tvillingehjul«: to hjul, der er monteret på samme aksel, som betragtes som et enkelt hjul, og hvor afstanden mellem centrene af dækenes berøringsflader med jorden er mindre end 460 mm
- 73) »køretøjstype«: en gruppe af køretøjer, herunder varianter og versioner, af en bestemt klasse, der ikke adskiller sig med hensyn til mindst følgende væsentlige aspekter:
- a) klasse og underklasse
 - b) fabrikant
 - c) chassis, stel, understel, bundplade eller konstruktion, som de vigtigste komponenter er fastgjort til
 - d) fabrikantens typebetegnelse

- 74) »variant«: et køretøj af samme type, hvor:
- a) karrosseriets grundlæggende karakteristika er de samme
 - b) fremdriftssystemet og dets konfiguration er det samme
 - c) funktionsprincippet (arbejdsgang) det samme, hvis en forbrændingsmotor er del af fremdriftssystemet
 - d) antallet af cylindere og cylinderarrangement er det samme
 - e) typen af gearkasse er den samme
 - f) forskellen i masse i køreklar stand mellem den laveste og den højeste værdi ikke overstiger 20 % af den laveste værdi
 - g) forskellen i den største tilladte totalmasse mellem den laveste og den højeste værdi ikke overstiger 20 % af den laveste værdi
 - h) forskellen i motorens cylindervolumen (hvis der er tale om en forbrændingsmotor) mellem den laveste og den højeste værdi ikke overstiger 30 % af den laveste værdi, og
 - i) forskellen i motoreffekt mellem den laveste og den højeste værdi ikke overstiger 30 % af den laveste værdi
- 75) »version af en variant«: et køretøj, der består af en kombination af punkter angivet i den informationspakke, der er omhandlet i artikel 29, stk. 10
- 76) »forbrændingsmotor med ydre forbrænding«: en forbrændingsmotor, i hvilken forbrændings- og ekspansionskamrene er fysisk adskilt, og hvor en internt virkende væske opvarmes ved forbrænding i en ydre kilde. Varmen fra den ydre forbrænding udvider den internt virkende væske, som herefter udvider sig og indvirker på motorens mekanisme og herved producerer bevægelse og nyttigt arbejde
- 77) »drivaggregat«: de komponenter og systemer i et køretøj, der genererer kraft og overfører denne til vejens overflade, herunder motor(er), motorstyresystemer eller andre styremoduler, forureningsbegrænsende og miljøbeskyttende udstyr, herunder systemer til begrænsning af forurenende emissioner og støjbekæmpelse, transmissionen og dennes betjening, enten en drivaksel, en drivrem eller et kædedrev, differentialer, finaledrevet og det drivende hjuls dæk (radius)
- 78) »enkeltbrændstofdøretøj«: et køretøj, der primært er beregnet til én type brændstof
- 79) »gas-enkeltbrændstofdøretøj«: et enkeltbrændstofdøretøj, der primært anvender LPG, NG/biomethan eller hydrogen, men som også kan være udstyret med et system med henblik på anvendelse af benzin i nødstilfælde eller udelukkende ved start, og hvis benzintank højst kan rumme fem liter benzin
- 80) »E5«: en brændstofblanding indeholdende 5 % vandfrit ethanol og 95 % benzin
- 81) »LPG«: flaskegas, der består af propan og butan, der er fortættet som følge af opbevaring under tryk
- 82) »NG«: naturgas med et meget højt indhold af metan
- 83) »biomethan«: en vedvarende naturgas fremstillet af økologiske materialer, der starter som »biogas«, men herefter renses i en proces, hvor biogas omdannes til biomethan, hvilket fjerner urenhederne i biogassen såsom CO₂, siloxaner og hydrogensulfid (H₂S)
- 84) »dobbeltbrændstofdøretøj«: et køretøj med to separate brændstoftanksystemer, som kan køre på to forskellige brændstoffer, dog kun ét brændstof ad gangen
- 85) »gas-dobbeltbrændstofdøretøj«: et dobbeltbrændstofdøretøj, der kan køre på benzin og enten LPG, NG/biomethan eller hydrogen
- 86) »blandingsbrændstofdøretøj«: et køretøj med et enkelt brændstoftanksystem, der kan køre på forskellige blandinger af to eller flere brændstoffer
- 87) »E85«: en brændstofblanding indeholdende 85 % vandfrit ethanol og 15 % benzin
- 88) »ethanol-blandingsbrændstofdøretøj«: et blandingsbrændstofdøretøj, der kan køre på benzin eller en blanding af benzin og ethanol med et ethanolindhold på op til 85 %
- 89) »H₂NG«: en brændstofblanding indeholdende hydrogen og naturgas
- 90) »H₂NG-blandingsbrændstofdøretøj«: et blandingsbrændstofdøretøj, der kan køre på forskellige blandinger af hydrogen og NG/biomethan
- 91) »biodiesel-blandingsbrændstofdøretøj«: et blandingsbrændstofdøretøj, der kan køre på mineralsk diesel eller en blanding af mineralsk diesel og biodiesel
- 92) »B5«: en brændstofblanding indeholdende op til 5 % biodiesel og 95 % petroleumdiesel

93) »biodiesel«: dieselolie baseret på vegetabilsk olie eller animalsk fedt, og som består af langkædede akylestere, der er fremstillet på en bæredygtig måde

94) »rent elektrisk køretøj«: et køretøj, der drives af:

a) et system bestående af en eller flere anordninger til oplagring af elektrisk energi, en eller flere elektriske anordninger til kraftkonditionering og en eller flere elektriske maskiner, som omdanner oplagret elektrisk energi til mekanisk energi, der overføres til hjulene til fremdrift af køretøjet

b) en sekundær elektrisk fremdrift monteret på et køretøj, der er udformet med pedaler

95) »køretøj til hydrogenbrændselscelle«: et køretøj, der drives af en brændselscelle, der konverterer kemisk energi fra hydrogen til elektrisk energi til fremdrift af køretøjet

96) »R-punkt« eller »sædets referencepunkt«: et konstruktivt bestemt punkt, som fastlægges af køretøjsfabrikanten for hver siddeplads og er bestemt i forhold til det tredimensionale referencesystem.

Henvisninger i denne forordning til krav, procedurer eller ordninger fastsat i denne forordning skal forstås som henvisninger til sådanne krav, procedurer eller ordninger, som er fastsat i denne forordning og i delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter vedtaget i henhold til denne forordning.

Artikel 4

Køretøjsskasser

1. Køretøjer i klasse L omfatter motordrevne to-, tre- og firehjulede køretøjer som kategoriseret i denne artikel og i bilag I, herunder cykler med motor, to- og trehjulede knallerter, to- og trehjulede motorcykler, motorcykler med sidevogn og tunge on-road-quads samt lette og tunge quadrikøretøjer.

2. I denne forordning finder følgende køretøjsskasser og -underklasser anvendelse som beskrevet i bilag I:

a) klasse L1e (let motordrevet tohjulet køretøj), underopdelt i:

i) L1e-A (cykel med motor)

ii) L1e-B (tohjulet knallert)

b) klasse L2e (trehjulet motorcykel), underopdelt i:

i) L2e-P (trehjulet knallert konstrueret til transport af personer)

ii) L2e-U (trehjulet knallert konstrueret til erhvervsformål).

c) klasse L3e (tohjulet motorcykel), underopdelt i:

i) motorcyklens ydeevne⁽¹⁾, yderligere underopdelt i:

— L3e-A1 (motorcykel med lav ydeevne)

— L3e-A2 (motorcykel med mellemstor ydeevne)

— L3e-A3 (motorcykel med stor ydeevne)

ii) særlig anvendelse:

— L3e-A1E-, L3e-A2E- eller L3e-A3E-enduomotorcykel

— L3e-A1T-, L3e-A2T- eller L3e-A3T-trialmotorcykel

d) klasse L4e (tohjulet motorcykel med sidevogn)

e) klasse L5e (motordrevet tricykel), underopdelt i:

i) L5e-A (tricykel), køretøj først og fremmest konstrueret til transport af passagerer

ii) L5e-B (erhvervstricykel), erhvervstricykel udelukkende konstrueret til transport af varer

f) klasse L6e (let quadricykel), underopdelt i:

i) L6e-A (let on-road-quad)

ii) L6e-B (let quadrikøretøj), yderligere underopdelt i:

— L6e-B (U-køretøj) (let quadrikøretøj til erhvervsformål): erhvervskøretøj udelukkende konstrueret til transport af varer

— L6e-B (P-køretøj) (let quadrikøretøj til transport af passagerer): køretøjer først og fremmest konstrueret til transport af passagerer

g) klasse L7e (tunge quadricykler), underopdelt i:

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF af 20. december 2006 om kørekort (EUT L 403 af 30.12.2006, s. 18); se definitioner af ydeevne, kategori A1 og A2, i artikel 4, stk. 3, litra a) og b).

- i) L7e-A (tung on-road-quad), underopdelt i:
- L7e-A1: A1-on-road-quad
 - L7e-A2: A2-on-road-quad
- ii) L7e-B (tung terrængående quad), underopdelt i:
- L7e-B1: terrængående quad
 - L7e-B2: side by side-vogn
- iii) L7e-C (tungt quadrikøretøj), underopdelt i:
- L7e-C-U-køretøj: (tungt quadrikøretøj til erhvervsformål) erhvervskøretøj udelukkende konstrueret til transport af varer
 - L7e-C-P-køretøj: (tungt quadrikøretøj til transport af passagerer) køretøjer først og fremmest konstrueret til transport af passagerer.

3. De køretøjer i klasse L, der er opført i stk. 2, klassificeres yderligere efter køretøjets fremdriftssystem:

- a) køretøj, der fremdrives af en forbrændingsmotor:
- kompressionstænding (CI)
 - styret tænding (PI)
- b) køretøj, der fremdrives af en forbrændingsmotor med ydre forbrænding, en turbine eller en motor med roterende stempler, hvor et sådant køretøj for så vidt angår opfyldelse af miljøkrav og krav til funktionel sikkerhed sidestilles med en forbrændingsmotor med styret tænding (PI-motor)
- c) køretøj, der fremdrives af en motor, der kører på forkomprimeret trykluft og ikke udsender større niveauer af forurenende stoffer og/eller inaktive gasser end de niveauer, der findes i den omgivende luft, hvor et sådant køretøj for så vidt angår krav til funktionel sikkerhed og brændstoftank og brændstofforsyning sidestilles med et køretøj, der kører på gasbrændstof
- d) køretøj, der fremdrives af en elektrisk motor
- e) hybridkøretøj, der kombinerer en af fremdriftskonfigurationerne som omhandlet i dette stykkes litra a), b), c) eller d) med et eller en kombination af flere af disse fremdriftskonfigurationer, herunder forbrændingsmotorer til forskellige brændstoffer og/eller elmotorer.

4. For så vidt angår klassificering af køretøjer i klasse L i stk. 2: et køretøj, som ikke kan kategoriseres i en bestemt klasse, fordi det overskrider mindst ét af kriterierne fastsat for den pågældende klasse, falder ind under den næst efterfølgende

klasse, hvis kriterier den opfylder. Dette gælder for følgende grupper af klasser og underklasser:

- a) klasse L1e med underklasserne L1e-A og L1e-B samt klasse L3e med underklasserne L3e-A1, L3e-A2 og L3e-A3
- b) klasse L2e og klasse L5e med underklasserne L5e-A og L5e-B
- c) klasse L6e med underklasserne L6e-A og L6e-B samt klasse L7e med underklasserne L7e-A, L7e-B og L7e-C
- d) enhver anden logisk sekvens af klasser og/eller underklasser hertil foreslået af fabrikanten og godkendt af den godkende myndighed.

5. Uden at det berører kriterierne for klassificering i (under)klasser, som er fastsat i nærværende artikels stk. 1-4 og i bilag I, finder yderligere underklasser anvendelse som fastsat i bilag V med henblik på at harmonisere miljøprøvningsprocedurer på internationalt plan ved at henvise til FN/ECE-regulativer og FN/ECE's globale tekniske forskrifter.

Artikel 5

Bestemmelse af masse i køreklar stand

1. Massen i køreklar stand for et køretøj i klasse L bestemmes ved at måle massen af et ubelastet køretøj, der er klar til normal anvendelse, og omfatter massen af:

- a) væsker
- b) standardudstyr i overensstemmelse med fabrikantens specifikationer
- c) »brændstof« i brændstoftankene, der fyldes til mindst 90 % af deres kapacitet.

Med henblik på dette litra:

- i) hvis et køretøj drives af et »flydende brændstof«, betragtes dette som »brændstof«
- ii) hvis et køretøj drives af et flydende »olieblandet brændstof«:
- hvis brændstof til køretøjets fremdrift og smøreolie er blandet på forhånd, betragtes denne »forblanding« som »brændstof«
 - hvis brændstof til køretøjets fremdrift og smøreolie oplagres separat, er det kun det »brændstof«, der driver køretøjet, der betragtes som »brændstof«, eller

iii) hvis et køretøj drives af et gasbrændstof, et flydende gasbrændstof eller kører på komprimeret luft, kan massen af »brændstoffet« i gasbrændstoftanken(e) fastsættes til 0 kg

d) karosseriet, kabinen, dørene, og

e) ruderne, tilkoblingen, reservehjulene samt værktøjet.

2. Massen i køreklar stand for et køretøj i klasse L omfatter ikke massen af:

a) føreren (75 kg) og passageren (65 kg)

b) de maskiner eller det udstyr, der befinder sig på ladet

c) fremdrivningsbatteriet/fremdrivningsbatterierne, hvis der er tale om et hybridt eller rent elektrisk køretøj

d) gasbrændstofs-systemer samt gasbrændstoftanke, hvis der er tale om et eller flere køretøjer med et, to eller flere brændstoffer, og

e) tanke til komprimeret luft, hvis der er tale om fremdrift ved forkomprimeret luft.

KAPITEL II

GENERELLE FORPLIGTELSE

Artikel 6

Medlemsstaternes forpligtelser

1. Medlemsstaterne opretter eller udpeger de godkendende myndigheder, der har kompetence med hensyn til spørgsmål vedrørende godkendelse, og de markedsovervågningsmyndigheder, der har kompetence i spørgsmål vedrørende markedsovervågning i henhold til denne forordning. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om oprettelsen og udpegelsen af sådanne myndigheder.

Underretningen vedrørende de godkendende myndigheder og markedsovervågningsmyndighederne skal bl.a. indeholde oplysning om deres navn, adresse, herunder e-mailadresse, samt deres ansvarsområde. Kommissionen offentliggør en liste over og oplysninger om de godkendende myndigheder på sit websted.

2. Medlemsstaterne tillader kun markedsføring, registrering eller ibrugtagning af sådanne køretøjer, komponenter og separate tekniske enheder, der opfylder kravene i denne forordning.

3. Medlemsstaterne må ikke forbyde, begrænse eller hindre markedsføring af, registrering af eller ibrugtagning af køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder af grunde, der vedrører aspekter af fremstillingen af dem og deres funktioner, som er omfattet af denne forordning, hvis de opfylder kravene i denne forordning.

4. Medlemsstaterne skal tilrettelægge og udføre markedsovervågning og kontrol af køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, der indføres på markedet, i overensstemmelse med kapitel III i forordning (EF) nr. 765/2008.

Artikel 7

De godkendende myndigheders forpligtelser

1. De godkendende myndigheder sikrer, at fabrikanter, der ansøger om typegodkendelse, opfylder deres forpligtelser i henhold til denne forordning.

2. De godkendende myndigheder godkender kun sådanne køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, der opfylder kravene i denne forordning.

Artikel 8

Markedsovervågningsforanstaltninger

1. For så vidt angår typegodkendte køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder foretager markedsovervågningsmyndighederne i passende omfang behørig dokumentkontrol under hensyntagen til de anerkendte principper for risikovurdering, klager og øvrige oplysninger.

Markedsovervågningsmyndighederne kan kræve, at erhvervsdrivende gør sådan dokumentation og information tilgængelig, i det omfang det skønnes nødvendigt for gennemførelsen af myndighedernes aktiviteter.

Hvis erhvervsdrivende fremviser typeattester, tager markedsovervågningsmyndighederne behørigt hensyn til sådanne attester.

2. Artikel 19, stk. 1, i forordning (EF) nr. 765/2008 finder anvendelse i sin helhed på dele og andet udstyr, som ikke er omfattet af nærværende artikels stk. 1.

Artikel 9

Fabrikanternes forpligtelser

1. Fabrikanterne sikrer, at deres køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, når de markedsføres eller ibrugtages, er fremstillet og godkendt i henhold til kravene i denne forordning og de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter vedtaget i henhold til denne forordning.

2. Ved en etapevis typegodkendelse er hver fabrikant ansvarlig for godkendelse og produktionsoverensstemmelse for så vidt angår de systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, der er blevet tilføjet af ham på den etape i opbygningen af et køretøj, som fabrikanten forestår. Enhver fabrikant, der ændrer komponenter eller systemer, der allerede er blevet godkendt på tidligere etaper, er ansvarlig for godkendelse og produktionsoverensstemmelse for så vidt angår de ændrede komponenter og systemer.

3. Fabrikanter, der ændrer et delvis opbygget køretøj på en sådan måde, at det kan godkendes som tilhørende en anden køretøjsklasse, med det resultat at de lovgivningsmæssige krav, der er blevet vurderet allerede på et tidligere trin af godkendelsesprocessen, har ændret sig, er også ansvarlige for opfyldelsen af de krav, der gælder for den køretøjsklasse, som det ændrede køretøj kan godkendes til.

4. Med henblik på godkendelse af køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder omfattet af denne forordning skal fabrikanter, der er etableret uden for Unionen, udpege en enkelt repræsentant, der er etableret i Unionen, til at repræsentere sig over for den godkendende myndighed.

5. Fabrikanter, der er etableret uden for Unionen, udpeger desuden en fælles repræsentant, der er etableret i Unionen, med henblik på markedsovervågning, og denne kan være den i stk. 4 omhandlede repræsentant eller en yderligere repræsentant.

6. Fabrikanterne er over for den godkendende myndighed ansvarlige for alle aspekter af typegodkendelsesprocessen og for produktionens overensstemmelse, uanset om de er direkte involveret i alle etaper af fremstillingen af et køretøj, et system, en komponent eller en separat teknisk enhed.

7. I henhold til denne forordning og de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, som er vedtaget i henhold til denne forordning, sikrer fabrikanterne, at der findes procedurer til sikring af produktionsseriens fortsatte overensstemmelse med den godkendte type. Der tages i overensstemmelse med kapitel VI hensyn til ændringer i et køretøjs, et systems, en komponents eller en separat teknisk enheds konstruktion eller karakteristika og ændringer i de krav, som et køretøj, et system, en komponent eller en separat teknisk enhed erklæres i overensstemmelse med.

8. Ud over den lovpligtige mærkning og typegodkendelsesmærker på deres køretøjer, komponenter eller separate tekniske enheder i henhold til artikel 39 skal fabrikanterne angive navn, registreret handelsnavn eller registreret varemærke og en adresse i Unionen, hvor de kan kontaktes, på deres køretøjer, komponenter eller separate tekniske enheder, som gøres tilgængelige på markedet, eller, hvis dette ikke er muligt, på emballagen eller i et dokument, som følger med komponenten eller den separate tekniske enhed.

9. Fabrikanterne sikrer, at opbevarings- og transportbetingelserne for et køretøj, et system, en komponent eller en separat teknisk enhed, som de har ansvaret for, ikke bringer overensstemmelsen med kravene i denne forordning i fare.

Artikel 10

Fabrikantens forpligtelser med hensyn til deres produkter, der ikke er i overensstemmelse, eller som udgør en alvorlig risiko

1. Fabrikanter, der mener eller har grund til at formode, at et køretøj, system, komponent eller separate tekniske enhed, som de har fremstillet, og som blevet markedsført eller taget i brug, ikke er i overensstemmelse med denne forordning eller de delegerede retsakter eller gennemførelsesretsakter, der er vedtaget i henhold til denne forordning, træffer straks de nødvendige foranstaltninger for at bringe køretøjet, systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed i overensstemmelse, trække det/den tilbage eller tilbagekalde den/det, alt efter hvad der er hensigtsmæssigt.

Fabrikanten orienterer straks den godkendende myndighed, der udstedte godkendelsen, og giver navnlig nærmere oplysninger

om den manglende overensstemmelse og eventuelle afhjælpende foranstaltninger, der er truffet.

2. Hvis køretøjet, systemet, komponenten, den separate tekniske enhed, delen eller udstyret udgør en alvorlig risiko, underretter fabrikanten straks de godkendende myndigheder og markedsovervågningsmyndighederne i de medlemsstater, hvor køretøjet, systemet, komponenten, den separate tekniske enhed, delen eller udstyret er blevet gjort tilgængelig på markedet eller taget i brug, herom og giver navnlig nærmere oplysninger om den manglende overensstemmelse og eventuelle afhjælpende foranstaltninger, der er truffet.

3. Fabrikanten opbevarer informationsmappen som omhandlet i artikel 29, stk. 10, og køretøjsfabrikanten opbevarer desuden et eksemplar af typeattesterne som omhandlet i artikel 38, således at de er til rådighed for godkendelsesmyndighederne i en periode på ti år efter markedsføringen af et køretøj og for en periode på fem år efter markedsføringen af et system, en komponent eller en separat teknisk enhed.

4. Fabrikanten giver på grundlag af en national myndigheds begrundede anmodning den pågældende myndighed gennem den godkendende myndighed et eksemplar af EU-typegodkendelsesattesten eller den i artikel 51, stk. 1, omhandlede tilladelse, der påviser køretøjets, systemets, komponentens eller den separate tekniske enheds overensstemmelse, på et for denne myndighed let forståeligt sprog. Fabrikanten samarbejder med medlemsstatens myndighed med hensyn til enhver foranstaltning, der træffes i overensstemmelse med artikel 20 i forordning (EF) nr. 765/2008 for at fjerne de risici, der måtte være i forbindelse med et af fabrikantens køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, der er blevet markedsført, registreret eller taget i brug.

Artikel 11

Fabrikantens repræsentanters forpligtelser med hensyn til markedsovervågning

Fabrikantens repræsentant med hensyn til markedsovervågning skal udføre de opgaver, der er fastsat i det mandat, denne har modtaget fra fabrikanten. Mandatet skal som minimum sætte en repræsentant i stand til:

- a) at have adgang til den informationsmappe, der er omhandlet i artikel 27, og typeattesterne omhandlet i artikel 38, således at de kan stilles til rådighed for godkendelsesmyndighederne i en periode på ti år efter markedsføringen af et køretøj og for en periode på fem år efter markedsføringen af et system, en komponent eller en separat teknisk enhed
- b) på grundlag af en godkendende myndigheds begrundede anmodning, at give den al den information og dokumentation, der er nødvendig for at påvise køretøjets, systemets, komponentens og den separate tekniske enheds fremstillingsoverensstemmelse
- c) at samarbejde med de godkendende myndigheder eller markedsovervågningsmyndighederne, efter disses anmodning, om enhver foranstaltning, der træffes for at fjerne de alvorlige risici, som køretøjer, systemer, komponenter, separate tekniske enheder, dele eller udstyr, der er omfattet af repræsentantens mandat, udgør.

Artikel 12

Importørens forpligtelser

1. Importøren må kun markedsføre køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, der enten er blevet EU-typegodkendt eller opfylder kravene til national godkendelse, eller dele eller udstyr, der fuldt ud underlagt af kravene i forordning (EF) nr. 765/2008.

2. Før markedsføring af et køretøj, et system, en komponent eller en separat teknisk enhed, der er typegodkendt, sikrer importøren, at der forefindes en informationspakke, der opfylder artikel 29, stk. 10, og at systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed er forsynet med det påkrævede typegodkendelsesmærke og er i overensstemmelse med artikel 9, stk. 8. For så vidt angår køretøjer, kontrollerer importøren, at køretøjet ledsages af den krævede typeattest.

3. Hvis en importør finder eller har grund til at formode, at et køretøj, et system, en komponent, en separat teknisk enhed, en del eller udstyr ikke er i overensstemmelse med kravene i denne forordning, og særligt at den eller det ikke svarer til typegodkendelsen, må vedkommende ikke markedsføre, tillade ibrugtagning af eller registrere køretøjet, systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed, før den eller det er blevet bragt i overensstemmelse. Hvis vedkommende endvidere finder eller har grund til at formode, at køretøjet, systemet, komponenten, den separate tekniske enhed, delen eller udstyret udgør en alvorlig risiko, skal vedkommende desuden underrette fabrikanten og markedsovervågningsmyndighederne herom. For så vidt angår typegodkendte køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder, skal importøren også underrette den godkendende myndighed, der har udstedt godkendelsen, herom.

4. Importørerne skal angive navn, registrerede firmanavn eller registrerede varemærke og kontaktsadresse på køretøjet, systemet, komponenten, den separate tekniske enhed, delen eller udstyret, eller, hvis dette ikke er muligt, på emballagen eller i et dokument, der ledsager systemet, komponenten, den separate tekniske enhed, delen eller udstyret.

5. Importøren sikrer, at køretøjet, systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed er ledsaget af de anvisninger og oplysninger, som påkrævet i artikel 55, på de pågældende medlemsstaters officielle sprog.

6. Importøren sikrer, at opbevarings- og transportforholdene for et køretøj, et system, en komponent eller en separat teknisk enhed, som vedkommende har ansvaret for, ikke bringer overensstemmelsen med kravene i denne forordning i fare.

7. Hvor det anses for hensigtsmæssigt på grund af de alvorlige risici, et køretøj, et system, en komponent, en separat teknisk enhed, en del eller udstyr udgør, skal importøren af hensyn til beskyttelsen af forbrugernes sundhed og sikkerhed

undersøge og om nødvendigt føre register over klager over og tilbagekaldelser af køretøjer, systemer, komponenter, separate tekniske enheder, dele eller udstyr og holde distributørerne underrettet om denne overvågning.

Artikel 13

Importørernes forpligtelser vedrørende de af deres produkter, der ikke er i overensstemmelse, eller som udgør en alvorlig risiko

1. Importører, der finder eller har grund til at formode, at et køretøj, et system, en komponent eller en separat teknisk enhed, som de har markedsført, ikke er i overensstemmelse med denne forordning, skal straks træffe de nødvendige foranstaltninger for at bringe køretøjet, systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed i overensstemmelse, trække den eller det tilbage eller tilbagekalde den eller det, alt efter hvad der er hensigtsmæssigt.

2. Hvis køretøjet, systemet, komponenten, den separate tekniske enhed, delen eller udstyret udgør en alvorlig risiko, underretter importørerne straks fabrikanten og de godkendende myndigheder og markedsovervågningsmyndighederne i de medlemsstater, hvor den eller det er blevet markedsført, herom. Importørerne underretter dem ligeledes om eventuelle foranstaltninger, der er truffet, og giver nærmere oplysninger, særlig om den alvorlige risiko og om eventuelle afhjælpende foranstaltninger truffet af fabrikanten.

3. Importøren skal i en periode på ti år efter markedsføringen af et køretøj og i en periode på fem år efter markedsføringen af et system, en komponent eller en separat teknisk enhed opbevare et eksemplar af typeattesten, så den er til rådighed for de godkendende myndigheder og markedsovervågningsmyndighederne, og sikre, at informationspakken omhandlet i artikel 29, stk. 10, kan stilles til rådighed for disse myndigheder efter anmodning.

4. Importørerne skal på begrundet anmodning af en national myndighed give den al den information og dokumentation, der er nødvendig for at påvise køretøjets, systemets, komponentens eller den separate tekniske enheds overensstemmelse, på et for denne myndighed letforståeligt sprog. Importørerne samarbejder på myndighedens anmodning med denne om enhver foranstaltning, der træffes for at fjerne risici, der er i forbindelse med et køretøj, et system, en komponent, en separat teknisk enhed, en del eller udstyr, som de har markedsført.

Artikel 14

Distributørernes forpligtelser

1. Distributørerne skal, når de gør et køretøj, et system, en komponent, en separat teknisk enhed, en del eller udstyr tilgængelig på markedet, handle med behørig omhu for så vidt angår kravene i denne forordning.

2. Distributørerne skal, inden de gør et køretøj, et system, en komponent eller en separat teknisk enhed tilgængelig på markedet, kontrollere, at køretøjet, systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed er forsynet med den påkrævede foreskrevne mærkning eller det påkrævede foreskrevne typegodkendelsesmærke og er ledsaget af den påkrævede dokumentation og af en brugsanvisning og sikkerhedsinformation på det eller de officielle sprog i den medlemsstat, hvor køretøjet, systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed skal gøres tilgængelig på markedet, og at importøren og fabrikanten har opfyldt kravene i artikel 12, stk. 2 og 4, og artikel 39, stk. 1 og 2.

3. Distributørerne sikrer, at opbevarings- og transportbetingelserne for et køretøj, et system, en komponent eller en separat teknisk enhed, som de har ansvaret for, ikke bringer overensstemmelsen med kravene i denne forordning i fare.

Artikel 15

Distributørernes forpligtelser med hensyn til de af deres produkter, der ikke er i overensstemmelse, eller som udgør en alvorlig risiko

1. Hvis en distributør finder eller har grund til at formode, at et køretøj, et system, en komponent eller en separat teknisk enhed ikke er i overensstemmelse med kravene i denne forordning, må vedkommende ikke tilgængeliggøre køretøjet på markedet, registrere køretøjet eller ibrugtage køretøjet, systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed, før den eller det er blevet bragt i overensstemmelse.

2. Hvis en distributør finder eller har grund til at formode, at et køretøj, et system, en komponent eller en separat teknisk enhed, som vedkommende har gjort tilgængelig på markedet eller registreret eller hvis ibrugtagning, vedkommende er ansvarlig for, ikke er i overensstemmelse med denne forordning, underretter vedkommende fabrikanten eller dennes repræsentant for at sikre, at der træffes de nødvendige foranstaltninger i henhold til artikel 10, stk. 1, eller artikel 13, stk. 1, for at bringe køretøjet, systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed i overensstemmelse eller tilbagekalde det/den, alt efter hvad der er hensigtsmæssigt.

3. Hvis køretøjet, systemet, komponenten, den separate tekniske enhed, delen eller udstyret udgør en alvorlig risiko, underretter distributør straks fabrikanten, importøren og de godkendende myndigheder og markedsovervågningsmyndighederne i de medlemsstater, hvor de har gjort køretøjet, systemet, komponenten, den separate tekniske enhed, delen eller udstyret tilgængelig på markedet, herom. Distributøren underretter dem ligeledes om eventuelt trufne foranstaltninger og giver dem nærmere oplysninger, særlig om den alvorlige risiko og eventuelle afhjælpende foranstaltninger truffet af fabrikanten.

4. Distributørerne skal efter begrundet anmodning fra en national myndighed sikre, at fabrikanten forsyner den nationale myndighed med den information, der er specificeret i artikel 10, stk. 4, eller, at importøren forsyner den nationale myndighed med den information, der er specificeret i artikel 13, stk. 3. Distributøren samarbejder med den nationale myndighed på dennes anmodning, med hensyn til enhver foranstaltning, der træffes i overensstemmelse med artikel 20 i forordning (EF) nr. 765/2008 for at fjerne de risici, der er i forbindelse med et

køretøj, et system, en komponent, en separat teknisk enhed, en del eller udstyr, som de har gjort tilgængelig på markedet.

Artikel 16

Tilfælde, hvor fabrikantens forpligtelser finder anvendelse på importøren og distributøren

En importør eller distributør anses for at være en fabrikant i denne forordnings forstand og er underlagt fabrikantens forpligtelser i artikel 9-11, hvis importøren eller distributøren gør et køretøj, et system, en komponent eller en separat teknisk enhed tilgængelig på markedet, registrerer den eller det eller er ansvarlig for ibrugtagningen heraf under eget navn eller handelsmærke eller ændrer et køretøj, et system, en komponent eller en separat teknisk enhed på en sådan måde, at overensstemmelsen med de gældende krav kan påvirkes heraf.

Artikel 17

Identifikation af erhvervsdrivende

De erhvervsdrivende skal efter anmodning i en periode på ti år for et køretøj og i en periode på fem år for et system, en komponent, en separat teknisk enhed, en del eller udstyr oplyse den godkendende myndighed og markedsovervågningsmyndigheden om:

- a) enhver erhvervsdrivende, som har leveret et køretøj, et system, en komponent, en separat teknisk enhed, en del eller udstyr til dem
- b) enhver erhvervsdrivende, som de har leveret et køretøj, et system, en komponent, en separat teknisk enhed, en del eller udstyr til.

KAPITEL III

MATERIELLE KRAV

Artikel 18

Generelle materielle krav

1. Køretøjer i klasse L og systemer, komponenter og separate tekniske enheder beregnet til sådanne køretøjer skal opfylde kravene opført i bilag II til VIII, der finder anvendelse på de relevante (under)klasser af køretøjer.

2. Køretøjer i klasse L eller deres systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, hvis elektromagnetiske kompatibilitet er dækket af de delegerede retsakter, som omhandlet i nærværende artikels stk. 3, vedrørende køretøjskonstruktion og i de gennemførelsesretsakter, der er vedtaget i henhold til denne forordning, er ikke underlagt Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/108/EF af 15. december 2004 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om elektromagnetisk kompatibilitet ⁽¹⁾.

3. For at opfylde de typegodkendelseskrav til køretøjer i klasse L, der er fastsat i denne forordning, vedtager Kommissionen delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 75 vedrørende de detaljerede tekniske krav og prøvningsprocedurer som beskrevet i bilag II, (A), (B) og (C) og sikrer derved et højt niveau af sikkerhed og miljøbeskyttelse som defineret i de relevante bestemmelser i denne forordning. De første af sådanne delegerede retsakter vedtages senest den 31. december 2014.

⁽¹⁾ EUT L 390 af 31.12.2004, s. 24.

Artikel 19

Forbud mod manipulationsanordninger

Anvendelsen af manipulationsanordninger, som mindsker sikkerheden, den elektromagnetiske kompatibilitet, egendiagnosesystemets (OBD) funktion, eller effektiviteten af systemer til støjbekæmpelse eller begrænsning af forurenende emissioner, er forbudt. Et konstruktionselement anses ikke for en manipulationsanordning, hvis en af følgende betingelser er opfyldt:

- a) Anordningen er nødvendig for at beskytte motoren mod beskadigelse eller havari og for at sikre køretøjets driftssikkerhed.
- b) Anordningen fungerer kun i forbindelse med start af motoren.
- c) Driftsbetingelserne indgår i væsentligt omfang i prøvningsprocedurerne til kontrol af, om køretøjet er i overensstemmelse med denne forordning og delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter vedtaget i henhold til denne forordning.

Artikel 20

Foranstaltninger for fabrikanten vedrørende ændringer af køretøjers drivaggregat

1. Køretøjsfabrikanten skal udstyre køretøjer i klasse L med undtagelse af underklasserne L3e-A3 og L4e-A3 med særlige anordninger til forhindring af ulovlige indgreb i et køretøjers drivaggregat i form af en række tekniske krav og specifikationer med det formål:

- a) at forhindre ændringer, der kan forringe sikkerheden, især ved at øge køretøjets ydelse ved ulovlige indgreb i drivaggregatet for at øge det maksimale drejningsmoment og/eller den maksimale effekt og/eller køretøjets maksimale konstruktivt bestemte hastighed, der er blevet behørigt fastsat under den typegodkendelsesprocedure, som køretøjsfabrikanten har fulgt, og/eller
- b) at forhindre miljøskader.

2. Kommissionen vedtager delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 75 vedrørende særlige krav til de foranstaltninger, der er omhandlet i stk. 1, og med henblik på at lette overensstemmelsen med stk. 4. De første af sådanne delegerede retsakter vedtages senest den 31. december 2014.

3. Efter en ændring af drivaggregatet skal et køretøj være i overensstemmelse med de tekniske krav til den oprindelige køretøjsklasse og underklasse, eller, hvis dette er relevant, den nye køretøjsklasse og underklasse, som var i kraft, da det oprindelige køretøj blev markedsført, registreret eller ibrugtaget, herunder de seneste ændringer af kravene.

Hvis køretøjsfabrikanten konstruerer drivaggregatet på en type køretøj på en måde, der giver mulighed for at ændre det, så køretøjet ikke længere er i overensstemmelse med den godkendte type, men ville svare til en yderligere variant eller

version, inkluderer køretøjsfabrikanten de relevante oplysninger for hver variant eller version i ansøgningen, og hver enkelt variant eller version skal udtrykkeligt typegodkendes. Hvis det ændrede køretøj falder ind under en ny klasse eller underklasse, ansøges der om en ny typegodkendelse.

4. Med forbehold af stk. 1 og for at undgå ændringer eller justeringer med skadelige indvirkninger på den funktionelle sikkerhed eller på køretøjets miljøpræstation bestræber fabrikanten sig gennem bedste ingeniørmæssig praksis på at undgå, at sådanne ændringer eller justeringer er teknisk mulige, medmindre sådanne ændringer eller justeringer er angivet udtrykkeligt og indeholdt i informationsmappen og derved omfattet af typegodkendelsen.

Artikel 21

Generelle krav til egendiagnosesystemer (OBD)

1. Køretøjer i klasse L skal være udstyret med et egendiagnosesystem, der opfylder de funktionelle krav og prøvningsprocedurer, der er fastsat i de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold til stk. 5, fra de anvendelsesdatoer, som er angivet i bilag IV.

2. Fra de datoer, der er angivet i punkt 1.8.1 i bilag IV, skal køretøjer i (under)klasse L3e, L4e, L5e-A, L6e-A og L7e-A være udstyret med et OBD I-system, der overvåger enhver fejl i strømkredsene og elektronikken i emissionsbegrænsningssystemet og rapporterer om fejl, der medfører, at emissionsgrænseværdierne i bilag VI (B1) overskrides.

3. Fra de datoer, der er angivet i punkt 1.8.2 i bilag IV, skal køretøjer i (under)klasse L3e til L7e være udstyret med et OBD I-system, der overvåger enhver fejl i strømkredsene og elektronikken i emissionsbegrænsningssystemet, og som reagerer, hvis emissionsgrænseværdierne i bilag VI (B2) overskrides. OBD I-systemer for disse (under)klasser af køretøjer rapporterer også, hvis der opstår en driftsform, der i væsentlig grad reducerer motorens drejningsmoment.

4. Fra de datoer, der er angivet i punkt 1.8.3 i bilag IV, og afhængig af artikel 23, stk. 5, skal køretøjer i (under)klasse L3e, L5e-A, L6e-A og L7e-A yderligere være udstyret med et OBD II-system, der overvåger og rapporterer om fejl i og forringelser af emissionsbegrænsningssystemet, der resulterer i, at de OBD-emissionsgrænseværdier, der er fastlagt i bilag VI (B2), overskrides.

5. Med henblik på at harmonisere OBD-systemet, der rapporterer om fejl i den funktionelle sikkerhed eller emissionsbegrænsningssystemet, og for at fremme en effektiv reparation af et køretøj tillægges Kommissionen beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 75 vedrørende de detaljerede tekniske krav til egendiagnose, herunder funktionelle OBD-krav og prøvningsprocedurer for de emner, der er opført i stk. 1-4, og som omhandlet i bilag II (C) 11 og prøvningsstype VIII som omhandlet i bilag V.

Artikel 22

Krav til køretøjers funktionelle sikkerhed

1. Fabrikanten sikrer, 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 sikrer, at køretøjets funktionelle sikkerhed varer i hele køretøjets levetid under normale anvendelsesforhold og vedligeholdelse i overensstemmelse med fabrikantens anbefalinger. Fabrikanten giver en udtalelse i informationsmappen med bekræftelse af, at holdbarheden af de systemer, de dele og det udstyr, der er afgørende for den funktionelle sikkerhed, sikres gennem passende prøvning og anvendelse af god ingeniørmæssig praksis.

3. Fabrikanten sikrer, at køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder opfylder de relevante krav i bilag II og VIII og opfylder prøvningsprocedurerne og kravene til ydeevne som fastlagt i en delegeret retsakt vedtaget i henhold til stk. 5.

4. Køretøjskomponenter, hvis risici i forbindelse med elektricitet er dækket af delegerede retsakter eller gennemførelsesretsakter vedtaget i henhold til denne forordning, er ikke underlagt Europa-Parlamentet og Rådets direktiv 2006/95/EF af 12. december 2006 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om elektrisk materiel bestemt til anvendelse inden for visse spændingsgrænser ⁽¹⁾.

5. For at sikre at der opnås et højt niveau af funktionel sikkerhed, vedtager Kommissionen delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 75 om særlige krav anført i bilag II (B), vedrørende køretøjers funktionelle sikkerhed og baserer sig, hvor det er relevant, på de forbedrede krav til funktionel sikkerhed, som er fastsat i bilag VIII. De første af sådanne delegerede retsakter vedtages senest den 31. december 2014.

6. Kommissionen vedtager i en anden etape og senest den 31. december 2020 en delegeret retsakt i henhold til artikel 75 for at harmonisere kravene til og prøvningerne af normal levetid for at sikre køretøjskonstruktionens integritet som angivet i bilag II (B.17).

7. Kommissionen kan vedtage gennemførelsesretsakter med henblik på at fastsætte en model for fabrikantens udtalelse. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 73, stk. 2.

Artikel 23

Krav til miljøpræstationer

1. Fabrikanten sikrer, at køretøjer konstrueres, fremstilles og samles på en sådan måde, at deres miljøpåvirkning mindskes

mest muligt. Fabrikanten sikrer, at typegodkendte køretøjer opfylder kravene til miljøpræstationer som fastsat i bilag II, V og VI og inden for holdbarheden i kilometer som fastsat i bilag VII.

2. Fabrikanten sikrer, at køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder er i overensstemmelse med prøvningsprocedurerne og prøvningskravene som fastsat i bilag V, inden for anvendelsesdatoerne i bilag IV, der vil blive fastlagt i en delegeret retsakt vedtaget i henhold til nærværende artikels stk. 12.

3. Fabrikanten sikrer, at typegodkendelseskrav til kontrol af holdbarhedskrav er opfyldt. Efter fabrikantens valg anvendes en af følgende holdbarhedsprøvninger til over for den godkendende myndighed at godtgøre, at det typegodkendte køretøjs miljøpræstationer er varige:

a) faktisk holdbarhedsprøvning med fuldt kilometertal:

Prøvekøretøjerne akkumulerer fysisk den fulde afstand som fastsat i bilag VII (A) og prøves i overensstemmelse med proceduren for prøvningstype V som fastsat i den delegerede retsakt vedtaget i henhold til nærværende artikels stk. 12. Resultatet af emissionsprøvningen til og med den fulde afstand som fastsat i bilag VII (A), skal være lavere end de miljøgrænser, der er fastsat i bilag VI (A).

b) faktisk holdbarhedsprøvning med delvist kilometertal:

Prøvningen af køretøjerne akkumulerer fysisk mindst 50 % af den fulde afstand som fastsat i bilag VII (A), og prøves i overensstemmelse med proceduren for prøvningstype V som fastsat i den delegerede retsakt vedtaget i henhold til nærværende artikels stk. 12. Som det angives i den pågældende retsakt, ekstrapoleres prøvningsresultaterne op til den fulde afstand som fastsat i bilag VII (A). Både prøvningsresultaterne og de ekstrapolerede resultater skal være lavere end de miljøgrænser, der er fastsat i bilag VI (A).

c) procedure for matematisk varighed:

For hver emissionsbestanddel skal produktet af multiplikationen af ældningsfaktoren som fastsat i bilag VII (B), og resultatet af miljøprøvningen for et køretøj, der har kørt mindst 100 km efter den første start ved produktionslinjens ophør, give et resultat, der er lavere end de miljøgrænser, der er fastsat i bilag VI (A).

⁽¹⁾ EUT L 374 af 27.12.2006, s. 10.

4. Senest den 1. januar 2016 gennemfører Kommissionen en omfattende undersøgelse af de miljømæssige konsekvenser. Undersøgelsen skal evaluere luftkvaliteten og den andel af forurenende stoffer, som køretøjerne i klasse L bidrager med, og skal omfatte kravene til prøvningstype I, IV, V, VII og VIII opført i bilag V.

Den skal opstille og evaluere den nyeste videnskabelige viden, videnskabelige forskningsresultater, modelbygning og omkostningseffektivitet med henblik på at opstille definitive politikforanstaltninger ved bekræftelse og endelig tilrettelæggelse af gennemførelsen af Euro 5 fastlagt i bilag IV, og miljøkravene for Euro 5 fastlagt i bilag V, i bilag VI (A2), (B2) og (C2), samt i bilag VII vedrørende Euro 5-holdbarhed og forringelsesfaktorer.

5. På grundlag af resultaterne, som der henvises til i stk. 4, forelægger Kommissionen seneste den 31. december 2016 Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om følgende:

- a) gennemførelsesdatoerne for Euro 5 som omhandlet i bilag IV
- b) emissionsgrænserne for Euro 5 som omhandlet i bilag VI (A2), og OBD-grænseværdierne i bilag VI (B2)
- c) at alle nye typer køretøjer i (under)klasse L3e, L5e, L6e-A og L7e-A ud over OBD I også skal være udstyret med OBD II på Euro 5-niveau
- d) kilometertallene for holdbarhed for Euro 5 som omhandlet i bilag VII (A), og forringelsesfaktorerne for Euro 5-niveauet som omhandlet i bilag VII (B).

Kommissionen fremsætter passende lovforslag i lyset af denne rapport.

6. Kommissionen vedtager på grundlag af resultaterne af undersøgelsen af de miljømæssige konsekvenser en delegeret retsakt i overensstemmelse med artikel 75 der fastsætter hvilke af (under)klasserne L1e-A, L1e-B, L2e, L5e-B, L6e-B, L7e-B og L7e-C for Euro 5, der skal underlægges SHED-prøvning eller gennemtræningsprøvning for brændstoftank og -rør, idet prøvningsgrænserne er anført i bilag VI (C2).

7. Fabrikanten sikrer, at køretøjer i klasse L er i overensstemmelse med de gældende prøvningskrav hvad angår miljøpræstation med henblik på godkendelse og udvidelser som fastsat i bilag V (A).

8. Med hensyn til prøvningstype I er den relevante emissionsgrænse for motorcykler i klasse L3e-AxE (Enduro, x = 1, 2 eller 3) og L3e-AxT (Trial, x = 1, 2 eller 3) summen af L_2

(THC) og L_3 (NO_x) i bilag VI (A). Resultatet af emissionsprøvningen (NO_x + THC) skal være mindre end eller lig med denne grænse ($L_2 + L_3$).

9. Køretøjer i klasse L4e skal opfylde de miljøkrav, der er fastsat for køretøjer i klasse L3e i bilag V, og for så vidt angår prøvningstype I, IV, VII og VIII i bilag V prøves hele enheden af basiskøretøjet med sidevogn monteret eller alene basiskøretøjet uden sidevogn monteret, alt efter hvad der er mest hensigtsmæssigt.

10. Fabrikanterne sikrer, at alle forureningsbegrænsende udskiftningsanordninger, der markedsføres eller ibrugtages i Unionen, er typegodkendt i overensstemmelse med denne forordning.

11. De krav, der er omhandlet i stk. 1 til 10, finder anvendelse på køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder i overensstemmelse med bilag II.

12. For at sikre et højt niveau af miljøbeskyttelse tillægges Kommissionen beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 75 vedrørende de detaljerede tekniske specifikationer for miljøkrav for de områder, der henvises til i nærværende artikels stk. 1, 2, 3, 6 og 7, herunder prøvningsprocedurer.

Artikel 24

Yderligere miljøkrav med hensyn til emission af drivhusgasser, brændstofforbrug og elektrisk energiforbrug samt elektrisk rækkevidde

1. CO_2 -emissioner (carbondioxid) bestemmes af fabrikanten i den relevante emissionsprøvningscyklus i laboratorium og indberettes af fabrikanten til den godkendende myndighed. Brændstofforbruget og/eller det elektriske energiforbrug samt den elektriske rækkevidde beregnes enten på grundlag af laboratorieprøvningsresultaterne for emission i forbindelse med typegodkendelsen eller måles under overvågelse af den tekniske tjeneste og indberettes til den godkendende myndighed.

2. Resultatet af CO_2 -målingen og det beregnede eller målte brændstofforbrug, det elektriske energiforbrug samt den elektriske rækkevidde skal indgå i informationsmappen som angivet i den gennemførelsesretsakt, der er omhandlet i artikel 27, stk. 4, og de relevante oplysninger skal også være angivet i typeattesten.

Ud over angivelse i typeattesten sikrer fabrikanterne, at køberen af køretøjet ved købet af et nyt køretøj modtager data om CO_2 -emission, brændstofforbrug, elektrisk energiforbrug samt elektrisk rækkevidde i et format, som de finder egnet.

3. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 75 om krav til prøvningstype VII-prøvningsproceduren vedrørende metoderne for måling af CO₂-emission og beregning og måling af brændstof-forbrug, elektrisk energiforbrug samt elektrisk rækkevidde.

KAPITEL IV

EU-TYPEGODKENDELSESPROCEDURER

Artikel 25

EU-typegodkendelsesprocedurer

1. Ved ansøgning om typegodkendelse af helt køretøj kan fabrikanten vælge én af følgende procedurer:

- a) trinvis typegodkendelse
- b) enkelttrin typegodkendelse
- c) blandet typegodkendelse.

Derudover kan fabrikanten af køretøjsskifter fastsat i stk. 5 vælge etapevis typegodkendelse.

Ved typegodkendelse af systemer, komponenter eller separate tekniske enheder finder kun proceduren for enkelttrin typegodkendelsen anvendelse.

2. Den trinvis typegodkendelse består af en trinvis indsamling af hele sættet af EU-typegodkendelsesattester for systemerne, komponenterne og de separate tekniske enheder som indgår i køretøjet, og som på sidste trin fører til typegodkendelse af hele køretøjet.

3. Enkelttrin typegodkendelsen består i en godkendelse af et helt køretøj som helhed i en enkelt operation.

4. Blandet typegodkendelse er en trinvis godkendelsesprocedure, hvor en eller flere systemgodkendelser opnås på det sidste trin af godkendelsen af hele køretøjet, og hvor det ikke er nødvendigt at udstede EU-typegodkendelsesattester for disse systemer.

5. I en etapevis typegodkendelsesprocedure attesterer en eller flere godkendende myndigheder, at en type delvis opbygget eller trinvis færdigopbygget køretøj opfylder de relevante administrative bestemmelser og tekniske krav i denne forordning.

En etapevis typegodkendelse meddeles for de typer delvis opbyggede køretøjer og etapevis færdigopbyggede køretøjer, som svarer til specifikationerne i informationsmappen som omhandlet i artikel 27, og som opfylder de tekniske krav, som er fastsat i de relevante retsakter, der er opført i bilag II, under hensyntagen til køretøjernes opbygningsstade.

6. Typegodkendelsen for den sidste etape i færdigopbygningen meddeles først, når den godkendende myndighed har

kontrolleret, at det køretøj, der typegodkendes i den sidste etape, på dette tidspunkt opfylder alle gældende tekniske krav. Dette omfatter en dokumentkontrol af alle krav henhørende under en typegodkendelse for et delvis opbygget køretøj, som er givet i løbet af en etapevis procedure, selv hvis denne er givet for et køretøj fra en anden (under)klasse.

Den etapevise typegodkendelse, som der henvises til i stk. 1, andet afsnit, finder kun anvendelse på køretøjer i underklasserne L2e -U, L4e, L5e-B, L6e-BU og L7e-CU.

7. Valg af godkendelsesprocedure berører ikke de gældende væsentlige krav, som den godkendte køretøjstype skal opfylde på det tidspunkt, hvor der meddeles typegodkendelse for køretøjet som helhed.

8. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 75 vedrørende de nærmere detaljer i ordningerne for typegodkendelsesprocedurerne. De første af sådanne delegerede retsakter vedtages senest den 31. december 2014.

Artikel 26

Ansøgning om typegodkendelse

1. Fabrikanten indsender ansøgningen om typegodkendelse til den godkendende myndighed.

2. Der må kun indgives én ansøgning for en bestemt type køretøj, system, komponent eller separat teknisk enhed, og den må kun indgives i én medlemsstat.

3. Der indsendes en separat ansøgning for hver type, der ønskes godkendt.

Artikel 27

Informationsmappe

1. Ansøgeren skal levere en informationsmappe til den godkendende myndighed.

2. Informationsmappen skal indeholde følgende:

- a) et oplysningsskema
- b) alle data, tegninger, fotografier og andre oplysninger
- c) for køretøjer en angivelse af, hvilke(n) procedure(r) der er valgt i overensstemmelse med artikel 25, stk. 1
- d) alle yderligere oplysninger, som den godkendende myndighed anmoder om i forbindelse med ansøgningsproceduren.

3. Informationsmappen kan leveres på papir eller i et elektronisk format, som godtages af den tekniske tjeneste og den godkendende myndighed.

4. Kommissionen fastlægger modeller for oplysningsskemaet og informationsmappen ved hjælp af gennemførelsesretsakter. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 73, stk. 2. De første af sådanne gennemførelsesretsakter vedtages senest den 31. december 2014.

Artikel 28

Særlige regler for oplysninger, der skal afgives ved ansøgning om typegodkendelse efter forskellige procedurer

1. En ansøgning om trinvis typegodkendelse skal vedlægges en informationsmappe i overensstemmelse med artikel 27 og et komplet sæt af de typegodkendelsesattester, der kræves i henhold til de gældende retsakter, der er opført i bilag II.

Hvis der er tale om typegodkendelse af et system, en komponent eller en separat teknisk enhed i henhold til de gældende retsakter opført i bilag II, skal den godkendende myndighed have adgang til den dermed forbundne informationsmappe, indtil der udstedes eller nægtes typegodkendelse.

2. En ansøgning om enkelttrindgodkendelse vedlægges en informationsmappe som omhandlet i artikel 27 indeholdende de relevante oplysninger i overensstemmelse med gennemførelsesretsakter vedtaget i henhold til denne forordning for så vidt angår disse gældende retsakter.

3. Hvis der er tale om en blandet typegodkendelsesprocedure vedlægges informationsmappen en eller flere typegodkendelsesattester, som er påkrævet i henhold til gældende retsakter opført i bilag II, og den skal, hvis der ikke fremlægges en typegodkendelsesattest, omfatte de relevante oplysninger i overensstemmelse med gennemførelsesretsakterne vedtaget i henhold til denne forordning, for så vidt angår disse gældende retsakter.

4. Med forbehold af stk. 1, 2 og 3 afgives følgende oplysninger ved en etapevis typegodkendelse:

- a) i første etape: de dele af informationsmappen og EU-typegodkendelsesattesterne, som svarer til basiskøretøjets opbygningsstade
- b) i anden og alle følgende etaper: de dele af informationsmappen og de EU-typegodkendelsesattester, som svarer til det aktuelle fremstillingsetape, samt et eksemplar af den EU-typegodkendelsesattest, der er udstedt for køretøjet på den forudgående fremstillingsetape, samt udtømmende detaljerede oplysninger om enhver ændring af og tilføjelse til køretøjet, som fabrikanten har foretaget.

De i nærværende stykke, første afsnit, litra a) og b) anførte oplysninger kan leveres i overensstemmelse med stk. 3.

5. Den godkendende myndighed kan, hvis det er rimeligt, pålægge fabrikanten at indgive yderligere oplysninger, der

måtte være nødvendige for at afgøre, hvilke prøvninger der er påkrævet, eller for at lette udførelsen af de påkrævede prøvninger.

KAPITEL V

GENNEMFØRELSE AF EU-TYPEGODKENDELSESPROCEDURERNE

Artikel 29

Generelle bestemmelser

1. De godkendende myndigheder meddeler først EU-typegodkendelse efter at have kontrolleret de ordninger til sikring af produktionens overensstemmelse, der er omhandlet i artikel 33, og at typen af køretøj, system, komponent eller separat teknisk enheds opfylder de gældende krav.

2. Meddelelse af EU-typegodkendelser finder sted i overensstemmelse med dette kapitel.

3. Hvis en godkendende myndighed konstaterer, at en type køretøj, system, komponent eller separat teknisk enhed, selv om den opfylder de krævede bestemmelser, udgør en alvorlig risiko for sikkerheden eller i alvorlig grad kan skade miljøet eller den offentlige sundhed, kan den afvise at meddele EU-typegodkendelse. I et sådant tilfælde sender den straks de godkendende myndigheder i de andre medlemsstater og Kommissionen en detaljeret sagmappe, hvori den giver en begrundelse for sin beslutning, og dokumenterer de konstateringer, den har gjort.

4. EU-typegodkendelsesattesterne nummereres efter et harmoniseret system, der fastsættes af Kommissionen ved hjælp af gennemførelsesretsakter. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 73, stk. 2. De første af sådanne gennemførelsesretsakter vedtages senest den 31. december 2014.

5. Den godkendende myndighed sender inden for en frist på en måned efter udstedelsen af EU-typegodkendelsesattesten de godkendende myndigheder i de andre medlemsstater et eksemplar af EU-typegodkendelsesattesten med bilag for hver type køretøj, som den har godkendt, via et fælles, sikkert elektronisk udvekslingssystem. Dette eksemplar kan også have form af en sikker elektronisk fil.

6. Den godkendende myndighed underretter hurtigst muligt de godkendende myndigheder i de øvrige medlemsstater om nægtelse eller inddragelse af enhver køretøjsgodkendelse med angivelse af grundene hertil.

7. Den godkendende myndighed sender hver tredje måned de godkendende myndigheder i de øvrige medlemsstater en liste over EU-typegodkendelser for systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, som den har meddelt, ændret, nægtet eller inddraget i den forudgående periode.

8. Hvis den anmodes herom af en godkendende myndighed i en anden medlemsstat, skal den godkendende myndighed, der har meddelt en EU-typegodkendelse, inden for en frist på en måned efter at have modtaget anmodningen fremsende førstnævnte myndighed et eksemplar af den EU-typegodkendelsesattest, der er anmodet om, med bilag via et fælles, sikkert elektronisk udvekslingssystem. Dette eksemplar kan også have form af en sikker elektronisk fil.

9. Hvis Kommissionen anmoder herom, fremsender den godkendende myndighed de oplysninger, der er omhandlet i punkt 5 til 8, også til Kommissionen.

10. Den godkendende myndighed samler en informationspakke, der omfatter informationsmappen samt prøvningsrapporten og alle andre dokumenter, som den tekniske tjeneste eller den godkendende myndighed har vedlagt informationsmappen under udførelsen af sine opgaver. Informationspakken skal indeholde et indeks over dens indhold, idet hver enkelt side er nummereret eller mærket, således at den let kan identificeres, og idet hvert dokument skal være formateret således, at det registrerer de forskellige trin i administrationen af EF-typegodkendelsen, navnlig datoerne for revisioner og opdateringer. Den godkendende myndighed stiller de oplysninger, der indgår i informationsmappen, til rådighed i en periode på ti år, efter at gyldigheden af pågældende godkendelse er ophørt.

Artikel 30

Særlige bestemmelser vedrørende EU-typegodkendelsesattesten

1. EU-typegodkendelsesattesten skal som bilag omfatte:
 - a) den informationspakke, der er omhandlet i artikel 29, stk. 10
 - b) prøvningsresultaterne
 - c) navn, stilling og underskriftsprøve for den eller de personer i virksomheden, som har bemyndigelse til at underskrive typeattester
 - d) et udfyldt eksemplar af typeattesten, hvis der er tale om en EU-typegodkendelse af et helt køretøj.
2. EU-typegodkendelsesattesten skal udstedes på grundlag af den model, der er fastlagt af Kommissionen ved hjælp af gennemførelsesretsakter. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 73, stk. 2. De første af sådanne gennemførelsesretsakter vedtages senest den 31. december 2014.
3. For hver enkelt køretøjstype skal den godkendende myndighed:
 - a) udfylde alle de relevante afsnit af EU-typegodkendelsesattesten, herunder bilaget med prøvningsresultater

b) samle indekset til informationspakken

c) hurtigst muligt udstede den udfyldte attest med bilag til ansøgeren.

Kommissionen fastsætter modellen for bilaget med prøvningsresultater som omhandlet i litra a), ved hjælp af gennemførelsesretsakter. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 73, stk. 2. De første af sådanne gennemførelsesretsakter vedtages senest den 31. december 2014.

4. I tilfælde af en EU-typegodkendelse, på hvilken der i overensstemmelse med artikel 40 er blevet pålagt begrænsninger med hensyn til gyldigheden eller givet fritagelser for visse bestemmelser i denne forordning eller de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der vedtaget i henhold til denne forordning, skal EU-typegodkendelsesattesten indeholde oplysninger om sådanne begrænsninger eller fritagelser.

5. Hvis fabrikanten vælger den blandede godkendelsesprocedure, skal den godkendende myndighed udfylde informationspakken med henvisninger til de prøvningsrapporter, der er fastsat i gennemførelsesretsakter som omhandlet i artikel 32, stk. 1, for hvilke der ikke findes nogen EU-typegodkendelsesattest.

6. Hvis fabrikanten vælger enkelttrintypegodkendelsesproceduren, opstiller den godkendende myndighed en liste over gældende krav eller retsakter og vedhæfter denne liste til EU-typegodkendelsesattesten. Kommissionen vedtager modellen for en sådan liste ved hjælp af gennemførelsesretsakter. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 73, stk. 2. De første af sådanne gennemførelsesretsakter vedtages senest den 31. december 2014.

Artikel 31

Særlige bestemmelser vedrørende systemer, komponenter eller separate tekniske enheder

1. Der meddeles EU-typegodkendelse af et system, der er i overensstemmelse med angivelserne i informationsmappen, og som opfylder de tekniske krav, der er fastsat i de relevante retsakter opført i bilag II.
2. Der meddeles EU-typegodkendelse for en komponent eller en separat teknisk enhed, der er i overensstemmelse med angivelserne i informationsmappen, og som opfylder de tekniske krav, der er fastsat i de relevante retsakter opført i bilag II.
3. Hvis komponenter eller separate tekniske enheder, uanset om de er beregnet til reparation, service eller vedligeholdelse, også er omfattet af en typegodkendelse af et system med hensyn til et køretøj, kræves der for disse ingen yderligere komponentgodkendelse eller godkendelse af separat teknisk enhed, medmindre dette kræves i de relevante retsakter anført i bilag II.

4. Hvis en komponent eller separat teknisk enhed kun kan fungere efter hensigten eller udvise sine særlige egenskaber i forbindelse med andre af køretøjets dele, og kontrol af opfyldelse af kravene derfor kun kan foretages, når komponenten eller den separate tekniske enhed er koblet sammen med andre af køretøjets dele, skal anvendelsesområdet for EU-typegodkendelsen af komponenten eller den separate tekniske enhed begrænses tilsvarende.

På EU-typegodkendelsesattesten skal der i så fald anføres eventuelle begrænsninger i anvendelsen af komponenten eller den separate tekniske enhed og eventuelle særlige monteringsforskrifter.

Hvis en sådan komponent eller separat teknisk enhed monteres af køretøjets fabrikant, kontrolleres det på tidspunktet for typegodkendelsen af køretøjet, at disse begrænsninger og monteringsforskrifter er overholdt.

Artikel 32

Prøvninger med henblik på EU-typegodkendelse

1. Udpegede tekniske tjenester påviser ved passende prøvninger, at de tekniske krav i denne forordning og i de retsakter, der er opført i bilag II, er overholdt.

De prøvningsprocedurer, der er omhandlet i første afsnit, og særligt udstyr og værktøj foreskrevet til udførelse af prøvningerne, skal være dem, der er fastlagt i de relevante retsakter opført i bilag II.

Prøvningsrapportens format skal opfylde de generelle krav, som Kommissionen har fastsat ved hjælp af gennemførelsesretsakter. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 73, stk. 2. De første af sådanne gennemførelsesretsakter vedtages senest den 31. december 2014.

2. Fabrikanten stiller det antal prøve køretøjer, komponenter eller separate tekniske enheder til rådighed for den godkendende myndighed, som i henhold til de relevante retsakter opført i bilag II kræves til udførelsen af de påkrævede prøvninger.

3. De påkrævede prøvninger skal udføres på køretøjer, komponenter og separate tekniske enheder, som er repræsentative for den type, der skal godkendes.

Fabrikanten kan dog efter aftale med den godkendende myndighed udvælge et køretøj, et system, en komponent eller en separat teknisk enhed, som, selv om den eller det ikke er repræsentativt for den type, der skal godkendes, kombinerer en række af de mest ugunstige karakteristika med hensyn til det påkrævede præstationsniveau. Virtuelle prøvningsmetoder kan anvendes til støtte for beslutningstagning i udvælgelsesprocessen.

4. Virtuelle prøvningsmetoder kan efter anmodning fra fabrikanten anvendes som alternativer til de i stk. 1 omhandlede prøvningsprocedurer med forbehold af, at den godkendende myndighed samtykker heri, for så vidt angår de krav, der er fastsat i de delegerede retsakter vedtaget i henhold til stk. 6.

5. Virtuelle prøvningsmetoder skal opfylde de betingelser, der er fastsat i de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold til stk. 6.

6. For at sikre, at de resultater, der opnås ved virtuel prøvning, er lige så meningsfulde som dem, der er opnået ved fysisk prøvning, tillægges Kommissionen beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 75 vedrørende de krav, der kan gøres til genstand for virtuel prøvning, og de betingelser under hvilke sådan virtuel prøvning skal udføres. Ved vedtagelsen af disse delegerede retsakter tager Kommissionen i relevant omfang udgangspunkt i de krav og procedurer, der er fastsat i bilag XVI til direktiv 2007/46/EF.

Artikel 33

Ordninger til sikring af produktionens overensstemmelse

1. Når en godkendende myndighed meddeler EU-typegodkendelse, træffer den de fornødne foranstaltninger for, om nødvendigt i samarbejde med de godkendende myndigheder i de øvrige medlemsstater, at kontrollere, om der er truffet passende forholdsregler til sikring af, at de køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, der er under fremstilling, vil være i overensstemmelse med den godkendte type.

2. En godkendende myndighed, der meddeler en EU-typegodkendelse, skal træffe de fornødne foranstaltninger for at kontrollere, at de typeattester, fabrikanten har udstedt, er i overensstemmelse med artikel 38. Til dette formål kontrollerer den godkendende myndighed, at et tilstrækkeligt udsnit af typeattesterne er i overensstemmelse med artikel 38, og at fabrikanten har truffet de fornødne foranstaltninger for at sikre, at oplysningerne i typeattesterne er korrekte.

3. En godkendende myndighed, der har udstedt en EU-typegodkendelse, skal for denne godkendelse træffe de fornødne foranstaltninger for, om nødvendigt i samarbejde med de godkendende myndigheder i de øvrige medlemsstater, at kontrollere, at de forholdsregler, der er omhandlet i stk. 1 og 2, stadig er tilstrækkeligt til at sikre, at de producerede køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, der er under fremstilling, fortsat er i overensstemmelse med den godkendte type, og typeattesterne fortsat er i overensstemmelse med artikel 38.

4. For at kontrollere, at et køretøj, et system, en komponent eller en separat teknisk enhed er i overensstemmelse med den godkendte type kan den godkendende myndighed, der har meddelt EU-typegodkendelsen, udføre enhver kontrol eller prøvning, som er nødvendig for EU-typegodkendelsen, på prøveeksemplarer udtaget hos fabrikanten, herunder i produktionsanlæg.

5. Når en godkendende myndighed, der har udstedt en EU-typegodkendelse, fastslår, at de forholdsregler, der er nævnt i stk. 1 og 2, ikke anvendes, afviger væsentligt fra de vedtagne forholdsregler og kontrolplaner, ikke længere anvendes eller ikke længere anses for at være egnede, selv om produktionen fortsætter, træffer myndigheden de fornødne foranstaltninger for at sikre, at proceduren for produktionens overensstemmelse følges korrekt, eller inddrager typegodkendelsen.

6. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 75 vedrørende de nærmere ordninger med hensyn til produktionens overensstemmelse. De første af sådanne delegerede retsakter vedtages senest den 31. december 2014.

KAPITEL VI

ÆNDRINGER AF EU-TYPEGODKENDELSE

Artikel 34

Generelle bestemmelser

1. Fabrikanten meddeler straks den godkendende myndighed, der har udstedt EU-typegodkendelsen, alle ændringer i de oplysninger, der er registreret i informationspakken.

Denne myndighed afgør, hvilke af de procedurer, der er fastlagt i artikel 35, der skal anvendes.

Om nødvendigt kan den godkendende myndighed efter høring af fabrikanten beslutte, at der skal udstedes en ny EU-typegodkendelse.

2. Ansøgning om ændring af en EU-typegodkendelse indgives udelukkende til den godkendende myndighed, der har udstedt den oprindelige EU-typegodkendelse.

3. Finder den pågældende godkendende myndighed, at det for at foretage en ændring er nødvendigt at gentage inspektioner eller prøvninger, underretter den fabrikanten herom.

De i artikel 35 omhandlede procedurer finder kun anvendelse, hvis den godkendende myndighed på grundlag af sådanne inspektioner eller prøvninger, konkluderer, at kravene til EU-typegodkendelse stadig er opfyldt.

Artikel 35

Revision og udvidelse af EU-typegodkendelser

1. Er der sket ændringer i nogle af oplysningerne i informationspakken, uden at dette kræver en gentagelse af inspektioner eller prøvninger, betegnes ændringen som en »revision«.

I sådanne tilfælde udsteder den godkendende myndighed det nødvendige rettelsesblad til informationspakken, idet hvert enkelt rettelsesblad mærkes tydeligt med ændringens art og

datoen for den nye udstedelse. En samlet, ajourført version af informationspakken ledsaget af en nøjagtig beskrivelse af ændringerne anses for at opfylde dette krav.

2. Ændringen betegnes »udvidelse«, hvis oplysningerne i informationspakken er blevet ændret, og et af følgende forhold gør sig gældende:

- a) der kræves yderligere inspektioner eller nye prøvninger
- b) der er foretaget ændringer i EU-typegodkendelsesattesten, bortset fra i bilagene
- c) nye krav i henhold til en af de retsakter, der er opført i bilag II, finder anvendelse på den godkendte køretøjstype, det godkendte system, den godkendte komponent eller den godkendte separate tekniske enhed.

I tilfælde af en udvidelse udsteder den godkendende myndighed en ajourført EU-typegodkendelsesattest, der forsynes med et udvidelsesnummer, der stiger fortløbende i overensstemmelse med antallet af successive udvidelser, der allerede er udstedt. Godkendelsesattesten skal tydeligt angive årsagen til udvidelsen og datoen for den nye udstedelse.

3. Hver gang der udstedes ændrede blade eller udsendes en samlet, ajourført version, rettes også indekset til informationspakken, der er knyttet til typegodkendelsesattesten, således at datoen for den seneste udvidelse eller revision eller datoen for den seneste konsolidering af den ajourførte version fremgår.

4. Der kræves ingen ændring af typegodkendelsen af et køretøj, hvis de nye krav, der er nævnt i stk. 2, litra c), teknisk set ikke er relevante for den pågældende type køretøj eller vedrører andre klasser af køretøjer end den klasse, som det pågældende køretøj hører ind under.

Artikel 36

Udstedelse og meddelelse af ændringer

1. Hvis der foretages en udvidelse, ajourføres alle relevante sektioner i EU-typegodkendelsesattesten, bilagene hertil samt indekset til informationspakken. Den ajourførte attest og bilagene hertil udstedes hurtigst muligt til ansøgeren.

2. Hvis der er tale om en revision, udsteder den godkendende myndighed hurtigst muligt de reviderede dokumenter eller eventuelt den samlede ajourførte version, herunder det reviderede indeks til informationspakken, til ansøgeren.

3. Den godkendende myndighed underretter de godkendende myndigheder i de andre medlemsstater om enhver ændring af EU-typegodkendelser efter de procedurer, der er omhandlet i artikel 29.

KAPITEL VII

EU-TYPEGODKENDELSERS GYLDIGHED

Artikel 37

Gyldighedens ophør

1. En EU-typegodkendelse meddeles med ubegrænset varighed.
2. En EU-typegodkendelse af et køretøj bliver ugyldig i et af følgende tilfælde:
 - a) når nye krav, som finder anvendelse på den godkendte køretøjstype, bliver obligatoriske i forbindelse med, at den gøres tilgængelig på markedet, med registrering eller ibrugtagning af køretøjer, og det ikke er muligt at ajourføre typegodkendelsen i overensstemmelse hermed
 - b) når produktionen af det godkendte køretøj ophører definitivt og frivilligt
 - c) når gyldigheden af godkendelsen udløber som følge af en begrænsning i henhold til artikel 40, stk. 6
 - d) når godkendelsen er blevet inddraget i overensstemmelse med artikel 33, stk. 5, artikel 49, stk. 1, eller artikel 52, stk. 4.
3. Hvis det kun er en variant inden for en type eller en version inden for en variant, der bliver ugyldig, mister EU-typegodkendelsen af det pågældende køretøj kun sin gyldighed for så vidt angår den pågældende variant eller version.
4. Når produktionen af en køretøjstype ophører definitivt, underretter fabrikanten den godkendende myndighed, der har udstedt EU-typegodkendelsen for dette køretøj.

Inden for en måned efter modtagelse af den underretning, der er omhandlet i første afsnit, underretter den godkendende myndighed, der meddelte godkendelse for køretøjet, de godkendende myndigheder i de øvrige medlemsstater herom.

5. Hvis en EU-typegodkendelse af et køretøj er ved at blive ugyldig, underretter fabrikanten, med forbehold af bestemmelserne i stk. 4, den godkendende myndighed, der har udstedt EU-typegodkendelsen.

Den godkendende myndighed, der har meddelt EU-typegodkendelsen, meddeler hurtigst muligt alle relevante oplysninger til de godkendende myndigheder i de øvrige medlemsstater, således at artikel 44, kan finde anvendelse, hvis det er hensigtsmæssigt.

Den meddelelse, der er omhandlet i andet afsnit, angiver navnlig produktionsdatoen og identifikationsnummeret på det sidste køretøj, der er produceret.

KAPITEL VIII

TYPEATTEST OG MÆRKNING

Artikel 38

Typeattest

1. I sin egenskab af indehaver af en EU-typegodkendelsesattest for et køretøj leverer fabrikanten en typeattest i papirformat, der skal ledsage ethvert køretøj, uanset om dette er færdigopbygget, delvis opbygget eller trinvis færdigopbygget, som produceres i overensstemmelse med den godkendte køretøjstype.

En sådan attest leveres gratis til køberen sammen med køretøjet. Dets levering må ikke gøres afhængig af en udtrykkelig anmodning eller indsendelse af yderligere oplysninger til fabrikanten.

I en periode på ti år efter køretøjets produktionsdato udsteder fabrikanten, på anmodning af ejeren af køretøjet, en genpart af typeattesten mod en betaling, der ikke overstiger omkostningerne ved udstedelsen. Ordet »genpart« skal være tydeligt og synligt angivet på forsiden af genparten af typeattesten.

2. Fabrikanten anvender den model af typeattesten, der vedtages af Kommissionen ved hjælp af gennemførelsesretsakter. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 73, stk. 2. Typeattesten skal udformes på en sådan måde, at falskneri forhindres. Til dette formål fastsættes det i gennemførelsesretsakten, at det papir, der anvendes i attesten, skal beskyttes ved hjælp af en række tryktekniske sikkerhedsforanstaltninger. De første af sådanne gennemførelsesretsakter vedtages senest den 31. december 2014.

3. Typeattesten udfærdiges på mindst et af de officielle sprog i Unionen. En medlemsstat kan kræve, at typeattesten oversættes til dets eget eller egne officielle sprog.

4. Den eller de personer, som har bemyndigelse til at underskrive typeattester, skal være i fabrikantens organisation og behørigt bemyndiget af ledelsen til at lade fabrikanten bære det fulde juridiske ansvar med hensyn til et køretøjs udformning og konstruktion eller produktionens overensstemmelse.

5. Hele typeattesten udfyldes, og den må ikke indeholde begrænsninger med hensyn til køretøjets brug, bortset fra de begrænsninger, som der er truffet bestemmelse om i denne forordning eller delegerede retsakter vedtaget i henhold til denne forordning.

6. For delvis opbyggede og etapevis færdigopbyggede køretøjer udfylder fabrikanten kun de punkter i typeattesten, som vedrører dele, der er tilføjet eller ændret på det aktuelle godkendelsestrin, og vedfører i givet fald alle typeattester fra de forudgående trin til typeattesten.

7. Typeattesten skal for køretøjer godkendt i henhold til artikel 40, stk. 2, som overskrift have »For færdigopbyggede/etapevis færdigopbyggede køretøjer typegodkendt i henhold til artikel 40, stk. 4, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 168/2013 af 15 januar 2013 om godkendelse og markedsovervågning af to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler (foreløbig godkendelse)«.

8. Typeattesten, som beskrevet i gennemførelsesretsakterne som omhandlet i stk. 2, for køretøjer, som er godkendt i overensstemmelse med artikel 42, skal som overskrift have »For færdigopbyggede/etapevis færdigopbyggede køretøjer typegodkendt i små serier«, og i nærheden heraf anføres produktionsåret efterfulgt af et serienummer mellem 1 og den grænse, der er angivet i tabellen i bilag III, som for hvert produktionsår viser det pågældende køretøjs placering i produktionen, der er tildelt for det pågældende år.

9. Med forbehold af stk. 1 kan fabrikanten fremsende typeattesten elektronisk til enhver medlemsstats registreringsmyndighed.

Artikel 39

Det foreskrevne skilt med den behørig mærkning af køretøjer og typegodkendelsesmærke på komponenter og separate tekniske enheder

1. Fabrikanten af et køretøj forsyner hvert køretøj fremstillet i overensstemmelse med den godkendte type med det foreskrevne skilt med den behørig mærkning, der kræves i henhold til den relevante gennemførelsesretsakt vedtaget i henhold til stk. 3.

2. Fabrikanten af en komponent eller en separat teknisk enhed, uanset om denne indgår i et system, anbringer EU-typegodkendelsesmærket på alle komponenter og separate tekniske enheder, der fremstilles i overensstemmelse med den godkendte type, når dette kræves i den relevante gennemførelsesretsakt vedtaget i henhold til denne forordning eller det relevante FN/ECE-regulativ.

Såfremt et sådant typegodkendelsesmærke ikke er påkrævet, anbringer fabrikanten mindst sit fabriks- eller firmamærke og typenummer eller et identifikationsnummer.

3. Det foreskrevne skilt og EU-typegodkendelsesmærke skal være i overensstemmelse med den model, der er fastsat af Kommissionen ved hjælp af gennemførelsesretsakter. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 73, stk. 2. De første af sådanne gennemførelsesretsakter vedtages senest den 31. december 2014.

KAPITEL IX

UNDTAGELSER FOR NYE TEKNOLOGIER ELLER NYE PRINCIPPER

Artikel 40

Undtagelser for nye teknologier eller nye principper

1. Fabrikanten kan ansøge om EU-typegodkendelse af en type køretøj, system, komponent eller separat teknisk enhed, hvori indgår nye teknologier eller principper, som er uoverensstemmende med en eller flere af de retsakter, der er anført i bilag II.

2. Den godkendende myndighed meddeler den EU-typegodkendelse, der er omhandlet i stk. 1, når alle følgende betingelser er opfyldt:

a) Ansøgningen indeholder en begrundelse for, hvorfor de pågældende teknologier eller principper forhindrer systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed i at være i overensstemmelse med en eller flere af retsakterne opført i bilag II.

b) Ansøgningen beskriver den nye teknologis sikkerhedsmæssige og miljømæssige virkninger og de foranstaltninger, der er truffet for at sikre, at der mindst er opnået samme niveau af sikkerhed og miljøbeskyttelse som det, der opnås med de krav, som der søges om undtagelse fra.

c) Der forelægges prøvningsbeskrivelser og -resultater, der påviser, at betingelserne i litra b) er opfyldt.

3. Meddelelse af en sådan EU-typegodkendelse med undtagelse for nye teknologier eller nye principper kræver tilladelse fra Kommissionen. Denne tilladelse gives ved hjælp af en gennemførelsesretsakt. Denne gennemførelsesretsakt vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 73, stk. 2.

4. Indtil Kommissionens afgørelse om tilladelse foreligger, kan den godkendende myndighed allerede udstede en EU-typegodkendelse, der dog skal være foreløbig og kun er gyldig i den pågældende medlemsstat, for en køretøjstype, der er omfattet af den undtagelse, der ansøges om. Den godkendende myndighed underretter hurtigst muligt Kommissionen og andre medlemsstater herom ved hjælp af en sagsmappe, der indeholder de oplysninger, der er omhandlet i stk. 2.

Det skal fremgå af overskriften på typegodkendelsesattesten og overskriften på typeattesten, at disse er foreløbige og har begrænset territorial gyldighed. Kommissionen kan vedtage gennemførelsesretsakter med henblik på at fastlægge harmoniserede modeller for typegodkendelsesattesten og typeattesten med henblik på dette stykke. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 73, stk. 2.

5. Andre godkendende myndigheder kan beslutte skriftligt at acceptere den foreløbige godkendelse, der er nævnt i stk. 4, på deres område.

6. Hvis det er relevant, angives det også i Kommissionens godkendelse som omhandlet i stk. 3, om den er underlagt begrænsninger. I alle tilfælde er typegodkendelsen gyldig i mindst 36 måneder.

7. Hvis Kommissionen beslutter at nægte at give tilladelse, giver den godkendende myndighed omgående indehaveren af den foreløbige typegodkendelse, der er nævnt i stk. 4, meddelelse om, at den foreløbige godkendelse vil blive inddraget seks måneder efter datoen for Kommissionens afslag.

Køretøjer, der er fremstillet i overensstemmelse med den foreløbige godkendelse, inden dens gyldighed ophørte, kan markedsføres, registreres eller ibrugtages i de medlemsstater, der har accepteret den foreløbige godkendelse.

Artikel 41

Efterfølgende tilpasning af delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter

1. Hvis Kommissionen tillader en undtagelse i henhold til artikel 40, træffer den straks, når det er nødvendigt, de nødvendige foranstaltninger for at tilpasse de berørte delegerede retsakter eller gennemførelsesretsakter til den teknologiske udvikling.

Hvis undtagelsen i henhold til artikel 40 har relation til et FN/ECE-regulativ, foreslår Kommissionen en ændring af det relevante FN/ECE-regulativ efter den procedure, der er fastlagt i Overenskomsten af 1958, som revideret.

2. Så snart de relevante retsakter er blevet ændret, ophæves enhver begrænsning i Kommissionens afgørelse om godkendelse af undtagelsen omgående.

Hvis der ikke er truffet de nødvendige foranstaltninger til at tilpasse de delegerede retsakter eller gennemførelsesretsakter, kan Kommissionen efter anmodning fra den medlemsstat, som udstedte godkendelsen, forlænge gyldigheden af en typegodkendelse ved hjælp af en afgørelse i form af en gennemførelsesretsakt vedtaget efter undersøgelsesproceduren i artikel 73, stk. 2.

KAPITEL X

KØRETØJER FREMSTILLET I SMÅ SERIER

Artikel 42

National typegodkendelse af små serier

1. Fabrikanten kan ansøge om en national typegodkendelse af små serier af en type køretøj inden for de kvantitative årlige grænser, der er fastlagt i bilag III. Disse grænser finder anvendelse i forbindelse med, at køretøjer af den godkendte type gøres tilgængelige på markedet, registreres eller tages i brug på markedet i hver enkelt medlemsstat inden for et givet år.

2. For typen af køretøjer, som der henvises til i stk. 1, kan medlemsstaterne give fritagelse for et eller flere af de materielle krav, der er fastsat i en eller flere af de delegerede retsakter, der er opført i bilag II, forudsat at de fastsætter relevante alternative krav.

Ved »Alternativ krav« forstås administrative bestemmelser og tekniske krav, der har til formål at sikre et niveau af funktionel sikkerhed, miljøbeskyttelse og arbejdssikkerhed, som i videst muligt omfang svarer til det niveau, der er sikret ved en eller flere af de delegerede retsakter, der er opført i bilag II.

For typen af køretøjer, som der henvises til i stk. 1, kan medlemsstaterne give fritagelse for et eller flere af de administrative bestemmelser i denne forordning eller de gennemførelsesretsakter, der er vedtaget i henhold til denne forordning.

En medlemsstat kan kun fritage for de bestemmelser, der er nævnt i dette stykke, hvis den har rimelige grunde til at gøre det.

3. Ved national typegodkendelse af køretøjer i henhold til denne artikel skal systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, der er typegodkendt i overensstemmelse med de retsakter, der er opført i bilag II, accepteres.

4. Typegodkendelsesattesten for køretøjer godkendt efter denne artikel udfærdiges i henhold til den model, der er omhandlet i artikel 30, stk. 2, men den må ikke bære overskriften »EU-køretøjstypogodkendelsesattest« og skal specificere indholdet af de fritagelser, der er meddelt i henhold til stk. 2. Typegodkendelsesattesterne nummereres i henhold til det harmoniserede system i artikel 29, stk. 4.

5. Typegodkendelsesattesten skal specificere karakteren af de fritagelser, der er meddelt i henhold til stk. 2, afsnit 1 og 3.

6. Gyldigheden af en national typegodkendelse af små serier skal begrænses til den medlemsstat, hvis godkendende myndighed udstedte den.

7. Hvis fabrikanten anmoder herom, fremsendes et eksemplar af typegodkendelsesattesten og dens bilag dog med anbefalet brev eller elektronisk post til de godkendende myndigheder i de af fabrikanten angivne medlemsstater.

8. Inden for en frist på tre måneder efter modtagelsen af den i stk. 7 omhandlede anmodning beslutter de godkendende myndigheder i de af fabrikanten angivne medlemsstater, om de accepterer typegodkendelsen eller ej. De meddeler formelt deres beslutning til den godkendende myndighed, som har meddelt national typegodkendelse af små serier.

9. Medlemsstaternes godkendende myndigheder skal acceptere en national typegodkendelse, medmindre de har rimelige grunde til at mene, at de nationale tekniske krav, efter hvilke køretøjet er godkendt, ikke svarer til deres egne krav.

10. Efter anmodning fra en ansøger, der ønsker at markedsføre eller registrere et køretøj med national typegodkendelse af små serier i en anden medlemsstat, leverer den godkendende myndighed, der har meddelt den nationale typegodkendelse af små serier, den nationale myndighed i den anden medlemsstat et eksemplar af typegodkendelsesattesten, herunder informationspakken. Stk. 8 og 9 finder anvendelse.

KAPITEL XI

TILGÆNDELIGGØRELSE PÅ MARKEDET, REGISTRERING ELLER IBRUGTAGNING

Artikel 43

Tilgængeliggørelse på markedet, registrering eller ibrugtagning af køretøjer

Med forbehold af artikel 46 og 47 må køretøjer, for hvilke en EU-typegodkendelse af hele køretøjer er obligatorisk, eller for hvilke fabrikanten har opnået sådan typegodkendelse i henhold til denne forordning, kun gøres tilgængelige på markedet, registreres eller ibrugtages, hvis de er ledsaget af en gyldig typeattest udstedt i overensstemmelse med artikel 38.

For så vidt angår delvis opbyggede køretøjer, er tilgængeliggørelse på markedet eller ibrugtagning af sådanne køretøjer tilladt, men de myndigheder, der er ansvarlige for registrering af køretøjer i medlemsstaterne, kan nægte at meddele registrering og tilladelse til brug på vej for sådanne køretøjer.

Artikel 44

Tilgængeliggørelse på markedet, registrering eller ibrugtagning af restkøretøjer

1. Med forbehold af mængdegrænserne og tidsfristerne angivet i stk. 2 og 4 kan køretøjer, der er i overensstemmelse med en type køretøj, hvis EU-typegodkendelse ikke længere er gyldig i henhold til artikel 37, ikke længere gøres tilgængelige på markedet, registreres eller ibrugtages.

Første afsnit gælder kun for køretøjer inden for Unionens område, der var omfattet af en gyldig EU-typegodkendelse på fremstillingstidspunktet, men som hverken var blevet gjort tilgængelige på markedet, registreret eller ibrugtaget, før den pågældende EU-typegodkendelse mistede sin gyldighed.

2. Stk. 1 er begrænset til en periode på 24 måneder for færdigopbyggede køretøjer og til 30 måneder for etapevis færdigopbyggede køretøjer, fra den dato, hvor EU-typegodkendelsen blev ugyldig.

3. En fabrikant, der ønsker at anvende bestemmelserne i stk. 1, indgiver en ansøgning herom til de nationale myndigheder i hver af de medlemsstater, hvor de pågældende køretøjer skal gøres tilgængelige på markedet, registreres eller ibrugtages. I ansøgningen angives de tekniske eller økonomiske grunde, der er til hinder for, at køretøjerne er i overensstemmelse med de nye typegodkendelseskrav.

Inden for en periode på tre måneder efter modtagelse af en sådan ansøgning afgør den berørte nationale myndighed, hvorvidt og for hvilket antal køretøjer den tillader, at disse køretøjer registreres inden for dens område.

4. Antallet af restkøretøjer må ikke overstige det højeste af 10 % af antallet af køretøjer registreret de to foregående år og 100 køretøjer pr. medlemsstat.

5. Typeattesten for de køretøjer, der ibrugtages efter denne procedure, forsynes med en særlig påtegning, hvori køretøjet angives at være et »restkøretøj«.

6. Medlemsstaterne sikrer, at antallet af køretøjer, der gøres tilgængelige på markedet, registreres eller ibrugtages efter proceduren i denne artikel, overvåges effektivt.

7. Denne artikel finder kun anvendelse på ophør som følge af udløb af typegodkendelsens gyldighed i det tilfælde, der er omhandlet i artikel 37, stk. 2, litra a).

Artikel 45

Tilgængeliggørelse på markedet eller ibrugtagning af komponenter og separate tekniske enheder

1. Komponenter eller separate tekniske enheder må kun gøres tilgængelige på markedet eller ibrugtages, hvis de er i overensstemmelse med kravene i de relevante retsakter opført i bilag II og er behørigt mærket i overensstemmelse med artikel 39.

2. Stk. 1 finder ikke anvendelse i forbindelse med komponenter eller separate tekniske enheder, som er fremstillet eller specielt konstrueret til nye køretøjer, som ikke er omfattet af denne forordning.

3. Uanset stk. 1 kan medlemsstaterne tillade tilgængeliggørelse på markedet eller ibrugtagning af komponenter eller separate tekniske enheder, der er undtaget fra en eller flere bestemmelser i denne forordning i henhold til artikel 40 eller er beregnet til montering på køretøjer, der er omfattet af godkendelser i henhold til artikel 42 for så vidt angår den pågældende komponent eller separate tekniske enhed.

4. Uanset stk. 1, og medmindre andet er fastsat i denne forordning eller en af de delegerede retsakter vedtaget i henhold til denne forordning, kan medlemsstater tillade tilgængeliggørelse på markedet eller ibrugtagning af komponenter eller separate tekniske enheder, som er beregnet til montering på køretøjer, der på tidspunktet for deres tilgængeliggørelse eller ibrugtagning ikke skulle typegodkendes i henhold til denne forordning eller direktiv 2002/24/EF.

KAPITEL XII

BESKYTTSESKLAUSULER

Artikel 46

Procedure vedrørende køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, der udgør en alvorlig risiko, på nationalt niveau

1. Hvis markedsovervågningsmyndighederne i en af medlemsstaterne har truffet foranstaltninger i henhold til artikel 20 i forordning (EF) nr. 765/2008, eller hvis de har tilstrækkelig grund til at formode, at et køretøj, et system, en komponent eller en separat teknisk enhed, der er omfattet af denne forordning, udgør en alvorlig risiko for menneskers sundhed eller sikkerhed eller for varetagelsen af almene samfundshensyn, der er omfattet af denne forordning, skal den godkendende myndighed, der har meddelt godkendelsen, foretage en evaluering af den eller det pågældende køretøj, system, komponent eller separate tekniske enhed omfattende alle de krav, der er fastlagt i denne forordning. De relevante erhvervsdrivende skal samarbejde fuldt ud med de godkendende myndigheder og/eller markedsovervågningsmyndighederne.

Hvis den godkendende myndighed, der udstedte godkendelsen, i forbindelse med denne evaluering finder, at køretøjet, systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed ikke opfylder kravene i denne forordning, pålægger den straks den pågældende erhvervsdrivende om at træffe alle fornødne foranstaltninger for at bringe køretøjet, systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed i overensstemmelse med disse krav eller for at trække køretøjet, systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed tilbage fra markedet eller tilbagekalde den eller det inden for en rimelig tidsfrist i forhold til risikoens art.

Artikel 21 i forordning (EF) nr. 765/2008 finder anvendelse på de i nærværende stykke, andet afsnit, omhandlede foranstaltninger.

2. Hvis de godkendende myndigheder konstaterer, at den manglende overensstemmelse med kravene ikke er begrænset til medlemsstatens område, skal de underrette Kommissionen og de øvrige medlemsstater om resultaterne af evalueringen og om de foranstaltninger, de har pålagt den erhvervsdrivende at træffe.

3. Den erhvervsdrivende skal sikre, at der med hensyn til alle ikke-overensstemmende køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, som vedkommende har markedsført, registreret eller er ansvarlig for ibrugtagningen af i Unionen, træffes egnede afhjælpende foranstaltninger.

4. Hvis den pågældende erhvervsdrivende inden for den frist, der er omhandlet i stk. 1, andet afsnit, ikke træffer de fornødne foranstaltninger, skal de nationale myndigheder træffe de nødvendige foranstaltninger for at forbyde eller begrænse tilgængeliggørelse på markedet, registrering eller ibrugtagning af den eller det ikke-overensstemmende køretøj, system, komponent eller separate tekniske enhed på det nationale marked eller for at trække den eller det tilbage fra markedet eller tilbagekalde den eller det.

5. De nationale myndigheder underretter straks Kommissionen og de øvrige medlemsstater om de i stk. 4 omhandlede foranstaltninger.

De oplysninger, der gives, skal omfatte alle tilgængelige enkelt-heder, særlig hvad angår de nødvendige data til identifikation af det eller den ikke-overensstemmende køretøj, system, komponent eller separate tekniske enhed, dens eller dets oprindelse, arten af den påståede manglende overensstemmelse og af den pågældende risiko, arten og varigheden af de trufne nationale foranstaltninger samt de argumenter, som den relevante erhvervsdrivende har fremsat. De godkendende myndigheder skal navnlig oplyse, om den manglende overensstemmelse med kravene skyldes:

a) at køretøjet, systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed ikke opfylder kravene vedrørende menneskers sundhed eller sikkerhed, beskyttelse af miljøet eller andre aspekter af varetagelsen af almene samfundshensyn omfattet af denne forordning, eller

b) mangler i de relevante retsakter opført i bilag II.

6. Medlemsstaterne skal inden for en måned underrette Kommissionen og de øvrige medlemsstater om de trufne foranstaltninger og om yderligere oplysninger, som de måtte råde over, om den eller det pågældende køretøjs, systems, komponents eller separate tekniske enheds manglende overensstemmelse, samt om deres indsigelser, hvis de ikke er indforstået med den meddelte nationale foranstaltning.

7. Hvis der ikke inden for en måned efter modtagelsen af de i nærværende artikels stk. 6 omhandlede oplysninger er blevet gjort indsigelse mod en foranstaltning truffet af en medlemsstat, enten af en anden medlemsstat eller af Kommissionen, evaluerer Kommissionen foranstaltningen i overensstemmelse med artikel 47.

8. Medlemsstaterne sikrer, at der hurtigst muligt træffes de fornødne begrænsende foranstaltninger med hensyn til den eller det pågældende køretøj, system, komponent eller separate tekniske enhed, f.eks. tilbagetrækning af køretøjet, systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed fra deres marked.

Artikel 47

EU-beskyttelsesprocedure

1. Hvis der under proceduren fastsat i artikel 46, stk. 3 og 4, gøres indsigelse mod en medlemsstats foranstaltning, eller hvis Kommissionen finder, at en national foranstaltning er i modstrid med EU-lovgivningen, skal Kommissionen hurtigst muligt vurdere den nationale foranstaltning efter høring af medlemsstaterne og den eller de relevante erhvervsdrivende. På grundlag af resultaterne af denne vurdering træffer Kommissionen efter den i artikel 73, stk. 2, omhandlede undersøgelsesprocedure afgørelse om, hvorvidt den nationale foranstaltning anses for berettiget eller ej.

Kommissionen meddeler sin afgørelse til medlemsstaterne og den eller de relevante erhvervsdrivende.

2. Hvis Kommissionen anser den nationale foranstaltning for at være berettiget, skal samtlige medlemsstater træffe de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at den eller det ikke-overensstemmende køretøj, system, komponent eller separate tekniske enhed trækkes tilbage fra deres marked, og underrette Kommissionen herom. Hvis den nationale foranstaltning anses for ikke at være berettiget, ophæver den pågældende medlemsstat foranstaltningen eller tilpasser den i overensstemmelse med den i stk. 1 omhandlede afgørelse.

3. Hvis den nationale foranstaltning anses for berettiget og tilskrives mangler i denne forordning eller i delegerede retsakter eller gennemførelsesretsakter vedtaget i henhold til denne forordning, foreslår Kommissionen egnede foranstaltninger som følger:

- a) hvis det drejer sig om delegerede retsakter eller gennemførelsesretsakter vedtaget i henhold til denne forordning, foreslår Kommissionen de nødvendige ændringer til den pågældende retsakt
- b) hvis der er tale om FN/ECE-regulativer, foreslår Kommissionen de nødvendige udkast til ændringer af de relevante FN/ECE-regulativer efter den procedure, der finder anvendelse i henhold til Overenskomsten af 1958, som revideret.

Artikel 48

Overensstemmende køretøjer, systemer eller separate tekniske enheder, som udgør en alvorlig risiko

1. Hvis en medlemsstat efter at have foretaget en vurdering i henhold til artikel 46, stk. 1, finder, at en eller et køretøj, system, komponent eller separat teknisk enhed, selv om den eller det opfylder de gældende krav eller er behørigt mærket, udgør en alvorlig sikkerhedsrisiko eller i alvorlig grad kan skade miljøet eller den offentlige sundhed, pålægger den den pågældende erhvervsdrivende at træffe alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at den eller det pågældende køretøj, system, komponent eller separate tekniske enhed, når den eller det markedsføres eller registreres eller efter dens eller dets ibrugtagning, ikke længere udgør en risiko, eller for at trække køretøjet, systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed tilbage fra markedet eller tilbagekalde den eller det inden for en rimelig tidsfrist i forhold til risikoens art. Medlemsstaten kan nægte at registrere sådanne køretøjer, så længe køretøjsfabrikanten ikke har truffet alle disse passende foranstaltninger.

2. For så vidt angår et køretøj, et system, en komponent eller en separat teknisk enhed som omhandlet i stk. 1, sikrer den erhvervsdrivende, at der træffes afhjælpende foranstaltninger med hensyn til alle sådanne køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, der markedsføres, registreres eller ibrugtages i Unionen.

3. Den i stk. 1 omhandlede medlemsstat underretter inden for en måned Kommissionen og de øvrige medlemsstater om alle foreliggende detaljer, især de data, der er nødvendige for identifikation af den eller det pågældende køretøj, system, komponent eller separate tekniske enhed, køretøjets, systemets, komponentens eller den separate tekniske enheds oprindelse og forsyningskæde, risikoen art samt arten og varigheden af de trufne nationale foranstaltninger.

4. Kommissionen skal hurtigst muligt høre medlemsstaterne og den eller de pågældende erhvervsdrivende og især den godkendende myndighed, der har meddelt typegodkendelse, og vurdere den nationale foranstaltning. På grundlag af denne vurdering træffer Kommissionen afgørelse om, hvorvidt den nationale foranstaltning, der henvises til i stk. 1, anses for berettiget eller ej, og foreslår om nødvendigt passende foranstaltninger.

5. Kommissionen retter sin afgørelse til alle medlemsstaterne og meddeler den straks til den eller de relevante erhvervsdrivende.

Artikel 49

Køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, der ikke er i overensstemmelse med den godkendte type

1. Den godkendende myndighed, som har meddelt en EU-typegodkendelse, træffer, i tilfælde hvor nye køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, som er ledsaget af en typeattest eller er forsynet med et godkendelsesmærke, ikke er i overensstemmelse med den godkendte type, de nødvendige foranstaltninger, herunder inddragelse af typegodkendelsen, for at sikre, at køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, der er under fremstilling, bringes i overensstemmelse med den godkendte type.

2. Med henblik på stk. 1 anses afvigelser fra oplysningerne i EU-typegodkendelsesattesten eller informationspakken for at udgøre en manglende overensstemmelse med den godkendte type.

3. Godtgør en godkendende myndighed, at nye køretøjer, komponenter eller separate tekniske enheder, som er ledsaget af en typeattest eller forsynet med et godkendelsesmærke udstedt af en anden medlemsstat, ikke er i overensstemmelse med den godkendte type, kan den anmode den godkendende myndighed, der har meddelt EU-typegodkendelsen, om at kontrollere, om de køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, der er under fremstilling, fortsat er i overensstemmelse med den godkendte type. Efter modtagelse af en sådan anmodning træffer den godkendende myndighed, som har meddelt EU-typegodkendelse, snarest muligt og under alle omstændigheder senest tre måneder efter, at anmodningen er fremsat, de fornødne foranstaltninger.

4. Den godkendende myndighed skal i følgende tilfælde anmode den godkendende myndighed, der har meddelt EU-typegodkendelse for et system, en komponent, en separat teknisk enhed eller et delvis opbygget køretøj, om at træffe de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de køretøjer, der er under fremstilling, på ny bringes i overensstemmelse med den godkendte type:

- a) såfremt et køretøjs manglende overensstemmelse i forbindelse med EU-typegodkendelse af en køretøjstype udelukkende skyldes et systems, en komponents eller en separat teknisk enheds manglende overensstemmelse, eller
- b) såfremt et etapevis færdigopbygget køretøjs manglende overensstemmelse i forbindelse med etapevis typegodkendelse udelukkende skyldes manglende overensstemmelse for et system, en komponent eller en separat teknisk enhed, der er en del af det delvis opbyggede køretøj, eller skyldes selve det delvis opbyggede køretøjs uoverensstemmelse.

5. Efter modtagelse af en sådan anmodning træffer den pågældende godkendende myndighed de fornødne foranstaltninger, om nødvendigt i samarbejde med den godkendende myndighed, der har fremsat anmodningen, snarest muligt og under alle omstændigheder senest tre måneder efter, at anmodningen er fremsat.

6. Såfremt det fastslås, at der er manglende overensstemmelse, skal den godkendende myndighed i den medlemsstat, der har meddelt EF-typegodkendelse for systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed, eller for det delvis opbyggede køretøj, træffe de i stk. 1 omhandlede foranstaltninger.

De godkendende myndigheder underretter inden for en frist på en måned hinanden om enhver inddragelse af en EU-typegodkendelse og grundene hertil.

7. Bestrider den godkendende myndighed, der har udstedt EU-typegodkendelsen, den manglende overensstemmelse, som den er blevet underrettet om, bestræber de berørte medlemsstater sig på at forlige tvisten. Kommissionen holdes underrettet og foretager om nødvendigt høringer for at nå frem til en løsning.

Artikel 50

Markedsføring og ibrugtagning af dele eller udstyr, der kan udgøre en alvorlig risiko for væsentlige systemers korrekte funktion

1. Dele eller udstyr, der kan udgøre en alvorlig risiko for den korrekte funktion af systemer, der er væsentlige for køretøjets sikkerhed eller for dets miljømæssige præstationer, må ikke markedsføres, registreres eller ibrugtages og skal forbydes, medmindre der er givet tilladelse hertil af en godkendende myndighed i overensstemmelse med artikel 51, stk. 1 og 4.

2. Med henblik på at sikre en ensartet anvendelse af stk. 1 kan Kommissionen vedtage gennemførelsesretsakter, der opstiller en liste over sådanne dele eller sådant udstyr på grundlag af de foreliggende oplysninger og særlig de oplysninger, som medlemsstaterne har fremsendt om følgende:

- a) alvorligheden af risikoen for køretøjernes sikkerhed eller miljøpræstationer, når de er monteret med de dele eller det udstyr, der er tale om
- b) de eventuelle virkninger for forbrugerne og fabrikanterne på eftermarkedet, hvis der stilles krav om en eventuel tilladelse til dele eller udstyr som omhandlet i denne artikel.

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter den i artikel 73, stk. 2, omhandlede undersøgelsesprocedure.

3. Stk. 1 gælder ikke for originale dele eller originalt udstyr og for dele eller udstyr, der er typegodkendt efter en af de retsakter, der er nævnt i bilag II, medmindre godkendelsen vedrører andre aspekter end dem, der er omfattet af stk. 1.

Stk. 1 finder ikke anvendelse på dele eller udstyr, der udelukkende er fremstillet til racer køretøjer, der ikke er beregnet til brug på offentlig vej. Hvis dele eller udstyr, der er opført på en liste i henhold til en gennemførelsesretsakt som omhandlet i stk. 2, kan anvendes til både til racer kørsel og på vej, kan disse dele eller dette udstyr ikke stilles til rådighed for offentligheden til brug i on road-køretøjer, medmindre de opfylder kravene i denne artikel. Hvor det er relevant, vedtager Kommissionen bestemmelser for identificering af de dele eller det udstyr, der er omhandlet i dette stykke.

4. Kommissionen tillægges beføjelser til i overensstemmelse med artikel 75 at vedtage delegerede retsakter vedrørende de krav, som dele eller udstyr omhandlet i nærværende artikels stk. 1 skal opfylde.

Disse krav kan baseres på de retsakter, der er opført i bilag II, eller kan bestå i, at der foretages en sammenligning mellem delene eller udstyret og det originale køretøjs miljø- eller sikkerhedsmæssige præstation, eller, hvis det er hensigtsmæssigt, en hvilken som helst af dets deles præstationer. I begge tilfælde skal kravene sikre, at delene eller udstyret ikke hæmmer funktionen af de systemer, der er væsentlige for køretøjets sikkerhed eller miljøpræstationer.

Artikel 51

Dele eller udstyr, der kan udgøre en alvorlig risiko for væsentlige systemers korrekte funktion — relaterede krav

1. For så vidt angår stk. 50, stk. 1, forelægger fabrikanten af delene eller udstyret den godkendende myndighed en ansøgning ledsaget af en prøvningsrapport, der er udarbejdet af en udpeget teknisk tjeneste, der attesterer, at de dele eller det udstyr, som der søges om godkendelse af, opfylder kravene i artikel 50, stk. 4. Fabrikanten kan kun indsende én ansøgning pr. type pr. del og kun til én godkendende myndighed.

Hvis den anmodes herom af den kompetente myndighed i en anden medlemsstat, skal den godkendende myndighed, der har meddelt godkendelsen, inden for en frist på en måned efter at have modtaget anmodningen til den kompetente myndighed fremsende et eksemplar af den godkendelsesattest, der er anmodet om, med bilag via et fælles, sikkert elektronisk udvekslingssystem. Dette eksemplar kan også have form af en sikker elektronisk fil.

2. Ansøgningen skal indeholde nærmere oplysninger om fabrikanten af delene eller udstyret, delenes eller udstyrets type, identifikation og numre, køretøjsfabrikantens navn, køretøjstype og, hvis hensigtsmæssigt, fremstillingsår og enhver andre oplysninger, der gør det muligt at identificere det køretøj, som delene eller udstyret skal monteres på.

Når den godkendende myndighed på grundlag af prøvningsrapporten og anden dokumentation har konstateret, at de pågældende dele eller det pågældende udstyr opfylder kravene i artikel 50, stk. 4, tillader den, at delene eller udstyret markedsføres og ibrugtages, jf. dog nærværende artikels stk. 4, andet afsnit.

Den godkendende myndighed udsteder straks en attest til fabrikanten.

3. Kommissionen kan vedtage gennemførelsesretsakter med henblik på at fastlægge en model og et nummereringssystem for den attest, der er omhandlet i nærværende artikels stk. 2, tredje afsnit. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 73, stk. 2.

4. Fabrikanten underretter hurtigst muligt den godkendende myndighed, der har umiddelbart godkendelsen, om enhver ændring, der berører de betingelser, hvorunder den blev udstedt. Den godkendende myndighed tager stilling til, om godkendelsen skal revideres eller genudstedes, og om der er brug for yderligere prøvninger.

Fabrikanten har ansvar for at sikre, at dele eller udstyr fremstilles og fortsætter med at blive fremstillet under de betingelser, hvorunder godkendelsen blev udstedt.

5. Før den godkendende myndighed giver en tilladelse, efterprøver den, at der findes tilfredsstillende ordninger og procedurer til sikring af effektiv kontrol med produktionens overensstemmelse.

Hvis den godkendende myndighed finder, at betingelserne for udstedelsen af tilladelsen ikke længere er opfyldt, anmoder den fabrikanten om at træffe de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at delene eller udstyret på ny bringes i overensstemmelse. Den trækker om nødvendigt tilladelsen tilbage.

6. Godkendende myndigheder fra forskellige medlemsstater underretter Kommissionen om enhver uenighed angående de godkendelser, der er nævnt i stk. 2, andet afsnit. Kommissionen træffer passende foranstaltninger for at løse uenigheden og kan om nødvendigt bl.a. kræve tilbagetrækning af tilladelser efter høring af de godkendende myndigheder.

7. Indtil den liste, der er omhandlet i artikel 50, stk. 2, er fastsat, kan medlemsstaterne opretholde nationale bestemmelser med hensyn til de dele eller det udstyr, der kan påvirke den korrekte funktion af systemer, der er væsentlige for køretøjets sikkerhed eller miljømæssige præstationer.

Artikel 52

Tilbagekaldelse af køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder

1. Hvis en fabrikant, som har meddelt EU-typegodkendelse af et helt køretøj, er forpligtet i henhold til forordning (EF) nr. 765/2008 til at tilbagekalde køretøjer, som vedkommende har markedsført eller registreret, eller for hvilke fabrikanten er ansvarlig for ibrugtagningen, fordi et system, en komponent eller en separat teknisk enhed monteret på køretøjet udgør en alvorlig risiko for sikkerheden, den offentlige sundhed eller miljøet, uanset om den eller det er behørigt godkendt i henhold til denne forordning, eller fordi en del, som ikke er underlagt særlige krav i henhold til typegodkendelseslovgivningen, udgør en alvorlig risiko for sikkerheden, den offentlige sundhed eller miljøet, skal denne fabrikant straks underrette den godkendende myndighed, der har meddelt køretøjsgodkendelsen, herom.

2. Når en fabrikant af systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, som er blevet EU-typegodkendt, i henhold til forordning (EF) nr. 765/2008 er forpligtet til at tilbagekalde systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, der er blevet markedsført, eller for hvilke fabrikanten var ansvarlig for ibrugtagningen, fordi de udgør en alvorlig risiko for sikkerheden, arbejdsikkerheden, den offentlige sundhed eller miljøet,

uanset om de er behørigt godkendt i henhold til denne forordning, skal fabrikanten straks underrette den godkendende myndighed, der har meddelt godkendelse, herom.

3. Fabrikanten foreslår over for den godkendende myndighed et sæt passende afhjælpningsforanstaltninger til fjernelse af den i stk. 1 og 2 omhandlede alvorlige risiko. Den godkendende myndighed underretter hurtigst muligt de øvrige medlemsstater godkendende myndigheder om de foreslåede afhjælpningsforanstaltninger.

De godkendende myndigheder skal sikre, at afhjælpningsforanstaltningerne rent faktisk gennemføres i deres respektive medlemsstater.

4. Hvis de berørte godkendende myndigheder vurderer, at afhjælpningsforanstaltningerne er utilstrækkelige eller ikke gennemføres hurtigt nok, underretter de hurtigst muligt den godkendende myndighed, der har meddelt EU-typegodkendelsen.

Den godkendende myndighed, der har meddelt EU-typegodkendelsen, underretter herefter fabrikanten. Hvis fabrikanten ikke foreslår og gennemfører effektive afhjælpende foranstaltninger, træffer den godkendende myndighed, der har meddelt EU-typegodkendelsen, alle de nødvendige beskyttelsesforanstaltninger og kan bl.a. trække EU-typegodkendelsen tilbage. I tilfælde af tilbagetrækning af EU-typegodkendelsen underretter den godkendende myndighed ved anbefalet brev eller tilsvarende elektronisk inden for en måned efter tilbagetrækningen fabrikanten, de godkendende myndigheder i de øvrige medlemsstater og Kommissionen herom.

Artikel 53

Underretning om beslutninger og retsmidler

1. Der skal gives en udførlig begrundelse for alle beslutninger, som træffes i medfør af denne forordning, og for alle beslutninger om at nægte eller inddrage EU-typegodkendelse, eller nægte registrering eller forbyde eller begrænse markedsføring, registrering eller ibrugtagning af et køretøj, eller som kræver tilbagetrækning af et køretøj fra markedet.

2. Den berørte part underrettes om en sådan beslutning med angivelse af, hvilke retsmidler vedkommende har til rådighed i medfør af gældende ret i den pågældende medlemsstat, og hvilke tidsfrister der gælder for anvendelse af disse retsmidler.

KAPITEL XIII

INTERNATIONALE REGULATIVER

Artikel 54

FN/ECE-regulativer, der er påkrævede ved EU-typegodkendelse

1. FN/ECE-regulativer eller ændringer hertil, som Unionen har stemt for eller tiltrådt, og som er opført i denne forordning eller i de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold til denne forordning, indgår i kravene til EU-typegodkendelsen af et køretøj.

2. Medlemsstaternes godkendende myndigheder accepterer godkendelser udstedt i overensstemmelse med de i stk. 1 omhandlede FN/ECE-regulativer og, hvor dette er relevant, de dertil hørende godkendelsesmærkninger i stedet for de tilsvarende godkendelser og godkendelsesmærkninger meddelt i overensstemmelse med denne forordning og de delegerede retsakter vedtaget i henhold til denne forordning.

3. Hvis Unionen har stemt for et FN/ECE-regulativ eller ændringer hertil i forbindelse med EU-typegodkendelse af et køretøj, vedtager Kommissionen om nødvendigt en delegeret retsakt i overensstemmelse med artikel 75 med henblik på at gøre FN/ECE-regulativet eller ændringer hertil obligatoriske og ændre denne forordning eller ændre delegerede retsakter vedtaget i henhold til denne forordning, hvor det er relevant.

Denne delegerede retsakt fastsætter datoerne for obligatorisk anvendelse af FN/ECE-regulativet eller af ændringerne hertil og omfatter i fornødent omfang overgangsbestemmelser.

Kommissionen vedtager separate delegerede retsakter, der anfører den obligatoriske anvendelse af FN/ECE-regulativerne.

KAPITEL XIV

LEVERING AF TEKNISKE OPLYSNINGER

Artikel 55

Oplysninger beregnet for brugerne

1. Fabrikanten må ikke levere teknisk information vedrørende de forhold, der er truffet bestemmelse om i denne forordning eller i delegerede retsakter eller gennemførelsesretsakter vedtaget i henhold til denne forordning, der afviger fra de oplysninger, der er godkendt af den godkendende myndighed.

2. Hvis en delegeret retsakt eller gennemførelsesretsakt vedtaget i henhold til denne forordning indeholder bestemmelser herom, skal fabrikanten stille de relevante oplysninger og nødvendige vejledninger til rådighed for brugerne, og disse skal beskrive særlige betingelser for eller begrænsninger med hensyn til brugen af et køretøj, et system, en komponent eller en separat teknisk enhed.

3. De i stk. 2 omhandlede oplysninger skal gives på det eller de officielle sprog i den medlemsstat, hvor køretøjet skal markedsføres, registreres eller ibrugtages. De skal, efter den godkendende myndigheds godkendelse, gives i køretøjets instruktionsbog.

Artikel 56

Oplysninger beregnet for fabrikanten af komponenter eller separate tekniske enheder

1. Køretøjsfabrikanten stiller alle oplysninger, som er nødvendige for EU-typegodkendelse af komponenter eller separate tekniske enheder eller for at opnå tilladelse i henhold til artikel 50, herunder, når dette er relevant, tegninger omhandlet i delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter vedtaget i henhold til denne forordning, til rådighed for fabrikanten af komponenter eller separate tekniske enheder.

Køretøjets fabrikant kan pålægge de fabrikanten, der fremstiller komponenter eller separate tekniske enheder, en bindende aftale om fortrolig behandling af oplysninger, der ikke er offentligt tilgængelige, bl.a. oplysninger vedrørende intellektuelle ejendomsrettigheder.

2. En fabrikant af komponenter eller separate tekniske enheder skal, i sin egenskab af indehaver af en EU-typegodkendelsesattest, som i overensstemmelse med artikel 31, stk. 4, indeholder begrænsninger vedrørende brugen eller særlige monteringsbetingelser eller begge dele, give køretøjsfabrikanten alle de detaljerede oplysninger herom.

Hvis en af de delegerede retsakter vedtaget i henhold til denne forordning indeholder bestemmelser herom, skal fabrikanten af komponenter eller separate tekniske enheder sammen med de fremstillede komponenter eller separate tekniske enheder levere instruktioner med hensyn til begrænsning af brugen eller særlige monteringsbetingelser.

KAPITEL XV

ADGANG TIL REPARATIONS- OG VEDLIGEHOLDELSESINFORMATIONER

Artikel 57

Fabrikantens forpligtelser

1. Fabrikanten skal sikre, at uafhængige aktører har ubegrænset adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer gennem umiddelbart tilgængelige websteder med et standardiseret format. Denne adgang skal især sikres på en sådan måde, at den ikke er forskelsbehandlende i forhold til autoriserede forhandlere og reparatørers muligheder og adgang. Forpligtelsen gælder ikke, hvis et køretøj er blevet godkendt som et køretøj i en lille serie.

2. Indtil Kommissionen har vedtaget en fælles standard, skal de informationer, der er omhandlet i stk. 1, fremsendes på en konsekvent måde, så de kan behandles af uafhængige aktører med en rimelig indsats.

Fabrikanten skal endvidere stille undervisningsmateriale til rådighed for uafhængige aktører og autoriserede forhandlere og reparatører.

3. De informationer, der er omhandlet i stk. 1, skal mindst omfatte alle følgende punkter:

- a) et utvetydigt køretøjsidentifikationsnummer
- b) servicehåndbøger, herunder reparations- og vedligeholdelsesoplysninger samt serviceplaner
- c) tekniske vejledninger og teknisk serviceinformation
- d) komponent- og diagnoseinformationer (f.eks. teoretiske min./maks.-værdier for målinger)
- e) kredsløbsdiagrammer

- f) diagnosefejlkode, herunder fabrikantspecifikke koder
- g) softwareidentifikationsnummer og kalibreringskontrolnumre for køretøjet
- h) oplysninger, som vedrører og leveres ved hjælp af proprietære værktøjer og udstyr
- i) dataregistreringsinformation og bidirektionelle overvågnings- og prøvningsdata
- j) arbejdsenheder.

4. En autoriseret forhandler eller reparatør inden for en given leverandørs distributionssystem anses for at være en uafhængig aktør i denne forordnings forstand i det omfang, vedkommende leverer reparations- og vedligeholdelsesydelser i forbindelse med køretøjer, der er omfattet af en anden leverandørs distributionssystem, som vedkommende ikke deltager i.

5. Reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer skal altid være tilgængelige, når der bortses fra den nødvendige vedligeholdelse af informationssystemet.

6. Med henblik på fremstilling og vedligeholdelse af OBD-kompatible udskiftnings- eller servicekomponenter samt diagnoseværktøj og prøveudstyr skal fabrikanten uden forskelsbehandling stille de relevante OBD-informationer, reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjet til rådighed for enhver interesseret fabrikant eller reparatør af komponenter, diagnoseværktøj eller prøveudstyr.

7. Med henblik på design og produktion af udstyr til køretøjer, der anvender alternative brændstoffer, skal fabrikanten uden forskelsbehandling stille de relevante OBD-informationer, reparations- og vedligeholdelsesinformationer til rådighed for enhver interesseret fabrikant, installatør eller reparatør af udstyr til køretøjer, som anvender alternative brændstoffer.

8. Ved ansøgning om EU-typegodkendelse skal fabrikanten over for den godkendende myndighed påvise overensstemmelse med denne forordning for så vidt angår de oplysninger, der er påkrævet i henhold til denne artikel.

Hvis sådanne informationer ikke foreligger eller ikke er i overensstemmelse med denne forordning og delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter vedtaget i henhold til denne forordning på tidspunktet for ansøgningen om EU-typegodkendelse, skal fabrikanten afgive dem senest seks måneder efter typegodkendelsesdatoen.

Kommissionen kan vedtage gennemførelsesretsakter for at fastsætte en model til en attest om adgang til informationer fra OBD-systemet og til reparations- og vedligeholdelsesoplysninger, der beviser overensstemmelse over for den godkendende myndighed. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 73, stk. 2.

9. Hvis dette bevis ikke foreligger inden for den i stk. 8, andet afsnit, omhandlede periode, skal den godkendende myndighed træffe passende foranstaltninger til sikring af overensstemmelse.

10. Fabrikanten skal stille efterfølgende ændringer af eller supplementter til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer til rådighed på sit websted, så snart de stilles til rådighed for autoriserede reparatører.

11. Hvis reparations- og vedligeholdelsesoptegnelser for et køretøj opbevares i en central database, som tilhører køretøjsfabrikanten eller forvaltes på vegne af denne, skal uafhængige reparatører have gratis adgang til sådanne oplysninger, og det skal være muligt for dem at indføre oplysninger om reparation og vedligeholdelse, som de har udført.

12. Kommissionen tillægges beføjelser til i overensstemmelse med artikel 75 at vedtage delegerede retsakter om de detaljerede tekniske krav med hensyn til adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer, navnlig tekniske oplysninger, der vedrører den måde, som reparations- og vedligeholdelsesinformationer skal gives på.

Artikel 58

Forpligtelser, hvis der er flere indehavere af en typegodkendelse

1. Ved trinvis godkendelse eller en etapevis typegodkendelse, er den fabrikant, der er ansvarlig for den respektive typegodkendelse, også ansvarlig for at meddele reparationsinformationer vedrørende den eller det pågældende system, komponent, separate tekniske enhed eller vedrørende den pågældende etape til både den endelige fabrikant og til uafhængige aktører.

2. Slutfabrikanten er ansvarlig for at stille informationer om hele køretøjet til rådighed for uafhængige aktører.

Artikel 59

Gebyrer for adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer

1. Fabrikanten kan opkræve rimelige gebyrer for adgangen til de reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, som er omfattet af denne forordning. Et gebyr er ikke rimeligt eller forholdsmæssigt, hvis det afholder den uafhængige aktør fra at søge adgang, fordi gebyrets størrelse ikke modsvarer hans anvendelsesbehov.

2. Fabrikanten skal stille reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer til rådighed på dags-, måneds- og årsbasis, og gebyrerne for adgang til disse informationer skal stå i forhold til adgangsperiodens længde.

Artikel 60

Forummet om adgang til køretøjsinformationer

Anvendelsesområdet for de aktiviteter, der udføres af det forum om adgang til køretøjsinformationer, der er oprettet ved artikel 13, stk. 9, i Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 af 18. juli 2008 om gennemførelse og ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer⁽¹⁾, udvides til at omfatte køretøjer, der er omfattet af denne forordning.

På grundlag af beviser for forsætlig eller utilsigtet misbrug af OBD-informationer samt reparations- og vedligeholdelsesinformationer, rådgiver forummet som omhandlet i stk. 1 Kommissionen om foranstaltninger for at forebygge et sådant misbrug af informationer.

KAPITEL XVI

UDPEGELSE OG NOTIFICERING AF TEKNISKE TJENESTER

Artikel 61

Krav med hensyn til tekniske tjenester

1. Udpegende godkendende myndigheder sikrer, inden de udpeger en teknisk tjeneste i henhold til artikel 63, at den pågældende tekniske tjeneste opfylder kravene i nærværende artikels stk. 2-9.

2. Med forbehold af artikel 64, stk. 1, skal en teknisk tjeneste oprettes i henhold til en medlemsstats nationale ret og være en juridisk person.

3. En teknisk tjeneste skal være et tredjepartsorgan, der er uafhængigt af processen vedrørende konstruktion, fremstilling, levering eller vedligeholdelse af det køretøj, det system, den komponent eller den separate tekniske enhed, som det vurderer.

Et organ, der tilhører en erhvervsorganisation og/eller brancheforening, som repræsenterer virksomheder, der er involveret i konstruktion, fremstilling, tilvejebringelse, sammensætning, brug eller vedligeholdelse af køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, som det vurderer, kan, forudsat at det er påvist, at det er uafhængigt, og at der ikke er nogen interessekonflikter, anses for at opfylde kravene i første afsnit.

4. En teknisk tjeneste, dens øverste ledelse og det personale, der er ansvarligt for at foretage de kategorier af aktiviteter, som de er udpeget til i henhold til artikel 63, stk. 1, må ikke være konstruktør, fabrikant, leverandør eller reparatør af de køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, som den vurderer, eller repræsentere parter, der deltager i disse aktiviteter. Dette udelukker ikke anvendelsen af vurderede køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder som

omhandlet i nærværende artikels stk. 3, der er nødvendige for driften af den tekniske tjeneste eller anvendelsen af sådanne køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, til personlige formål.

En teknisk tjeneste skal sikre, at dens dattervirksomheders eller dens underentreprenørers aktiviteter ikke påvirker fortroligheden, objektiviteten og uvildigheden af kategorierne af aktiviteter, for hvilke den er udpeget.

5. En teknisk tjeneste og dens personale skal udføre de kategorier af aktiviteter, den er udpeget til, med den størst mulige faglige integritet og den nødvendige tekniske kompetence på det specifikke område og må ikke påvirkes af nogen form for pression og incitament, navnlig af økonomisk art, som kan have indflydelse på dens afgørelser eller resultaterne af dens vurderingsaktiviteter, især ikke pression og incitamenter fra personer eller grupper af personer, som har en interesse i resultaterne af disse aktiviteter.

6. En teknisk tjeneste skal være i stand til at udføre alle de kategorier af aktiviteter, som den er udpeget til i overensstemmelse med artikel 63, stk. 1, ved i et omfang, der godtages af den udpegende godkendende myndighed at påvise, at den har:

- a) personale med tilstrækkelig kompetence, specifik teknisk viden og faglig uddannelse samt tilstrækkelig og relevant erfaring til at udføre opgaverne
- b) beskrivelser af de relevante procedurer for de kategorier af aktiviteter, som den søger om at blive udpeget til at udføre, så disse procedurers gennemsigtighed og reproducerbarhed sikres
- c) procedurer, der sætter den i stand til at udføre de kategorier af aktiviteter, som den søger om at blive udpeget til at udføre, under behørig hensyntagen til kompleksiteten af de pågældende køretøjer, systemer, komponenters eller separate tekniske enheders teknologi, og til produktionsprocessens karakter af masse- eller serieproduktion, og
- d) de nødvendige midler til på passende vis at udføre de opgaver, der er forbundet med de kategorier af aktiviteter, som den søger om at blive udpeget til, og adgang til alt nødvendigt udstyr eller nødvendige faciliteter.

Herudover skal den over for den udpegende godkendende myndighed påvise sin overensstemmelse med standarderne i de delegerede retsakter vedtaget i henhold til artikel 65, som er relevante for de aktiviteter, som den er udpeget til at udføre.

7. Det skal sikres, at den tekniske tjeneste, dens øverste ledelse og vurderingspersonalet arbejder uvildigt. De må ikke deltage i aktiviteter, som kan være i strid med deres objektivitet og integritet i forbindelse med de kategorier af aktiviteter, de er udpeget til at udføre.

⁽¹⁾ EUT L 199 af 28.7.2008, s. 1.

8. Tekniske tjenester skal tegne en ansvarsforsikring med tilknytning til deres aktiviteter, medmindre medlemsstaten kan holdes ansvarlig i henhold til national ret, eller medlemsstaten selv er direkte ansvarlig for overensstemmelsesvurderingen.

9. Tekniske tjenesters personale har tavshedspligt med hensyn til alle oplysninger, det kommer i besiddelse af ved udførelsen af dets opgaver i henhold til denne forordning eller enhver bestemmelse i national ret, som gennemfører den, undtagen over for den udpegende godkendende myndighed, eller såfremt andet gælder i henhold til EU-retten eller national ret. Ejendomsrettigheder beskyttes.

Artikel 62

Dattervirksomheder og underentreprise i tilknytning til tekniske tjenester

1. Tekniske tjenester kan kun give visse af de aktiviteter, som de er udpeget til at udføre i henhold til artikel 63, stk. 1, i underentreprise eller lade disse udføre af en dattervirksomhed, hvis deres udpegende godkendende myndighed samtykker heri.

2. Hvis en teknisk tjeneste giver bestemte opgaver i forbindelse med de kategorier af aktiviteter, som den er udpeget til at udføre, i underentreprise eller anvender en dattervirksomhed, skal den sikre, at underentreprenøren eller dattervirksomheden opfylder kravene i artikel 61, og skal oplyse den udpegende godkendende myndighed herom.

3. Tekniske tjenester har det fulde ansvar for de opgaver, der udføres af deres underentreprenører eller dattervirksomheder, uanset hvor disse er etablerede.

4. Tekniske tjenester skal kunne stille de relevante dokumenter vedrørende vurderingen af underentreprenørens eller dattervirksomhedens kvalifikationer og det arbejde, som disse har udført, til rådighed for den udpegende godkendende myndighed.

Artikel 63

Udpegelse af tekniske tjenester

1. Tekniske tjenester udpeges til en eller flere af følgende aktivitetskategorier afhængigt af deres kompetenceområde:

- a) kategori A: tekniske tjenester, der i deres egne anlæg udfører de prøvninger, der er nævnt i denne forordning og i de retsakter, der er opført i bilag II
- b) kategori B: tekniske tjenester, der fører tilsyn med de prøvninger, der er nævnt i denne forordning og i de retsakter, der er opført i bilag II, hvor sådanne prøvninger udføres i fabrikantens eller tredjemands anlæg
- c) kategori C: tekniske tjenester, der foretager en regelmæssig vurdering og overvågning af fabrikantens procedurer til kontrol af produktionens overensstemmelse
- d) kategori D: tekniske tjenester, der fører tilsyn med eller udfører prøvninger eller inspektioner som led i overvågningen af produktionens overensstemmelse.

2. En godkendende myndighed kan udpeges til teknisk tjeneste i forbindelse med en eller flere af de aktiviteter, der er nævnt i stk. 1.

3. Tekniske tjenester i tredjelande, ud over dem, der er udpeget i overensstemmelse med artikel 64, kan underrettes i henhold til artikel 67, men kun hvis en sådan accept af tekniske tjenester er fastsat i en bilateral aftale mellem Unionen og det berørte tredjeland. Dette hindrer ikke, at en teknisk tjeneste etableret i henhold til en medlemsstats nationale ret i overensstemmelse med artikel 61, stk. 2, kan oprette underafdelinger i tredjelande, forudsat at disse underafdelinger ledes og kontrolleres direkte af den udpegede tekniske tjeneste.

Artikel 64

Fabrikantens akkrediterede interne tekniske tjenester

1. En fabrikants akkrediterede interne tekniske tjeneste kan kun udpeges til kategori A-aktiviteter med hensyn til tekniske krav, for hvilke prøvning i fabrikantregi er tilladt ved en delegeret retsakt vedtaget i henhold til denne forordning. Denne tekniske tjeneste skal udgøre en separat særskilt del af virksomheden og må ikke være involveret i konstruktion, fremstilling, levering eller vedligeholdelse af de køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, den vurderer.

2. En akkrediteret intern teknisk tjeneste skal opfylde følgende krav:

- a) Den skal ud over at være udpeget af en medlemsstats godkendende myndighed være akkrediteret af et nationalt akkrediteringsorgan som defineret i artikel 2, nr. 11), i forordning (EF) nr. 765/2008 og i overensstemmelse med standarderne og proceduren omhandlet i nærværende forordnings artikel 65.
 - b) Den akkrediterede interne tekniske tjeneste og dens personale skal være organisatorisk identificerbare og have rapporteringsmetoder inden for den virksomhed, som den udgør en del af, som sikrer dens uvildighed og dokumenterer denne over for det relevante nationale akkrediteringsorgan.
 - c) Hverken den akkrediterede interne tekniske tjeneste eller dens personale må deltage i aktiviteter, som kan være i strid med deres objektivitet og integritet i forbindelse med de kategorier af aktiviteter, som de er blevet udpeget til at udføre.
 - d) Den akkrediterede interne tekniske tjeneste må kun udføre sine tjenester til den virksomhed, som den udgør en del af.
3. En akkrediteret intern teknisk tjeneste behøves for så vidt angår artikel 67 ikke notificeret til Kommissionen, men efter den udpegende godkendende myndigheds anmodning skal den virksomhed, som den udgør en del af, eller det nationale akkrediteringsorgan underrette om dens akkreditering.

*Artikel 65***Procedurer for præstationsstandarder og vurdering af tekniske tjenester**

For at sikre, at tekniske tjenester opfylder de samme høje præstationsstandarder i alle medlemsstaterne, tillægges Kommissionen beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 75 vedrørende de standarder, som de tekniske tjenester skal opfylde, og proceduren for deres vurdering i overensstemmelse med artikel 66 og deres akkreditering i overensstemmelse med artikel 64.

*Artikel 66***Vurdering af tekniske tjenesters kompetencer**

1. Den udpegede godkendende myndighed udarbejder en vurderingsrapport, der påviser, at den ansøgende tekniske tjeneste er blevet vurderet med hensyn til dens opfyldelse af kravene i denne forordning og de delegerede retsakter vedtaget i henhold til denne forordning. Denne rapport kan omfatte et akkrediteringscertifikat udstedt af et akkrediteringsorgan.

2. Den vurdering, som den i stk. 1 omhandlede rapport baseres på, skal gennemføres efter de bestemmelser, der er fastlagt i en delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 65. Vurderingsrapporten revideres mindst hvert tredje år.

3. Vurderingsrapporten tilsendes Kommissionen på anmodning. I de tilfælde, hvor vurderingen ikke er baseret på en akkrediteringsattest udstedt af et nationalt akkrediteringsorgan, der attesterer, at den tekniske tjeneste opfylder kravene i denne forordning, skal den udpegede godkendende myndighed forelægge Kommissionen dokumentation, der attesterer den tekniske tjenestes kompetence og de ordninger, der er oprettet til sikring af, at den tekniske tjeneste overvåges regelmæssigt af den udpegede godkendende myndighed og opfylder kravene i denne forordning og delegerede retsakter vedtaget i henhold til denne forordning.

Den godkendende myndighed, der ønsker at blive udpeget som teknisk tjeneste i overensstemmelse med artikel 63, stk. 2, skal dokumentere overensstemmelse gennem en vurdering, der skal foretages af auditorer, der er uafhængige af den aktivitet, der vurderes. Sådanne auditorer kan være fra samme organisation, forudsat at de forvaltes separat fra det personale, der udfører den vurderede aktivitet.

4. En akkrediteret intern teknisk tjeneste skal opfylde de relevante bestemmelser i denne artikel.

*Artikel 67***Underretningsprocedurer**

1. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om navne og adresser, herunder e-mail-adresser, på de ansvarlige personer og om aktivitetskategorien for hver teknisk tjeneste, de har udpeget, samt om alle senere ændringer af disse udpegelser. Det skal angives i underretningsdokumentet, for hvilke emneområder opført i bilag II de tekniske tjenester er udpeget.

2. En teknisk tjeneste kan kun udføre de aktiviteter, der er omhandlet i artikel 63, stk. 1, på vegne af den udpegede godkendende myndighed, der er ansvarlig for typegodkendelse, hvis Kommissionen først er blevet underrettet herom i overensstemmelse med nærværende artikels stk. 1.

3. En teknisk tjeneste kan udpeges af flere udpegede godkendende myndigheder og gøres til genstand for underretning fra disse udpegede godkendende myndigheders medlemsstater, uanset den eller de kategorier af aktiviteter, som den skal udføre i overensstemmelse med artikel 63, stk. 1.

4. Kommissionen skal underrettes om enhver efterfølgende ændring af udpegelsen.

5. Hvis en specifik organisation eller et kompetent organ, der udfører en aktivitet, som ikke er omfattet af artikel 63, stk. 1, skal udpeges i henhold til en retsakt opført i bilag II, foretages notificeringen i overensstemmelse med nærværende artikel.

6. Kommissionen offentliggør listen over og de nærmere oplysninger vedrørende tekniske tjenester, for hvilke der er indgivet underretning i overensstemmelse med denne artikel, på sit websted.

*Artikel 68***Ændringer af udpegelser**

1. Hvis en udpegede godkendende myndighed har konstateret eller er blevet underrettet om, at en teknisk tjeneste, som den har udpeget, ikke længere opfylder kravene i denne forordning, eller at den ikke opfylder sine forpligtelser, skal den udpegede godkendende myndighed begrænse, suspendere eller inddrage udpegelsen, alt efter hvad der er mest hensigtsmæssigt, og afhængigt af i hvor høj grad kravene eller forpligtelserne ikke er blevet opfyldt. Den medlemsstat, der har notificeret denne tekniske tjeneste, underretter straks Kommissionen herom. Kommissionen ændrer de offentliggjorte oplysninger omhandlet i artikel 67, stk. 6, i overensstemmelse hermed.

2. Hvis udpegelsen begrænses, suspenderes eller inddrages, eller hvis den tekniske tjeneste har indstillet sine aktiviteter, skal den udpegede godkendende myndighed træffe de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at denne tekniske tjenestes sager enten behandles af en anden teknisk tjeneste eller står til rådighed for de den udpegede godkendende myndighed eller for markedsovervågningsmyndighederne efter disses anmodning.

*Artikel 69***Anfægtelse af tekniske tjenesters kompetence**

1. Kommissionen undersøger alle sager, hvor den har eller forelægges grund til at tvivle på en teknisk tjenestes kompetence eller fortsatte opfyldelse af de krav og forpligtelser, der påhviler den.

2. Den udpegede godkendende myndigheds medlemsstat skal efter anmodning forelægge Kommissionen alle oplysninger om grundlaget for udpegelsen eller opretholdelsen af udpegelsen af den pågældende tekniske tjeneste.

3. Kommissionen sikrer, at alle følsomme oplysninger, som den indhenter som led i sine undersøgelser, behandles fortroligt.

4. Hvis Kommissionen konstaterer, at en teknisk tjeneste ikke opfylder eller ikke længere opfylder de krav, som dens udpegelse forudsætter, underretter den den udpegede godkendende myndigheds medlemsstat herom med henblik på i samarbejde med den pågældende medlemsstat at fastsætte de fornødne afhjælpende foranstaltninger og pålægger den pågældende medlemsstat at træffe disse afhjælpende foranstaltninger, herunder om nødvendigt inddragelse af udpegelsen.

Artikel 70

Tekniske tjenesters operationelle forpligtelser

1. Tekniske tjenester udfører de kategorier af aktiviteter, som de er udpeget til, på vegne af den udpegede godkendende myndighed og i overensstemmelse med den overensstemmelsesvurderings- og prøvningsprocedure, der er fastsat bestemmelser om i denne forordning og de retsakter, der er opført i bilag II.

Tekniske tjenester skal føre tilsyn med eller selv udføre de prøvninger, der kræves med henblik på godkendelse eller inspektion som fastsat i denne forordning eller i en af de i bilag II opførte retsakter, medmindre der er givet tilladelse til alternative procedurer. Tekniske tjenester udfører ikke prøvninger, vurderinger eller inspektioner, som de ikke er blevet behørigt udpeget til af deres godkendende myndighed.

2. Tekniske tjenester skal til enhver tid:

- a) give deres udpegede godkendende myndighed mulighed for i givet fald at overvære den tekniske tjenestes udførelse af overensstemmelsesvurderingen, og
- b) med forbehold af artikel 61, stk. 9, og artikel 71 på anmodning give deres udpegede godkendende myndighed oplysninger om de kategorier af aktiviteter, der er omfattet af denne forordnings anvendelsesområde.

3. Hvis en teknisk tjeneste konstaterer, at de krav, der er fastsat i denne forordning, ikke er opfyldt af en fabrikant, skal den underrette den udpegede godkendende myndighed herom, så den udpegede godkendende myndighed kan pålægge fabrikanten at træffe passende afhjælpende foranstaltninger og efterfølgende undlade at udstede typegodkendelsesattest, medmindre de passende afhjælpende foranstaltninger er truffet i et omfang, som kan godtages af den godkendende myndighed.

4. Hvis en teknisk tjeneste, der handler på vegne af den udpegede godkendende myndighed, i forbindelse med overvågning af produktionens overensstemmelse efter udstedelsen af en typegodkendelsesattest konstaterer, at et køretøj, et system, en komponent eller en separat teknisk enhed ikke længere er i overensstemmelse med denne forordning, skal den underrette den udpegede godkendende myndighed herom. Den typegodkendende myndighed træffer de nødvendige foranstaltninger som fastsat i artikel 33.

Artikel 71

Den tekniske tjenestes forpligtelse til at afgive oplysninger

1. Tekniske tjenester underretter deres udpegede godkendende myndighed om følgende:

- a) enhver konstateret ikke-overensstemmelse, som kan nødvendiggøre nægtelse, begrænsning, suspendering eller inddragelse af en typegodkendelsesattest
- b) ethvert forhold, der har indflydelse på omfanget af og betingelserne for dens udpegelse
- c) enhver anmodning om oplysninger om udførte aktiviteter, som den har modtaget fra markedsovervågningsmyndighederne.

2. Efter anmodning fra deres udpegede godkendende myndighed skal tekniske tjenester fremlægge oplysninger om de aktiviteter, der udføres inden for det område, for hvilket de er udpeget, og om alle øvrige aktiviteter, de har udført, herunder grænseoverskridende aktiviteter og underentreprise.

KAPITEL XVII

GENNEMFØRELSESRETSAKTER OG DELEGEDE RETSAKTER

Artikel 72

Gennemførelsesretsakter

Med henblik på at opfylde målene i denne forordning og for at fastlægge ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning vedtager Kommissionen efter undersøgelsesproceduren i artikel 73, stk. 2, gennemførelsesretsakter, der fastlægger følgende gennemførelsesforanstaltninger:

- a) modellen for fabrikantens udtalelse om holdbarheden af de systemer, de dele og det udstyr, der er afgørende for den funktionelle sikkerhed, som omhandlet i artikel 22, stk. 7
- b) modeller for det oplysningsskema og den informationsmappe, der er omhandlet i artikel 27, stk. 4
- c) nummereringssystemet for EU-typegodkendelsesattester, der er omhandlet i artikel 29, stk. 4
- d) modellen for den EU-typegodkendelsesattest, som er omhandlet i artikel 30, stk. 2
- e) modellen for bilaget med prøvningsresultaterne, der vedlægges EU-typegodkendelsesattesten som omhandlet i artikel 30, stk. 3
- f) modellen for listen over gældende krav eller retsakter som omhandlet i artikel 30, stk. 6
- g) de generelle krav til formatet af den prøvningsrapport, som er omhandlet i artikel 32, stk. 1

- h) modellen for den typeattest, som er omhandlet i artikel 38, stk. 2
- i) modellen for det EU-typegodkendelsesmærke, som er omhandlet i artikel 39, stk. 3
- j) tilladelserne til at udstede EU-typegodkendelser med undtagelse for nye teknologier eller nye principper som omhandlet i artikel 40, stk. 3
- k) modellen for typegodkendelsesattesten og typeattesten for så vidt angår nye teknologier eller nye principper som omhandlet i artikel 40, stk. 4
- l) tilladelserne til medlemsstaterne til at udvide typegodkendelsen som omhandlet i artikel 41, stk. 2
- m) listen over dele og udstyr som omhandlet i artikel 50, stk. 2
- n) modellen og nummereringssystemet for den attest, som er omhandlet i artikel 51, stk. 3, samt alle aspekter vedrørende godkendelsesproceduren som omhandlet i nævnte artikel
- o) modellen for den attest, der påviser overensstemmelse over for den godkendende myndighed, som omhandlet i artikel 57, stk. 8
- i) Bilag II (B) og (C) om indførelse af yderligere krav til funktionel sikkerhed og køretøjskonstruktion for underklasse L7e-A tunge on-road-quads
- ii) Bilag II og V med henblik på at indføre retsaktreferencer og berigtigelser
- iii) Bilag V (B) med henblik på at ændre det anvendte referencebrændstof
- iv) Bilag VI (C) og (D) med henblik på at tage højde for resultaterne af undersøgelsen, som der henvises til i artikel 23, stk. 4, og vedtagelsen af FN/ECE -regulativer.

Artikel 75

Udøvelse af de delegerede beføjelser

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastsatte betingelser.

2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter jf. artikel 18, stk. 3, artikel 20, stk. 2, artikel 21, stk. 5, artikel 22, stk. 5 og 6, artikel 23, stk. 6 og 12, artikel 24, stk. 3, artikel 25, stk. 8, artikel 32, stk. 6, artikel 33, stk. 6, artikel 50, stk. 4, artikel 54, stk. 3, artikel 57, stk. 12, artikel 65 og artikel 74 tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra den 22. marts 2013.

3. Den i artikel 18, stk. 3, artikel 20, stk. 2, artikel 21, stk. 5, artikel 22, stk. 5 og 6, artikel 23, stk. 6 og 12, artikel 24, stk. 3, artikel 25, stk. 8, artikel 32, stk. 6, artikel 33, stk. 6, artikel 50, stk. 4, artikel 54, stk. 3, artikel 57, stk. 12, artikel 65 og artikel 74, omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegeringen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af de delegerede retsakter, der allerede er trådt i kraft.

4. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, underretter den samtidig Europa-Parlamentet og Rådet herom.

5. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 18, stk. 3, artikel 20, stk. 2, artikel 21, stk. 5, artikel 22, stk. 5 og 6, artikel 23, stk. 6 og 12, artikel 24, stk. 3, artikel 25, stk. 8, artikel 32, stk. 6, artikel 33, stk. 6, artikel 50, stk. 4, artikel 54, stk. 3, artikel 57, stk. 12, og artikel 65 og artikel 74 træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Denne frist forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

Artikel 73

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af Det Tekniske Udvalg for Motor-køretøjer nedsat ved artikel 40 i direktiv 2007/46/EF. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011.

Afgiver udvalget ikke nogen udtalelse, vedtager Kommissionen ikke udkastet til gennemførelsesretsakt, og artikel 5, stk. 4, tredje afsnit, i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendes.

Artikel 74

Ændring af bilagene

Uden at det berører denne forordnings øvrige bestemmelser om ændring af bilagene hertil, tillægges Kommissionen også beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 75 vedrørende ændringer af:

KAPITEL XVIII

AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 76

Sanktioner

1. Medlemsstaterne fastsætter sanktioner for erhvervsdrivendes overtrædelse af denne forordning og de delegerede retsakter eller gennemførelsesretsakter vedtaget i henhold til denne forordning. De træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at sanktionerne gennemføres. Sanktionerne skal være effektive, stå i et rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning. Medlemsstaterne underretter senest den 23. marts 2015 Kommissionen om disse sanktionsbestemmelser og giver omgående Kommissionen meddelelse om senere ændringer af betydning for dem.

2. De typer 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, nægtelse eller inddragelse af typegodkendelse
- d) brug af manipulationsanordninger
- e) nægtelse af adgang til oplysninger
- f) erhvervsdrivendes tilgængeliggørelse på markedet af køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, som er genstand for godkendelse, uden en sådan godkendelse, eller forfalskning af dokumenter eller påskrifter med henblik herpå.

Artikel 77

Overgangsbestemmelser

1. Med forbehold af de øvrige bestemmelser i denne forordning, medfører denne forordning ikke ugyldighed for en EU-typegodkendelse meddelt for køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder før den 1. januar 2016.

2. Medmindre andet er angivet, forbliver EU-typegodkendelser meddelt for køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder i henhold til de retsakter, der er omhandlet i artikel 81, stk. 1, gyldige indtil de i bilag IV angivne datoer for eksisterende køretøjer.

3. Uanset denne forordning skal nye køretøjstyper i klasse L1e, L2e og L6e eller nye systemer, komponenter eller separate tekniske enheder beregnet til sådanne køretøjer fortsat typegodkendes efter direktiv 2002/24/EF indtil den 31. december 2016.

4. De godkendende myndigheder meddeler fortsat udvidelse af godkendelser til de køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, der er omhandlet i stk. 1, i henhold til direktiv 2002/24/EF og ethvert andet direktiv anført i artikel 81, stk. 1. Sådanne godkendelser anvendes dog ikke med det formål at opnå en hel typegodkendelse i henhold til denne forordning.

5. Uanset direktiv 2002/24/EF skal der også meddeles typegodkendelse for køretøjer, der opfylder denne forordning og de delegerede retsakter vedtaget i henhold til denne forordning vedrørende krav til miljøpræstationer og fremdriftsydelse som omhandlet i bilag II (A) senest den 31. december 2015.

I sådanne tilfælde må de nationale myndigheder ikke forbyde, begrænse eller hindre registrering, markedsføring eller ibrugtagning af køretøjer, der er i overensstemmelse med den godkendte type.

Artikel 78

Rapport

1. Senest den 31. december 2020 underretter medlemsstaterne Kommissionen om anvendelsen af typegodkendelsesprocedurerne i denne forordning.

2. På grundlag af underretningen i stk. 1 aflægger Kommissionen rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om anvendelsen af denne forordning senest den 31. december 2021. Rapporten skal især vurdere, hvorvidt det på grundlag af erfaringen fra anvendelsen af denne forordning vil være hensigtsmæssigt også at give mulighed for EU-typegodkendelse af små serier i kapitel X. Hvis det skønnes nødvendigt, fremsætter Kommissionen et forslag med henblik herpå.

Artikel 79

Revision af avancerede bremsesystemer

1. Kommissionen forelægger senest den 31. december 2019 en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet.

2. Denne rapport undersøger den obligatoriske montering af et blokeringsfrit bremsesystem og et supplerende kombineret bremsesystem efter fabrikantens valg på motorcykler i underklasse L3e-A1. Den baseres på en vurdering af den tekniske gennemførlighed af et sådant krav, en analyse af omkostnings-effektiviteten, en analyse af trafikulykker og en høring af relevante interessenter. Den skal endvidere tage hensyn til eksisterende dertil knyttede europæiske og internationale standarder.

3. For så vidt angår den i stk. 2 omhandlede rapport forelægger medlemsstaterne senest den 31. december 2017 Kommissionen statistikker for trafikulykker med de pågældende motorcykler i de foregående fire år, der baseres på køretøjsklassificeringen som fastsat i bilag I og den påmonterede type avanceret bremsesystem.

4. På grundlag af resultaterne i rapporten overvejer Kommissionen at fremsætte et lovforslag om den obligatoriske montering af et avanceret bremsesystem på de pågældende underklasser af køretøjer.

Artikel 80

Revision af individuelle godkendelser af køretøjer

1. Kommissionen forelægger senest den 31. december 2022 en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet vedrørende de emneområder, der er opført i stk. 3.
2. Rapporten udarbejdes på grundlag af en omfattende høring af relevante berørte parter, og skal tage hensyn til eksisterende dertil knyttede europæiske og internationale standarder.
3. Senest den 31. december 2021 rapporterer medlemsstaterne Kommissionen om:
 - a) antallet af individuelle godkendelser for køretøjer i klasse L inden deres første registrering pr. år udstedt af myndighederne i den pågældende medlemsstat siden den 1. januar 2016
 - b) de nationale kriterier, som sådanne godkendelser var baseret på, hvis disse kriterier afveg fra de obligatoriske krav til en EU-typegodkendelse.
4. Rapporten ledsages om nødvendigt af lovgivningsforslag og undersøger inkluderingen af individuelle godkendelser i denne forordning på grundlag af harmoniserede krav.

Artikel 81

Ophævelse

1. Med forbehold af nærværende forordnings artikel 77 ophæves direktiv 2002/24/EF samt direktiv 93/14/EØF, 93/30/EØF, 93/33/EØF, 93/93/EØF, 95/1/EF, 97/24/EF, 2000/7/EF, 2002/51/EF, 2009/62/EF, 2009/67/EF, 2009/78/EF, 2009/79/EF, 2009/80/EF og 2009/139/EF med virkning fra den 1. januar 2016.
2. Henvisninger til de ophævede direktiver gælder som henvisninger til denne forordning og læses, for så vidt angår direktiv 2002/24/EF, i henhold til sammenligningstabellen i bilag IX.

Artikel 82

Ikrafttræden og anvendelse

1. Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.
 2. Den anvendes fra den 1. januar 2016.
- Fra den 22. marts 2013 må de nationale myndigheder ikke nægte at meddele EU-typegodkendelse eller national typegodkendelse på anmodning af en fabrikant for en ny type køretøj eller forbyde registrering, markedsføring eller ibrugtagning af et nyt køretøj, såfremt det pågældende køretøj er i overensstemmelse med denne forordning og de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter vedtaget i henhold til denne forordning.

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

Udfærdiget i Strasbourg, den 15. januar 2013.

På Europa-Parlamentets vegne

M. SCHULZ

Formand

På Rådets vegne

L. CREIGHTON

Formand

INDHOLDSFORTEGNELSE

BILAG I	—	Køretøjsklasser
BILAG II	—	Udtømmende liste over krav i forbindelse med EU-typegodkendelse af et køretøj
BILAG III	—	Grænser for små serier
BILAG IV	—	Tidsplan for anvendelse af denne forordning med hensyn til typegodkendelse
BILAG V (A)	—	Miljøprøvninger og miljøkrav
BILAG V (B)	—	Anvendelse af prøvningskrav hvad angår miljøpræstation med henblik på godkendelse og udvidelser
BILAG VI	—	Emissionsgrænseværdier for forurenende stoffer, OBD-emissionsgrænseværdier og støjgrænser for typegodkendelse og produktionens overensstemmelse
		A) Grænser for udstødningsemissioner efter koldstart
		B) OBD-emissionsgrænseværdier
		C) Fordampningsemissionsgrænser
		D) Støjgrænser— Euro 4 og Euro 5
BILAG VII	—	De forureningsbegrænsende anordningers holdbarhed
BILAG VIII	—	Forbedrede krav til funktionel sikkerhed
BILAG IX	—	Sammenligningstabel

BILAG I

Køretøjsklasser

Klasse	Klassens benævnelse	Fælles klassificeringskriterier
L1e-L7e	Alle køretøjer i klasse L	1) længde $\leq$ 4 000 mm eller $\leq$ 3 000 mm for køretøjer i klasse L6e-B eller $\leq$ 3 700 mm for køretøjer i klasse L7e-C og 2) bredde $\leq$ 2 000 mm eller $\leq$ 1 000 mm for køretøjer i klasse L1e eller $\leq$ 1 500 mm for køretøjer i klasse L6e-B eller L7e-C og 3) højde $\leq$ 2 500 mm og
Klasse	Klassens benævnelse	Fælles klassificeringskriterier
L1e	Lette tohjulede motordrevne køretøjer	4) to hjul og med fremdriftsmidler som opført i artikel 4, stk. 3, og 5) slagvolumen $\leq$ 50 cm ³ , hvis der indgår en PI-forbrændingsmotor med styret tænding i køretøjets fremdriftskongfiguration, og 6) køretøjets maksimale konstruktivt bestemte hastighed $\leq$ 45 km/h og 7) maksimal kontinuerlig nominel effekt eller nettoeffekt ⁽¹⁾ $\leq$ 4 000 W og 8) maksimal masse = teknisk tilladt totalmasse som oplyst af fabrikanten og
Underklasse	Underklassens benævnelse	Supplerende kriterier for klassificering i underklasser
L1e-A	Cykel med motor	9) cykler udformet med pedaler udstyret med hjælpefremdriftssystem, primært som hjælp til pedalkraft og 10) hjælpefremdriftssystemets ydelse reduceres ved en hastighed på $\leq$ 25 km/h og 11) maksimal kontinuerlig nominel effekt eller nettoeffekt ⁽¹⁾ $\leq$ 1 000 W og 12) tre- eller firhjulede cykler med motor, der er i overensstemmelse med de supplerende specifikke kriterier for underklassen 9)-11) og som er klassificerede som værende teknisk ækvivalente med et tohjulede køretøj i klasse L1e-A
L1e-B	Tohjulet knallert	9) ethvert andet køretøj i klasse L1e, som ikke kan klassificeres efter kriterierne 9)-12) for køretøjer i klasse L1e-A.

Klasse	Klassens benævnelse	Fælles klassificeringskriterier
L2e	Trehjulet knallert	4) tre hjul og med fremdriftsmidler som opført i artikel 4, stk. 3, og 5) slagvolumen $\leq 50 \text{ cm}^3$, hvis der indgår en PI-forbrændingsmotor, eller slagvolumen $\leq 500 \text{ cm}^3$, hvis der indgår en CI-forbrændingsmotor i køretøjets fremdriftskonfiguration og 6) køretøjets maksimale konstruktivt bestemte hastighed $\leq 45 \text{ km/h}$ og 7) maksimal kontinuerlig nominel effekt eller nettoeffekt ⁽¹⁾ $\leq 4\,000 \text{ W}$ og 8) masse i køreklar stand $\leq 270 \text{ kg}$ og 9) udstyret med højst to siddepladser, inklusive siddeplads for føreren, og
Under-klasser	Underklassens benævnelse	Supplerende kriterier for klassificering i underklasser
L2e-P	Trehjulet knallert til transport af personer	10) køretøjer i klasse L2e, som adskiller sig fra dem, der er i overensstemmelse med de specifikke klassificeringskriterier for køretøjer i klasse L2e-U.
L2e-U	Trehjulet knallert til erhvervsformål	10) udelukkende konstrueret til transport af varer med åben eller lukket, praktisk talt plant og horisontalt lad, der opfylder følgende kriterier: a) $\text{længde}_{\text{lad}} \times \text{bredde}_{\text{lad}} \geq 0,3 \times \text{længde}_{\text{køretøj}} \times \text{maksimal bredde}_{\text{køretøj}}$ eller b) et tilsvarende ladareal som defineret ovenfor anvendt til montering af maskiner og/eller udstyr og c) konstrueret med et ladareal, der klart er adskilt ved en hård skillevæg fra det areal, der er forbeholdt personerne i køretøjet, og d) ladarealet skal kunne bære en minimumsvolumen repræsenteret ved en 600 mm-terning.

Klasse	Klassens benævnelse	Fælles klassificeringskriterier
L3e ⁽²⁾	Tohjulet motorcykel	4) to hjul og med fremdriftsmiddel som opført i artikel 4, stk. 3, og 5) maksimal masse = teknisk tilladt totalmasse som oplyst af fabrikanten og 6) tohjulet køretøj, som ikke kan klassificeres i klasse L1e.
Under-klasser	Underklassens benævnelse	Supplerende kriterier for klassificering i underklasser
L3e-A1	Motorcykel med lav ydeevne	7) slagvolumen $\leq 125 \text{ cm}^3$ og 8) maksimal kontinuerlig nominel effekt eller nettoeffekt ⁽¹⁾ $\leq 11 \text{ kW}$ og 9) effekt ⁽¹⁾ /vægt-forhold $\leq 0,1 \text{ kW/kg}$.
L3e-A2	Motorcykel med mellemstor ydeevne	7) maksimal kontinuerlig nominel effekt eller nettoeffekt ⁽¹⁾ $\leq 35 \text{ kW}$ og 8) effekt ⁽¹⁾ /vægt-forhold $\leq 0,2 \text{ kW/kg}$ og 9) ikke afledt af et køretøj udstyret med en motor med mere end dobbelt så stor effekt ⁽¹⁾ og 10) køretøj i klasse L3e, der ikke kan klassificeres efter supplerende kriterier for klassificering i underklasser 7, 8 og 9 for køretøjer i klasse L3e-A1.
L3e-A3	Motorcykel med stor ydeevne	7) ethvert andet L3e-køretøj, som ikke kan klassificeres efter kriterierne for klassificering som L3e-A1 eller L3e-A2.

Under-underklasser	Under-underklassens benævnelse	Kriterier for klassificering i under-underklasser ud over kriterierne for klassificering i underklasser for køretøjer i klasse L3e-A1, L3e-A2 eller L3e-A3
L3e-AxE (x = 1, 2 eller 3)	Enduomotorcykler	a) sædehøjde ≥ 900 mm og b) frihøjde ≥ 310 mm og c) totaludvekslingsforhold i højeste gear (primært udvekslingsforhold x sekundært udvekslingsforhold i højeste gear x endeligt udvekslingsforhold) $\geq 6,0$ og d) masse i køreklar stand plus massen af fremdrivningsbatteriet ved elektrisk eller hybrid elektrisk fremdrift < 140 kg og e) ingen siddeplads for passager
L3e-AxT (x = 1, 2 eller 3)	Trialmotorcykler	a) sædehøjde ≤ 700 mm og b) frihøjde ≥ 280 mm og c) brændstoftankens kapacitet < 4 liter og d) totaludvekslingsforhold i højeste gear (primært udvekslingsforhold x sekundært udvekslingsforhold i højeste gear x endeligt udvekslingsforhold) $\geq 7,5$ og e) masse i køreklar stand < 100 kg og f) ingen siddeplads for passager.
Klasse	Klassens benævnelse	Fælles klassificeringskriterier
L4e	Tohjulet motorcykel med sidevogn	4) basismotorkøretøjet i overensstemmelse med klassificering og underklasseklassificering for L3e-køretøjer og 5) basismotorkøretøjet udstyret med én sidevogn og 6) med højst fire siddepladser, inklusive for føreren, på motorcyklen med sidevogn og 7) højst to siddepladser for passagerer i sidevognen og 8) maksimal masse = teknisk tilladt totalmasse som oplyst af fabrikanten.

Klasse	Klassens benævnelse	Fælles klassificeringskriterier
L5e	Motordrevet tricycle	4) tre hjul og med fremdriftsmidler som opført i artikel 4, stk. 3, og 5) masse i køreklar stand $\leq 1\,000$ kg og 6) trehjulet køretøj, som ikke kan klassificeres som L2e-køretøj, og
Under-klasser	Underklassens benævnelse	Supplerende kriterier for klassificering i underklasser
L5e-A	Tricycle	7) L5e-køretøjer, bortset fra dem, der er i overensstemmelse med de specifikke klassificeringskriterier for L5e-B-køretøjer og 8) med højst fem siddepladser, inklusive siddeplads for føreren.
L5e-B	Erhvervstricycle	7) konstrueret som erhvervskøretøj og karakteriseret ved lukket fører- og passagerkabine med adgang fra højst tre sider og 8) udstyret med højst to siddepladser, inklusive siddeplads for føreren, og 9) udelukkende konstrueret til transport af varer med åben eller lukket, praktisk talt plant og horisontalt lad, der opfylder følgende kriterier: a) $\text{længde}_{\text{lad}} \times \text{bredde}_{\text{lad}} > 0,3 \times \text{længde}_{\text{køretøj}} \times \text{bredde}_{\text{køretøj}}$ eller b) et tilsvarende ladareal som defineret ovenfor konstrueret til montering af maskiner og/eller udstyr og c) konstrueret med et ladareal, der klart er adskilt ved en hård skillevej fra det areal, der er forbeholdt personerne i køretøjet, og d) ladarealet skal kunne bære en minimumsvolumen repræsenteret ved en 600 mm-terning.

Klasse	Klassens benævnelse	Fælles klassificeringskriterier
L6e	Let quadricykel	4) fire hjul og med fremdriftsmidler som opført i artikel 4, stk. 3, og 5) køretøjets maksimale konstruktivt bestemte hastighed ≤ 45 km/h og 6) masse i køreklar stand ≤ 425 kg og 7) slagvolumen ≤ 50 cm ³ , hvis der indgår en PI-motor, eller slagvolumen ≤ 500 cm ³ , hvis der indgår en CI-motor i køretøjets fremdriftskonfiguration, og 8) udstyret med højst to siddepladser, inklusive siddeplads for føreren, og
Under-klasser	Underklassens benævnelse	Supplerende kriterier for klassificering i underklasser
L6e-A	Let on-road-quad	9) L6e-køretøjer, som ikke opfylder de særlige kriterier for klassificering som L6e-B-køretøj, og 10) maksimal kontinuerlig nominel effekt eller nettoeffekt ⁽¹⁾ $\leq 4\,000$ W
L6e-B	Let quadrikøretøj	9) lukket fører- og passagerkabine med adgang fra højst tre sider og 10) maksimal kontinuerlig nominel effekt eller nettoeffekt ⁽¹⁾ $\leq 6\,000$ W og
Under-underklasser	Under-underklassens benævnelse	Kriterier for klassificering i under-underklasser ud over kriterierne for klassificering i underklasser for L6e-B-køretøjer
L6e-BP	Let quadrikøretøj til persontransport	11) L6e-B-køretøjer først og fremmest konstrueret til transport af personer og 12) L6e-B-køretøjer, som adskiller sig fra dem, der er i overensstemmelse med de specifikke klassificeringskriterier for L6e-BU-køretøjer.
L6e-BU	Let quadrikøretøj til erhvervsbrug	11) udelukkende konstrueret til transport af varer med åben eller lukket, praktisk talt plant og horisontalt lad, der opfylder følgende kriterier: a) $\text{længde}_{\text{lad}} \times \text{bredde}_{\text{lad}} > 0,3 \times \text{længde}_{\text{køretøj}} \times \text{bredde}_{\text{køretøj}}$ eller b) et tilsvarende ladareal som defineret ovenfor anvendt til montering af maskiner og/eller udstyr og c) konstrueret med et ladareal, der klart er adskilt ved en hård skillevæg fra det areal, der er forbeholdt personerne i køretøjet, og d) ladarealet skal kunne bære en minimumsvægt repræsenteret ved en 600 mm terning.

Klasse	Klassens benævnelse	Fælles klassificeringskriterier
L7e	Tung quadricykel	4) fire hjul og med fremdriftsmidler som opført i artikel 4, stk. 3, og 5) masse i køreklar stand: a) ≤ 450 kg til persontransport b) ≤ 600 kg til varetransport. og 6) L7e-køretøjer, der ikke kan klassificeres som et L6e-køretøj og
Under-klasser	Underklassens benævnelse	Supplerende kriterier for klassificering i underklasser
L7e-A	Tung on-road- quad	7) L7e-køretøjer, der ikke opfylder de specifikke kriterier for klassificering som L7e-B- eller L7e-C-køretøjer, og 8) køretøj alene konstrueret til transport af personer og 9) maksimal kontinuerlig nominel effekt eller nettoeffekt ⁽¹⁾ ≤ 15 kW og
Under-underklasser	Under-underklassens benævnelse	Supplerende kriterier for klassificering i underklasser
L7e-A1	Tung A1-on-road-quad	10) højst to sadler, inklusive siddepladsen til føreren, og 11) styrestang
L7e-A2	Tung A2-on-road-quad	10) L7e-A-køretøjer, der ikke opfylder de specifikke kriterier for klassificering som L7e-A1-køretøj, og 11) højst to siddepladser, som ikke er sadler, inklusive siddepladsen til føreren.
Underklasse	Underklassens benævnelse	Supplerende kriterier for klassificering i underklasser
L7e-B	Tung terrængående quad	7) L7e-køretøjer, der ikke opfylder de specifikke kriterier for klassificering som L7e-C-køretøj, og 8) frihøjde ≥ 180 mm og
Under-underklasser	Under-underklassens benævnelse	Supplerende kriterier for klassificering i underklasser
L7e-B1	Terrængående quad	9) højst to sadler, inklusive siddepladsen til føreren, og 10) udstyret med en styrestang og 11) køretøjets maksimale konstruktivt bestemte hastighed ≤ 90 km/h. og 12) akselafstand til frihøjde-forhold ≤ 6
L7e-B2	Side by side-vogn	9) L7e-B-køretøj, som ikke er en terrængående et L7e-B1-køretøj, og 10) højst tre siddepladser, som ikke er sadler, og hvoraf to er placeret side om side, inklusive siddepladsen til føreren, og 11) maksimal kontinuerlig nominel effekt eller nettoeffekt ⁽¹⁾ ≤ 15 kW og 12) akselafstand til frihøjde-forhold ≤ 8

Underklasse	Underklassens benævnelse	Supplerende kriterier for klassificering i underklasser
L7e-C	Tungt quadrikøretøj	7) L7e-køretøjer, der ikke opfylder de specifikke kriterier for klassificering som L7e-B-køretøje, og 8) maksimal kontinuerlig nominel effekt eller nettoeffekt (¹) ≤ 15 kW og 9) køretøjets maksimale konstruktivt bestemte hastighed ≤ 90 km/h og 10) lukket fører- og passagerkabine med adgang fra højst tre sider og
Under-underklasser	Under-underklassens benævnelse	Kriterier for klassificering i under-underklasser ud over kriterierne for klassificering i underklasser for L7e-C-køretøje
L7e - CP	Tungt quadrikøretøj til persontransport	11) L7e-C-køretøjer, der ikke opfylder de specifikke kriterier for klassificering som L7e-CU-køretøj, og 12) højst fire siddepladser, som ikke er sadler, inklusive siddepladsen til føreren.
L7e - CU	Tungt quadrikøretøj til erhvervsbrug	11) udelukkende konstrueret til transport af varer med åben eller lukket, praktisk talt plant og horisontalt lad, der opfylder følgende kriterier: a) $\text{længde}_{\text{lad}} \times \text{bredde}_{\text{lad}} > 0,3 \times \text{længde}_{\text{køretøj}} \times \text{bredde}_{\text{køretøj}}$ eller b) et tilsvarende ladareal som defineret ovenfor konstrueret til montering af maskiner og/eller udstyr og c) konstrueret med et ladareal, der klart er adskilt ved en hård skillevæg fra det areal, der er forbeholdt personerne i køretøjet, og d) ladarealet skal kunne bære en minimumsvolumen repræsenteret ved en 600 mm-terning og 12) højst to siddepladser, som ikke er sadler, inklusive siddepladsen til føreren.

NB: Se slutningen af bilag VIII for en oversigt over noter til bilagene.

Udtømmende liste over krav i forbindelse med EU-typegodkendelse af et køretøj ⁽³⁾

Nr.	Artikel	Område	Retsaktreference	Køretøjsklasser											
				L1e-A	L1e-B	L2e	L3e	L4e	L5e-A	L5e-B	L6e-A	L6e-B	L7e-A	L7e-B	L7e-C
A	KRAV TIL MILJØPRÆSTATIONER OG FREMDRIFTSYDELSE														
1	23 & 24	miljøprøvningsprocedurer med hensyn til udstødningsemissioner, fordampningsemissioner, emission af drivhusgasser og brændstofforbrug, reference-brændstoffer		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2		maksimal konstruktivt bestemt hastighed, maksimalt drejningsmoment og maksimal kontinuerlig samlet maskineffekt		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
3		prøvningsprocedure for støj		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Nr.	Artikel	Område	Retsaktreference	Køretøjsklasser														
				L1e-A	L1e-B	L2e	L3e	L4e	L5e-A	L5e-B	L6e-A	L6e-B	L7e-A1	L7e-A2	L7e-B1	L7e-B2	L7e-C	
B	KRAV TIL KØRETØJETS FUNKTIONELLE SIKKERHED																	
1	22	akustiske alarmanordninger			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
2		bremsning, herunder blokeringsfri bremses og kombi- nerede bremsesystemer		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
3		elektrisk sikkerhed		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
4		krav til fabrikantens erklæring vedrørende holdbarheds- prøvning af funktionelle sikkerhedssystemer, dele og udstyr		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
5		beskyttelseskonstruktioner fortil og bagtil				IF			IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	
6		ruders, forrudeviskere og forrudevaskere samt afrim- nings- og afdugningsanordninger			IF	IF	IF	IF	IF	X	IF	X	IF	IF	IF	IF	IF	X
7		førerbetjente betjeningsorganer, herunder identificering af betjeningsorganer, kontrollamper og indikatorer			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
8		lysinstallationer og lyssignalanordninger, herunder automatisk tænding af lys		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
9		udsyn bagud			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
10		styrtsikkert førerværn (ROPS)															X	
11		sikkerhedsseler og deres forankringer				IF					X	IF	IF	IF	X		X	X
12		siddeplads (sadler og sæder)		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
13		styreegenskaber, kurveegenskaber og drejeegenskaber		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
14		montering af dæk		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
15		skilt med maksimal hastighed og dets placering på køretøjet				IF					IF	IF	IF	IF	IF	X	X	IF
16		beskyttelse af personer i/på køretøjet, herunder indven- digt udstyr, nakkestøtter og døre				IF					IF	IF	IF	IF		IF		IF

Nr.	Artikel	Område	Retsaktreference	Køretøjsklasser													
				L1e-A	L1e-B	L2e	L3e	L4e	L5e-A	L5e-B	L6e-A	L6e-B	L7e-A1	L7e-A2	L7e-B1	L7e-B2	L7e-C
C	KRAV TIL KØRETØJSKONSTRUKTIONEN OG TIL GENEREL TYPEGODKENDELSE																
1	20	foranstaltninger mod ulovlige ændringer		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2	25	ordninger for typegodkendelsesprocedurerne		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3	33	krav til produktionens overensstemmelse		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4	18	tilkoblings- og fastspændingsanordninger		IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF
5	18	tyverisikringsanordninger		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
6	18	elektromagnetisk kompatibilitet		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
7	18	udragende dele		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
8	18	lagring af brændstof		IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF
9	18	lad				IF				X		IF			IF	IF	IF
10	18	masser og dimensioner		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
11	21	egendiagnose (OBD)					X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
12	18	håndgreb og fodstøtter til passagerer			X	IF	IF	IF	IF	IF	X		IF	IF	IF	IF	
13	18	plads til montering af nummerplade		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
14	18	reparations- og vedligeholdelsesinformationer		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
15	18	støtteben		X	X		X										
C2	KRAV TIL TEKNISKE TJENESTER																
16	65	præstationsstandarder og vurdering af tekniske tjenester															

NB: Se slutningen af bilag VIII for en oversigt over noter til bilagene.

BILAG III

Grænser for små serier

Køretøjsklasse	Benævnelse	Små serier (enheder af hver type tilgængeliggjort på markedet, registreret og ibrugtaget pr. år)
L1e-A	Cykel med motor	50
L1e-B	Tohjulet knallert	
L2e	Trehjulet knallert	
L3e	Tohjulet motorcykel	75
L4e	Tohjulet motorcykel med side- vogn	150
L5e-A	Tricykel	75
L5e-B	Erhvervstricykel	150
L6e-A	Let on-road-quad	30
L6e-B	Let quadrikøretøj	150
L7e-A	Tung on-road- quad	30
L7e-B	Tung terrængående quad	50
L7e-C	Tungt quadrikøretøj	150

BILAG IV

Tidsplan for anvendelse af denne forordning med hensyn til typegodkendelse

Punkt	Beskrivelse	(Underklasse)	Nye kørtøjstyper Obligatorisk	Allerede eksisterende køretøjstyper Obligatorisk	Seneste dato for registre- ring af over- ensstemmende køretøjer
1.	Anvendelse af de delegerede beføjelser på krav til miljøpræstationer og fremdriftsydelse, punkter opført i bilag II, (A)				
1.1.	Prøvningstype I, udstødningsemissionsprøvning efter koldstart	—	—	—	—
1.1.1.	Prøvningscyklus	—	—	—	—
1.1.1.1.	Prøvningstype I: ECE R 47-prøvningscyklus	L1e, L2e, L6e,	1.1.2017	1.1.2018	31.12.2020
1.1.1.2.	Prøvningstype I ECE R 40 (med ekstra prøvningscyklus for kørsel i byområder om nødvendigt)	L5e-B, L7e-B, L7e-C,	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020
1.1.1.3.	Prøvningstype I, WMTC, etape 2	L3e, L4e, L5e-A, L7e-A,	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020
1.1.1.4.	Prøvningstype I: revideret WMTC-baseret prøvningscyklus	L1e - L7e,	1.1.2020	1.1.2021	
1.1.2.	Prøvningstype 1, grænser for udstødningsemissioner		—	—	—
1.1.2.1.	Euro 4: Bilag VI A1	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	31.12.2020
1.1.2.2.	Euro 4: Bilag VI A1	L3e, L4e, L5e, L7e,	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020
1.1.2.3.	Euro 5: Bilag VI A2	L1e - L7e	1.1.2020	1.1.2021	
1.2.	Prøvningstype II, emissionsprøvning i (forhøjet) tempo/fri acceleration				
1.2.1.	Prøvningstype II, emissionsprøvning i (forhøjet) tempo/fri acceleration	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
1.2.2.	Prøvningstype II, emissionsprøvning i (forhøjet) tempo/fri acceleration	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	
1.3.	Prøvningstype III, nul-emissioner fra krumtaphusgasser				
1.3.1.	Prøvningstype III, nul-emissioner fra krumtaphusgasser	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
1.3.2.	Prøvningstype III, nul-emissioner fra krumtaphusgasser	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	
1.4.	Prøvningstype IV, fordampningsemissioner		—	—	—
1.4.1.	Gennemtræningsprøvning for brændstoftank	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2017	

Punkt	Beskrivelse	(Underklasse)	Nye kørtøjstyper Obligatorisk	Allerede eksisterende køretøjstyper Obligatorisk	Seneste dato for registre- ring af over- ensstemmende køretøjer
1.4.2.	Gennemtræningsprøvning for brændstoftank	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2016	
1.4.3.	Prøvningsprocedure for SHED	L3e, L4e, L5e-A L7e-A	1.1.2016	1.1.2017	
1.4.4.	Prøvningsprocedure for SHED	L6e-A	1.1.2017	1.1.2018	
1.4.5.	SHED-prøvningsgrænser, bilag VI (CI)	L3e, L4e, L5e-A L7e-A	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020
1.4.6.	SHED-prøvningsgrænser, bilag VI (CI)	L6e-A	1.1.2017	1.1.2018	31.12.2020
1.4.7.	SHED-prøvning eller gennemtræningsprøvning for brændstoftank, indtil de i artikel 23, stk. 4 og 5, omhandlede undersøgelsesresultater foreligger	L1e-A, L1e-B, L2e, L5e-B, L6e-B, L7e-B, L7e-C	1.1.2020	1.1.2021	
1.4.8.	SHED-prøvningsgrænser, bilag VI (C2) indtil de i artikel 23, stk. 4 og 5, omhandlede undersøgelsesresultater foreligger	L1e - L7e	1.1.2020	1.1.2021	
1.5.	Prøvningstype V, holdbarhedsprøvning				
1.5.1.	Euro 4 holdbarhed i km, bilag VII (A) og (B)	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	31.12.2020
1.5.2.	Euro 4 holdbarhed i km, bilag VII (A) og (B)	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020
1.5.3.	Euro 5 holdbarhed i km, bilag VII (A) og (B)	L1e - L7e	1.1.2020	1.1.2021	
1.6.	Der er ikke tilføjet en prøvningstype VI	—	—	—	—
1.7.	Prøvningstype VII, emission af drivhusgasser/brændstof- eller energiforbrug, bestemmelse og afrapportering			—	
1.7.1.	Prøvningstype VII, emission af drivhusgasser/brændstof- eller energiforbrug, bestemmelse og afrapportering	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
1.7.2.	Prøvningstype VII, emission af drivhusgasser/brændstof- eller energiforbrug, bestemmelse og afrapportering	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	
1.8.	Prøvningstype VIII, OBD miljøprøvning		—	—	
1.8.1.	OBD I funktionelle krav	L3e, L4e, L5e-A, L6e-A, L7e-A	1.1.2016; for L6Ae: 1.1.2017	1.1.2017; for L6Ae: 1.1.2018	31.12.2020
	OBD I miljøprøvningsprocedure (prøvningstype VIII)				
	OBD I grænseværdier for miljøprøvning, bilag VI (B1)				

Punkt	Beskrivelse	(Underklasse)	Nye kørtøjstyper Obligatorisk	Allerede eksisterende køretøjstyper Obligatorisk	Seneste dato for registre- ring af over- ensstemmende køretøjer
1.8.2.	OBD I funktionelle krav	L3e - L7e	1.1.2020	1.1.2021	
	OBD I miljøprøvningsprocedure (prøvningsstype VIII)				
	OBD I grænseværdier for miljøprøvnings, bilag VI (B2)				
1.8.3.	OBD II funktionelle krav, verserende artikel 23, stk. 4 og 5	L3e, L5e-A, L6e-A, L7e-A	1.1.2020	1.1.2021	
	OBD II miljøprøvningsprocedurer (prøvningsprocedure VIII), verserende artikel 23, stk. 4 og 5				
	OBD II grænseværdier for miljøprøvnings, bilag VI (B2), verserende artikel 23, stk. 4 og 5				
1.9.	Prøvningsstype IX, støjniveau ⁽³⁾				
1.9.1.	Prøvningsprocedure og grænseværdier for støjniveau bilag VI (D)	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	31.12.2020
1.9.2.	Prøvningsprocedure og grænseværdier for støjniveau ⁽³⁾ bilag VI (D)	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020
1.9.3.	FN/ECE-regulativer nr. 9, 41, 63, 92 og grænser i bilag VI (D)	L1e - L7e			
1.9.4.	FN/ECE-regulativer nr. 9, 41, 63, 92 og tilknyttede nye grænseværdier foreslået af Kommissionen	L1e - L7e	1.1.2020	1.1.2021	
1.10.	Prøvninger af fremdriftsydelse og krav til køretøjets maksimale konstruktivt bestemte hastighed, maksimal drejningsmoment, maksimal kontinuerlig nominel effekt eller nettoeffekt samt maksimal spidseffekt				
1.10.1.	Prøvninger af og krav til fremdriftsydelse	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
1.10.2.	Prøvninger af og krav til fremdriftsydelse	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	

Punkt	Beskrivelse	(Underklasse)	Nye kørtøjstyper Obligatorisk	Allerede eksisterende køretøjstyper Obligatorisk	Seneste dato for registre- ring af over- ensstemmende køretøjer
2.	Anvendelse af de delegerede beføjelser på krav til køretøjets funktionelle sikkerhed, punkter opført i bilag II (B) ⁽³⁾				
2.1.	Anvendelse af de delegerede beføjelser på krav til køretøjets funktionelle sikkerhed, punkter opført i bilag II (B) ⁽³⁾	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
2.2.	Anvendelse af de delegerede beføjelser på krav til køretøjets funktionelle sikkerhed, punkter opført i bilag II (B) ⁽³⁾	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	
2.3.	Bilag VIII, forbedrede sikkerhedsforanstaltninger ⁽³⁾		—	—	
2.3.1.	Automatisk tænding af lys	L1e - L7e	1.1.2016	1.1.2016	
2.3.2.	Anordning til sikker kurvekørsel (differential eller ækvivalent)	L1e - L7e	1.1.2016	1.1.2017	
2.3.3.	Avancerede bremsesystemer, obligatorisk montering	L3e	1.1.2016	1.1.2017	—

Punkt	Beskrivelse	(Underklasse)	Nye kørtøjstyper Obligatorisk	Allerede eksisterende køretøjstyper Obligatorisk	Seneste dato for registre- ring af over- ensstemmende køretøjer
3.	Anvendelse af de delegerede beføjelser på krav til køretøjets konstruktion, punkter opført i bilag II (C) ⁽³⁾				
3.1.	Anvendelse af de delegerede beføjelser på krav til køretøjets konstruktion, punkter opført i bilag II (C) ⁽³⁾	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
3.2.	Anvendelse af de delegerede beføjelser på krav til køretøjets konstruktion, punkter opført i bilag II (C) ⁽³⁾	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	

Punkt	Beskrivelse	(Underklasse)	Nye kørtøjstyper Obligatorisk	Allerede eksisterende køretøjstyper Obligatorisk	Seneste dato for registre- ring af over- ensstemmende køretøjer
4.	Anvendelse af gennemførelsesretsakter på administrative krav.				
4.1.	Anvendelse af gennemførelsesretsakter på administrative krav.	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
4.2.	Anvendelse af gennemførelsesretsakter på administrative krav.	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	

NB: Se slutningen af bilag VIII for en oversigt over noter til bilagene.

(A) Miljøprøvninger og miljøkrav

Køretøjer i klasse L må kun typegodkendes, hvis de opfylder følgende miljøkrav:

Prøvningstype	Beskrivelse	Krav: grænseværdier	Kriterier for underklassificering ud over artikel 2 og bilag I	Krav: prøvningsprocedurer
I	Udstødningsemissioner efter koldstart	Bilag VI (A)	FN/ECE's globale tekniske forskrifter nr. 2, kapitel 6.3. Køretøjer i klasse L udstyret med en forbrændingsmotor med en forskydning $< 50 \text{ cm}^3$, og som kører med $v_{\text{max}} < 50 \text{ km/h}$, skal betragtes som køretøjer i klasse I.	
II	— PI eller hybrid ⁽⁵⁾ udstyret med PI: emission ved tomgang og forhøjet tomgang — CI eller hybrid med CI-motor: prøvning ved fri acceleration	Direktiv 2009/40/EF ⁽⁶⁾		
III	Emissioner af krumtaphusgasser	Nul-emission, lukket krumtaphus. Emissioner fra krumtaphus må ikke udledes direkte i den omgivende atmosfære fra noget køretøj i dets levetid.		
IV	Fordampningsemissioner	Bilag VI(C)		
V	De forureningsbegrænsende anordningers holdbarhed	Bilag VI og VII		
VI	Der er ikke tilføjet en prøvningstype VI	Ikke relevant (i.r.)		Ikke relevant (i.r.)
VII	CO ₂ -emissioner, brændstof og/eller elektrisk energiforbrug og elektrisk rækkevidde	Måling og rapportering, ingen grænseværdi med hensyn til typegodkendelse.	FN/ECE's globale tekniske forskrifter nr. 2, kapitel 6.3. Køretøjer i klasse L udstyret med en forbrændingsmotor med en forskydning $< 50 \text{ cm}^3$, og som kører med $v_{\text{max}} < 50 \text{ km/h}$, skal betragtes som køretøjer i klasse I.	
VIII	Egendiagnose (OBD) miljøprøvninger	Bilag VI(B)	FN/ECE's globale tekniske forskrifter nr. 2, kapitel 6.3. Køretøjer i klasse L udstyret med en forbrændingsmotor med en forskydning $< 50 \text{ cm}^3$, og som kører med $v_{\text{max}} < 50 \text{ km/h}$, skal betragtes som køretøjer i klasse I.	
IX	Støjniveau	Bilag VI(D)	Når FN/ECE-regulativ nr. 9, 41, 63 eller 92 erstatter EU-ejendomskravene som fastsat i de delegerede beføjelser om miljøpræstationer og fremdriftsydelse, funktionel sikkerhed, udvælges kriterierne for (under)klassificering i disse FN/ECE-regulativer (bilag 6) med henvisning til prøvningstype IX, (prøvning af støjniveau).	

(B) Anvendelse af prøvningskrav hvad angår miljøpræstation med henblik på godkendelse og udvidelser

	Køretøjer PI-motorer, herunder hybrider									Køretøjer med CI-motor, herunder hybrider		Rent elektrisk køretøj eller køretøj fremdrevet med komprimeret luft (CA)	Køretøj til hydrogenbrændselscelle
	Monobrændstof ⁽²⁰⁾				Dobbeltbrændstof			Blandingsbrændstof		Blandingsbrændstof	Monobrændstof		
	Benzin (E5) ⁽²¹⁾	LPG	NG / Biomethan	H ₂ ^(25f)	Benzin (E5)	Benzin (E5)	Benzin (E5)	Benzin (E5)	NG/ Biomethan	Diesel (B5)	Diesel (B5)		
LPG					NG / Biomethan	H ₂	Ethanol (E85)	H ₂ NG	Biodiesel				
Prøvningstype I ⁽¹⁹⁾	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja (begge brændstoffer)	Ja (begge brændstoffer)	Ja (begge brændstoffer)	Ja (begge brændstoffer)	Ja (begge brændstoffer)	Ja (kun B5)	Ja	Nej	Nej
Prøvningstype I ⁽¹⁹⁾ Partikelmasse (kun Euro5) ⁽⁶⁾	Ja	Nej	Nej	Nej	Ja (kun benzin)	Ja (kun benzin)	Ja (kun benzin)	Ja (kun benzin)	Nej	Ja (kun B5)	Ja	Nej/Ja for CA	Nej
Prøvningstype II ⁽¹⁹⁾ , herunder røgtæthed kun for CI	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja (begge brændstoffer)	Ja (begge brændstoffer)	Ja (kun benzin)	Ja (begge brændstoffer)	Ja (kun NG/biomethan)	Ja (kun B5)	Ja	Nej	Nej
Prøvningstype III ⁽¹⁹⁾	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej
Prøvningstype IV ⁽¹⁹⁾	Ja	Nej	Nej	Nej	Ja (kun benzin)	Ja (kun benzin)	Ja (kun benzin)	Ja (kun benzin)	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej
Prøvningstype V ⁽¹⁹⁾	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja (kun benzin)	Ja (kun benzin)	Ja (kun benzin)	Ja (kun benzin)	Ja (kun NG/biomethan)	Ja (kun B5)	Ja	Nej	Nej
Prøvningstype VII ⁽¹⁹⁾	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja (begge brændstoffer)	Ja (begge brændstoffer)	Ja (begge brændstoffer)	Ja (begge brændstoffer)	Ja (begge brændstoffer)	Ja (begge brændstoffer)	Ja	Ja (kun energiforbrug)	Ja (kun energiforbrug)

	Køretøjer PI-motorer, herunder hybrider									Køretøjer med CI-motor, herunder hybrider		Rent elektrisk køretøj eller køretøj fremdrevet med komprimeret luft (CA)	Køretøj til hydrogenbrændselscelle
	Monobrændstof ⁽²⁰⁾				Dobbeltbrændstof			Blandingsbrændstof		Blandingsbrændstof	Monobrændstof		
	Benzin (E5) ⁽²¹⁾	LPG	NG / Biomethan	H ₂ ^(25f)	Benzin (E5)	Benzin (E5)	Benzin (E5)	Benzin (E5)	NG/ Biomethan	Diesel (B5)	Diesel (B5)		
					LPG	NG / Biomethan	H ₂	Ethanol (E85)	H ₂ NG	Biodiesel			
Prøvningstype VIII ⁽¹⁹⁾	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja (kun benzin)	Ja (kun benzin)	Ja (kun benzin)	Ja (kun benzin)	Ja (kun NG/biomethan)	Ja (kun B5)	Ja	Nej	Nej
Prøvningstype IX ⁽¹⁹⁾	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nej Ja for CA	Nej

NB: Se slutningen af bilag VIII for en oversigt over noter til bilagene.

Emissionsgrænseværdier for forurenende stoffer, OBD-emissionsgrænseværdier og støjgrænser for typegodkendelse og produktionens overensstemmelse

A) Grænser for udstødningsemissioner efter koldstart

(A1) Euro 4

Køretøjsklasse	Køretøjsbetegnelse	Fremdriftsklasse	Eurotrin	Masse af kulilte (CO)	Samlede masse af carbonhydrider (THC)	Masse af nitrogenoxider (NO _x)	Partikelmasse (PM)	Prøvningscyklus
				L ₁ (mg / km)	L ₂ (mg / km)	L ₃ (mg / km)	L ₄ (mg / km)	
L1e-A	Cykel med motor	PI / CI / Hybrid	Euro 4	560	100	70		ECE R47
L1e-B	Tohjulet knallert	PI / CI / Hybrid	Euro 4	1 000	630	170	—	ECE R47
L2e	Trehjulet knallert	PI / CI / Hybrid	Euro 4	1 900	730	170	—	ECE R47
L3e L4e (7) L5e-A L7e-A	— Tohjulet motorcykel med eller uden sidevogn — Tricykel — Tung on-road- quad	PI / PI Hybrid, v _{max} < 130 km/h	Euro 4	1 140	380	70	—	WMTC, etape 2
		PI / PI Hybrid, v _{max} ≥ 130 km/h	Euro 4	1 140	170	90	—	WMTC, etape 2
		CI / CI Hybrid	Euro 4	1 000	100	300	80 ⁽⁸⁾	WMTC, etape 2
L5e-B	Tricykel til erhvervsbrug	PI / PI Hybrid	Euro 4	2 000	550	250	—	ECE R40
		CI / CI Hybrid	Euro 4	1 000	100	550	80 ⁽⁸⁾	ECE R40
L6e-A L6e-B	Let on-road-quad Let quadrikøretøj	PI / PI Hybrid	Euro 4	1 900	730	170		ECE R47
		CI / CI Hybrid	Euro 4	1 000	100	550	80 ⁽⁸⁾	ECE R47
L7e-B L7e-C	Tung terrængående quad Tungt quadrikøretøj	PI / PI Hybrid	Euro 4	2 000	550	250	—	ECE R40
		CI / CI Hybrid	Euro 4	1 000	100	550	80 ⁽⁸⁾	ECE R40

(A2) Euro 5

Køretøjsklasse	Køretøjsbetegnelse	Fremdriftsklasse	Eurotrin ⁽⁴⁾	Masse af kulilte (CO)	Samlede masse af carbonhydrider (THC)	Masse af ikke-methan- carbonhydrider (NMHC)	Masse af nitrogenoxider (NO _x)	Partikelmasse (PM)	Prøvningscyklus
				L ₁ (mg / km)	L _{2A} (mg / km)	L _{2B} (mg / km)	L ₃ (mg / km)	L ₄ (mg / km)	
L1e-A	Cykel med motor	PI / CI / Hybrid	Euro 5	500	100	68	60	4,5 ⁽⁹⁾	Revideret WMTC ⁽¹⁷⁾
L1e-B-L7e	Alle andre køretøjer i klasse L	PI / PI Hybrid	Euro 5	1 000	100	68	60	4,5 ⁽⁹⁾	Revideret WMTC
		CI / CI Hybrid		500	100	68	90	4,5	Revideret WMTC

(B) OBD-emissionsgrænseværdier

(B1) Euro 4, OBD I.

Køretøjsklasse	Køretøjsbetegnelse	Fremdriftsklasse	Eurotrin	Masse af kulilte (CO)	Samlede masse af carbonhydrider (THC)	Masse af nitrogenoxider (NO _x)	Prøvningscyklus
				OT ₁ (mg / km)	OT ₂ (mg / km)	OT ₃ (mg / km)	
L6e-A	— Let on-road-quad	PI, CI eller Hybrid	Euro 4	3 610	2 690	850	ECE R47
L3e ⁽⁵⁾ L4e ⁽⁷⁾ L5e-A L7e-A	— Tohjulet motorcykel med eller uden sidevogn — Tricykel — Tung on-road- quad	PI / PI Hybrid v _{max} < 130 km/h	Euro 4	2 170	1 400	350	WMTC, etape 2
		PI / PI Hybrid v _{max} ≥ 130 km/h		2 170	630	450	WMTC, etape 2
		CI / CI Hybrid		2 170	630	900	WMTC, etape 2

(B2) Euro 5, OBD I, og OBD II ⁽⁴⁾

Køretøjsklasse	Køretøjsbetegnelse	Fremdriftsklasse	Eurotrin	Masse af kulilte (CO)	Masse af ikke-methancarbonhydrider (NMHC)	Masse af nitroge-oxider (NO _x)	Partikelmasse (PM)	Prøvningscyklus
				OT ₁ (mg / km)	OT ₂ (mg / km)	OT ₃ (mg / km)	OT ₄ (mg / km)	
L3e-L7e ⁽⁶⁾	Alle køretøjer i klasse L, undtagen klasse L1e and L2e	PI / PI Hybrid	Euro 5	1 900	250	300	50	Revideret WMTC
		CI / CI Hybrid	Euro 5	1 900	320	540	50	Revideret WMTC

(C) Fordampningsemissionsgrænser
(C1) Euro 4

Køretøjsklasse	Køretøjsbetegnelse	Fremdriftsklasse	Eurotrin	Samlede masse af carbon-hydrider (THC) (mg / test)	Prøvningscyklus
L3e L4e ⁽⁷⁾	Tohjulet motorcykel ⁽¹³⁾ med eller uden sidevogn	PI ⁽¹¹⁾	Euro 4	2 000	SHED
L5e-A	Tricycle	PI ⁽¹¹⁾	Euro 4		
L6e-A	Let on-road-quad	PI ⁽¹¹⁾	Euro 4		
L7e-A	Tung on-road-quad	PI ⁽¹¹⁾	Euro 4		

(C2) Euro 5

Køretøjsklasse ⁽¹²⁾	Køretøjsbetegnelse	Fremdriftsklasse	Eurotrin	Gennemtrængningsprøvning (mg/m ² /dag)		Samlede masse af carbon-hydrider (THC) i SHED-test (mg/test)
				Brændstoftank	Brændstofrør	
L1e-A	Cykel med motor	PI ⁽¹¹⁾	Euro 5	1 500	15 000	1 500
L1e-B	Tohjulet knallert		Euro 5	1 500	15 000	1 500
L2e	Trehjulet knallert		Euro 5	1 500	15 000	1 500
L3e L4e ⁽⁷⁾	Tohjulet motorcykel med eller uden sidevogn		Euro 5			1 500
L5e-A	Tricykel		Euro 5			1 500
L5e-B	Erhvervstricykel		Euro 5	1 500	15 000	1 500
L6e-A	Let on-road-quad		Euro 5			1 500
L6e-B	Let quadrikøretøj		Euro 5	1 500	15 000	1 500
L7e-A	Tung on-road-quad		Euro 5			1 500
L7e.B	Terrængående quad		Euro 5	1 500	15 000	1 500
L7e-C	Tungt quadrikøretøj		Euro 5	1 500	15 000	1 500

(D) Støjgrænser — Euro 4 og Euro 5

Køretøjsklasse	Køretøjsklasse	Euro 4 støjniveau ⁽¹⁴⁾ (dB(A))	Euro 4 prøvningsprocedure ⁽¹⁶⁾	Euro 5 støjniveau ⁽¹⁵⁾ (dB(A))	Euro 5 prøvningsprocedure
L1e-A	Cykel med motor	63 ⁽¹⁴⁾	Delegeret retsakt /FN/ECE-regulativ nr. 63		FN/ECE-regulativ nr. 63
L1e-B	Tohjulet knallert $v_{\max} \leq 25$ km/h	66			
	Tohjulet knallert $v_{\max} \leq 45$ km/h	71			
L2e	Trehjulet knallert	76	Delegeret retsakt /FN/ECE-regulativ nr. 9		FN/ECE-regulativ nr. 9
L3e	Tohjulet motorcykel Slagvolumen ≤ 80 cm ³	75	Delegeret retsakt /FN/ECE-regulativ nr. 41		FN/ECE-regulativ nr. 41
	Tohjulet motorcykel 80 cm ³ < Slagvolumen ≤ 175 cm ³	77			
	Tohjulet motorcykel Slagvolumen > 175 cm ³	80			
L4e	Tohjulet motorcykel med sidevogn	80			
L5e-A	Tricykel	80	Delegeret retsakt /FN/ECE-regulativ nr. 9		FN/ECE-regulativ nr. 9
L5e-B	Erhvervstricykel	80			
L6e-A	Let on-road-quad	80	Delegeret retsakt /FN/ECE-regulativ nr. 63		FN/ECE-regulativ nr. 63
L6e-B	Let quadrikøretøj	80	Delegeret retsakt /FN/ECE-regulativ nr. 9		FN/ECE-regulativ nr. 9
L7e-A	Tung on-road-quad	80			
L7e-B	Tung terrængående quad	80			
L7e-C	Tungt quadrikøretøj	80			

NB: Se slutningen af bilag VIII for en oversigt over noter til bilagene.

De forureningsbegrænsende anordningers holdbarhed

(A) Holdbarhed i km for køretøjer i klasse L

Køretøjsklasse	Køretøjsbetegnelse	Holdbarhed i km, Euro 4 og holdbarhed i km, Euro 5 ⁽⁴⁾
L1e-A L3e-AxT (x = 1, 2 eller 3)	— Cykel med motor — Tohjulet trialmotorcykel	5 500
L1e-B L2e L3e-AxE (x = 1, 2 eller 3) L6e-A L7e-B	— Tohjulet knallert — Trehjulet knallert — Tohjulet enduromotorcykel — Let on-road-quad — Tung terrængående quad	11 000
L3e L4e ⁽⁷⁾ L5e L6e-B L7e-C	— Tohjulet motorcykel med eller uden sidevogn ($v_{\max} < 130$ km/h) — Tricykel — Let quadrikøretøj — Tungt quadrikøretøj	20 000
L3e L4e ⁽⁷⁾ L7e-A	Tohjulet motorcykel med eller uden sidevogn ($v_{\max} \geq 130$ km/h) Tung on-road- quad	35 000

(B) Forringelsesfaktorer (DF)

Køretøjsklasse	Køretøjsbetegnelse	Euro 4 DF (-) DF (-)				Euro 5 DF ⁽⁴⁾ (-)							
		CO	HC	NO _x	PM	CO	THC		NMHC		NO _x		PM ⁽¹⁷⁾ ⁽⁴⁾
							PI	CI ⁽¹⁸⁾	PI	CI	PI	CI	CI
L1e - L7e	All	1,3	1,2	1,2	1,1	1,3	1,3	1,1	1,3	1,1	1,3	1,1	1,0

NB: Se slutningen af bilag VIII for en oversigt over noter til bilagene.

BILAG VIII

Forbedrede krav til funktionel sikkerhed

Område	Krav
Obligatorisk montering af avancerede bremsesystemer	a) nye motorcykler⁽²²⁾ i underklasse L3e-A1, som tilgængeliggøres på markedet, registreres og ibrugtages skal udstyres enten med blokeringsfrit eller et kombineret bremsesystem eller begge typer bremsesystemer efter køretøjsfabrikantens valg b) nye motorcykler i underklasse L3e-A2 og L3e-A3, som tilgængeliggøres på markedet, registreres og ibrugtages på markedet skal udstyret med blokeringsfrit bremsesystem. Undtagelse: L3e-AxE (x = 1, 2 eller 3, tohjulede enduomotorcykler) og L3e-AxT (x = 1, 2 eller 3, tohjulede trialmotorcykler) er undtaget fra obligatorisk montering af avancerede bremsesystemer.
Sikker kurvekørsel på veje med hård overfladebelægning	Køretøjer i klasse L skal konstrueres således, at hvert hjul på ethvert tidspunkt kan rotere med forskellige hastighed for at opnå en sikker kurvekørsel på veje med hård overfladebelægning. Hvis et køretøj er udstyret med et differentiale, der kan låses, skal det være konstrueret, så det normalt ikke er låst.
Forbedring af køretøjets og førerens synlighed ved automatisk tænding af lygter	For at forbedre deres synlighed skal køretøjer i klasse L udstyres med følgende: a) L1e-køretøjer: lys og lyssignaler i henhold til FN/ECE-regulativ nr. 74, rev. 2, som kræver at lyssystemet tændes automatisk b) L3e-køretøjer: efter køretøjsfabrikantens valg, enten lygter og lyssignaler i henhold til FN/ECE-regulativ nr. 53, rev. 2 samt ændring 1 og 2, eller særlige kørelys i overensstemmelse med FN/ECE-regulativ nr. 87, rev. 2, med ændring 1 og 2 c) alle andre underklasser af køretøjer i klasse L: et lyssystem, der tænder automatisk, eller efter fabrikantens valg særlige kørelys, der tænder automatisk⁽²³⁾.

Område	Krav
(Bilag II, B.3) Elektrisk sikkerhed	Køretøjer i klasse L skal med hensyn til det elektriske fremdriftssystem, når det er udstyret med en eller flere elektriske drivmotorer og ikke er permanent tilsluttet lysnettet, samt højspændingskomponenter og -systemer hertil, som er galvanisk forbundet til det elektriske fremdriftssystems højspændingsbus, konstrueres med henblik på at forebygge risici for den elektriske sikkerhed under overholdelse af de relevante krav i FN/ECE-regulativ nr. 100 og ISO 13063.
(Bilag II, B.4) Krav til fabrikantens erklæring vedrørende holdbarhedsprøvning af systemer, dele og udstyr, der er afgørende for den funktionelle sikkerhed	Køretøjsfabrikanten meddeler, at køretøjer, der er fremstillet i overensstemmelse med artikel 22, stk. 2, skal kunne holde til normal anvendelse som beregnet for mindst de kørte km, som er fastsat nedenfor, inden for fem år efter den første registrering. Afstanden er 1,5 gange afstanden som fastsat i bilag VII i direkte forbindelse med den pågældende køretøjsklasse og det trin for emissionsgrænseværdier (f.eks. Euro-trin), i henhold til hvilket køretøjet skal typegodkendes. Den krævede afstand må dog ikke overstige 60 000 km for nogen køretøjskategori.
(Bilag II, B.5) Krav til beskyttelseskonstruktioner fortil og bagtil	Køretøjer i klasse L skal med hensyn til deres konstruktion fortil og bagtil fremstilles med henblik på at undgå spidse eller skarpe dele eller udragende dele, som sandsynligvis vil få eller i betydelig grad øge omfanget af skader eller risikoen for flænger for sårbare vejbrugere i tilfælde af et sammenstød. Dette finder anvendelse på konstruktionen både fortil og bagtil på dette køretøj.
(Bilag II, B.10) Sikkerhedsseler og deres forankringer	Obligatoriske krav til forankringer til sikkerhedsseler og indsættelsen af sikkerhedsseler i køretøjer i klasse L2e, L5e, L6e og L7e monteret med karosseri
(Bilag II, B.15) Krav vedrørende beskyttelse af personer i/på køretøjet, herunder indvendigt udstyr og døre	Køretøjer i klasse L2e, L5e, L6e og L7e, der er monteret med karosseri, fremstilles med henblik på at undgå spidse eller skarpe dele eller dele, der sandsynligvis vil øge omfanget af skader på føreren og passagererne i betydelig grad. Køretøjer monteret med døre skal konstrueres, således at det sikres, at disse døre er monteret med relevante låse og hængsler.
(Bilag II, B.17) Krav til køretøjskonstruktionens integritet	Køretøjsfabrikanten meddeler, at der i tilfælde af tilbagekaldelse på grund af en alvorlig sikkerhedsrisiko omgående vil blive stillet en specifik analyse af køretøjets konstruktion, komponenter og/eller dele på grundlag af ingeniørmæssige beregninger, virtuelle prøvningsmetoder og/eller struktureret prøvning til rådighed for den typegodkendende myndighed og Kommissionen på disses anmodning. Der udstedes ikke en typegodkendelse af køretøjet, hvis der er grund til at betvivle, at køretøjsfabrikanten er i stand til at forelægge en sådan analyse.

NB: Se slutningen af bilag VIII for en oversigt over noter til bilagene.

Forklarende bemærkninger til bilag I til III

- (1) Effektgrænserne i bilag I er baseret på maksimal kontinuerlig nominel effekt for elektrisk drevne køretøjer og maksimal nettovægt for køretøjer, der fremdrives af en forbrændingsmotor. Et køretøjs vægt anses for at være lig med dets masse i køreklar stand.
- (2) Underopdelingen af køretøjer i klasse L3e, efter om de har en konstruktivt bestemt hastighed på 130 km/h eller derunder eller på over 130 km/h, er uafhængig af deres underopdeling i fremdriftsklasserne L3e-A1 (dog ikke sandsynligt, at de kan nå op på 130 km/h), L3e-A2 eller L3e-A3.
- (3) "X" betyder, at denne forordning fastsætter obligatoriske krav med hensyn til det pågældende emne og den pågældende klasse. De detaljerede krav fastsættes i de omhandlede artikler og i dokumenthenvisningerne i denne tabel.

"IF" betyder "såfremt en sådan forefindes". Hvis systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed, som der henvises til i tabellen, er monteret på køretøjet, fordi det kun er obligatorisk for visse af de køretøjer, der falder ind under denne klasse, skal den eller det opfylde kravene i de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakterne. Hvis køretøjsfabrikanten frivilligt vælger at udstyre køretøjet med systemet, komponenten eller den separate enhed, skal det ligeledes opfylde kravene i de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakterne.

Hvis en rubrik i tabellen forbliver tom, betyder det, at denne forordning ikke fastsætter krav vedrørende det pågældende emne og den pågældende klasse.

- (4) Jf. artikel 23, stk. 4 og 5.
- (5) Hvis (hybrid)motoren(e) er udstyret med en stop/start-funktion, skal fabrikanten sikre, at forbrændingsmotoren kører i tomgang med en forhøjet tomgangshastighed. Køretøjet skal være i stand til at gennemføre prøvningen med fri acceleration for fremdriftsmidler omfattende en CI-motor.
- (6) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/40/EF af 6. maj 2009 om teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil (EFT L 141 af 6.6.2009, s. 12).
- (7) Kun basiskøretøjet, den tohjulede motorcykel, som sidevognen er fastgjort til, skal opfylde de pågældende emissionsgrænser.
- (8) Kun CI-motorer, også hvis f.eks. en hybrid konfiguration omfatter en CI-motor.
- (9) Gælder kun for benzinmotorer med direkte indsprøjtning (DI).
- (10) Den miljøundersøgelse, der er omhandlet i artikel 23, stk. 4 og 5, vil også rapportere om muligheden for at andre køretøjer end L3e, L5e-A og L7e-A kan emissionsprøves efter en revideret WMTC.
- (11) PI-motorer, der kører på benzin, benzinblandinger eller ethanol.
- (12) Omkostningseffektiviteten af kontrol af fordampningsemission vil blive vurderet i den miljøundersøgelse, der skal udføres for Kommissionen, jf. artikel 23, stk. 4 og 5. En mulig omkostningseffektiv fordampningsprøvning for brændstoftank og gennemtræningsprøvning for brændstoftilførsel vil blive vurderet i denne undersøgelse som et alternativ til SHED-prøvningen for de underklasser af køretøjer, som endnu ikke er underlagt prøvningen for fordampningsemission, jf. artikel 23, stk. 4 og 5.
- (13) $v_{max} \geq 130$ km/h.
- (14) Indtil Unionen tiltræder FN/ECE-regulativ nr. 9, 41, 63 og 92 og vedtager disse regulativer i FN/ECE WP 29 og i Unionen, herunder de tilhørende ækvivalente støjgrænser for Euro 4-trin (f.eks. som fastsat i bilag 6 til FN/ECE-regulativ nr. 41 for motorcykler i klasse L3e og L4e) skal køretøjer i klasse L opfylde grænserne opført i bilag VI(D). Når FN/ECE-regulativ nr. 9, 41, 63 og 92 er vedtaget af Unionen, bliver disse obligatoriske, herunder støjgrænser, der er ækvivalente med grænserne i bilag VI(D), og erstatter prøvningsprocedurerne i de delegerede retsakter om krav til miljøpræstationer og fremdriftsydelse.
- (15) Euro 5-støjgrænserne skal ændres i en separat retsakt vedtaget i overensstemmelse med den almindelige lovgivningsprocedure som fastlagt i artikel 294 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde
- (16) En delegeret retsakt vedtaget i henhold til denne forordning indeholder procedurerne til prøvning af støj og vil blive erstattet af FN/ECE-regulativ nr. 9, 41, 63 og 92.
- (17) Kun for PI-motorer med direkte indsprøjtning (DI) og CI-motorer.
- (18) Gælder også hybridkøretøjer.
- (19) Henviser til bilag V for beskrivelsen af prøvningstypen, henvisningerne til grænseværdierne og prøvningsprocedurerne for prøvningstype I til IX.

- (20) For elektrisk/hybride elektrisk drevne køretøjer er der kun fastsat støjkrav til støjsvage køretøjer.
 - (21) Henviser til bilag IV for anvendelsesdatoerne for de forbedrede sikkerhedskrav.
 - (22) Køretøjer i klasse L4e (motorcykler med sidevogn) er undtaget fra krav (a) og (b) med hensyn til obligatorisk montering af avancerede bremsesystemer.
 - (23) For at gøre det muligt for en forbrændingsmotor at starte, kan lyssystemet slukkes, mens motoren tørrer for en samlet periode på 10 sekunder eller derunder.
-

BILAG IX

Sammenligningstabel

(jf. artikel 81)

Direktiv 2002/24/EF	Denne forordning
Artikel 1, stk. 1, første afsnit	Artikel 2, stk. 1
Artikel 1, stk. 1, andet afsnit	Artikel 2, stk. 2
Artikel 1, stk. 1, tredje afsnit	Artikel 1, stk. 1, andet afsnit
Artikel 1, stk. 2 og stk. 3	Artikel 2, stk. 1, artikel 4, bilag I
Artikel 2	Artikel 3
Artikel 3	Artikel 26 og 27
Artikel 4, stk. 1	Artikel 29, stk. 1 og 2, artikel 18
Artikel 4, stk. 2	Artikel 29, stk. 1, artikel 33
Artikel 4, stk. 3	Artikel 33, stk. 3
Artikel 4, stk. 4	—
Artikel 4, stk. 5	Artikel 33, stk. 1 3
Artikel 4, stk. 6	Artikel 29, stk. 3
Artikel 5, stk. 1	Artikel 29, stk. 10, og artikel 30, stk. 3
Artikel 5, stk. 2	Artikel 29, stk. 10
Artikel 5, stk. 3	Artikel 29, stk. 4
Artikel 6, stk. 1	Artikel 29, stk. 5
Artikel 6, stk. 2, første afsnit	Artikel 29, stk. 7
Artikel 6, stk. 2, andet afsnit	Artikel 29, stk. 8
Artikel 7, stk. 1, første afsnit	Artikel 38, stk. 1
Artikel 7, stk. 1, andet afsnit	Artikel 38, stk. 2
Artikel 7, stk. 2	—
Artikel 7, stk. 3	Artikel 56, stk. 2
Artikel 7, stk. 4	Artikel 39, stk. 2
Artikel 7, stk. 5	Artikel 56, stk. 2, første afsnit
Artikel 7, stk. 6	Artikel 56, stk. 2, andet afsnit
Artikel 8, stk. 1	Artikel 39, stk. 1
Artikel 8, stk. 2	Artikel 39, stk. 2
Artikel 9, stk. 1	Artikel 9 og artikel 37, stk. 4
Artikel 9, stk. 2	Artikel 34, stk. 1
Artikel 9, stk. 3	Artikel 34, stk. 1 og 3
Artikel 9, stk. 4	Artikel 35 og 36

Direktiv 2002/24/EF	Denne forordning
Artikel 9, stk. 5	Artikel 37, stk. 4
Artikel 10, stk. 1	Artikel 49, stk. 1
Artikel 10, stk. 2	Artikel 49, stk. 3
Artikel 10, stk. 3	Artikel 49, stk. 6
Artikel 10, stk. 4	Artikel 49, stk. 7
Artikel 11	—
Artikel 12	Artikel 48
Artikel 13	—
Artikel 14, stk. 1, litra a)	Artikel 6, stk. 1
Artikel 14, stk. 1, litra b), nr. i)	Artikel 67, stk. 1, artikel 64
Artikel 14, stk. 1, litra b), nr. ii)	—
Artikel 14, stk. 2, første afsnit	—
Artikel 14, stk. 2, andet afsnit	Artikel 63, stk. 3
Artikel 15, stk. 1 og 2	Artikel 6, stk. 2 og 3
Artikel 15, stk. 3, første afsnit, litra a), nr. i)	Artikel 42
Artikel 15, stk. 3, første afsnit, litra a), nr. ii)	Artikel 2, stk. 2, litra e)
Artikel 15, stk. 3, andet afsnit	—
Artikel 15, stk. 3, litra b)	—
Artikel 15, stk. 4	—
Artikel 16, stk. 1 og 2	Artikel 44
Artikel 16, stk. 3	Artikel 40
Artikel 17	Artikel 72, 74 og 75
Artikel 18, stk. 1	Artikel 73, stk. 1
Artikel 18, stk. 2	Artikel 73, stk. 2
Artikel 19	—
Artikel 20	—
Artikel 21	Artikel 77, stk. 1
Artikel 22	—
Artikel 23	—
Artikel 24	—