

I

(Lovgivningsmæssige retsakter)

FORORDNINGER

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EU) 2019/2144

af 27. november 2019

om krav til typegodkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer for så vidt angår deres generelle sikkerhed og beskyttelsen af køretøjspassagerer og bløde trafikanter og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 og ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 78/2009, forordning (EF) nr. 79/2009 og forordning (EF) nr. 661/2009 og Kommissionens forordning (EF) nr. 631/2009, (EU) nr. 406/2010, (EU) nr. 672/2010, (EU) nr. 1003/2010, (EU) nr. 1005/2010, (EU) nr. 1008/2010, (EU) nr. 1009/2010, (EU) nr. 19/2011, (EU) nr. 109/2011, (EU) nr. 458/2011, (EU) nr. 65/2012, (EU) nr. 130/2012, (EU) nr. 347/2012, (EU) nr. 351/2012, (EU) nr. 1230/2012 og (EU) 2015/166

(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 Europa-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 høring af Regionsudvalget,

efter den almindelige lovgivningsprocedure ⁽²⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 ⁽³⁾ fastlægges administrative bestemmelser og tekniske krav vedrørende typegodkendelsen af alle nye køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder med henblik på at sikre et velfungerende indre marked og garantere et højt sikkerhedsniveau og miljøbeskyttelsesniveau.
- (2) Denne forordning er en retsakt med henblik på den EU-typegodkendelsesprocedure, der er fastlagt i forordning (EU) 2018/858. Bilag II til forordning (EU) 2018/858 bør derfor ændres i overensstemmelse hermed. De administrative bestemmelser i forordning (EU) 2018/858, herunder bestemmelserne om korrigerende foranstaltninger og sanktioner, finder fuldt ud anvendelse på nærværende forordning.

⁽¹⁾ EUT C 440 af 6.12.2018, s. 90.

⁽²⁾ Europa-Parlamentets holdning af 16.4.2019 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets afgørelse af 8.11.2019.

⁽³⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 af 30. maj 2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF (EUT L 151 af 14.6.2018, s. 1).

- (3) I de seneste årtier har udviklingen inden for køretøjssikkerhed ydet et væsentligt bidrag til det generelle fald i antallet af trafikdræbte og alvorlige kvæstelser. I 2017 var der dog 25 300 trafikdræbte på Unionens veje, et tal, som har været konstant i de seneste fire år. Derudover bliver 135 000 alvorligt kvæstet i kollisioner hvert år ⁽⁴⁾. Unionen bør gøre sit yderste for at reducere antallet af eller helt eliminere ulykker og personskader inden for vejtransport. Ud over de sikkerhedsforanstaltninger, som skal beskytte køretøjspassagerer, er der behov for at gennemføre specifikke foranstaltninger, der forebygger dødsfald og kvæstelser for bløde trafikanter såsom cyklister og fodgængere for at beskytte trafikanter uden for køretøjet. Uden nye initiativer vedrørende generel trafikikkerhed vil sikkerhedsvirkningerne af den nuværende tilgang ikke længere kunne opveje virkningerne af den stigende trafik. Det er derfor nødvendigt at forbedre køretøjers sikkerhedsmæssige præstationer yderligere som et led i en integreret tilgang til trafikikkerhed og for at sikre bedre beskyttelse af bløde trafikanter.
- (4) Typegodkendelsesbestemmelser bør sikre, at motorkøretøjers ydeevne vurderes på en måde, som kan gentages og reproduceres. Derfor henviser de tekniske krav i denne forordning kun til fodgængere og cyklister, da kun disse på nuværende tidspunkt eksisterer som formelt harmoniserede testemner. Ud over fodgængere og cyklister omfatter bløde trafikanter generelt også andre ikkemotoriserede og motoriserede trafikanter, som kan benytte personlige mobilitetsløsninger uden beskyttende karosseri. Desuden giver den nuværende teknologi en rimelig forventning om, at avancerede systemer også vil reagere på andre bløde trafikanter under normale kørselsforhold, selv om de ikke er blevet testet specifikt. De tekniske krav i denne forordning bør tilpasses yderligere til den tekniske udvikling efter en vurderings- og gennemgangsproces for at dække alle trafikanter, som benytter personlige mobilitetsløsninger uden beskyttende karosseri, såsom scootere, selvbalerende køretøjer og kørestolsbrugere.
- (5) Den tekniske udvikling inden for avancerede sikkerhedssystemer til køretøjer giver nye muligheder for at nedbringe antallet af trafikofre. For at minimere antallet af alvorlige kvæstelser og dødsfald er det nødvendigt at indføre et sæt nye teknologier.
- (6) Inden for rammerne af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 661/2009 ⁽⁵⁾ har Kommissionen vurderet muligheden for at udvide det eksisterende krav i nævnte forordning til at omfatte montering af visse systemer (f.eks. avancerede nødbremsesystemer og dæktryksovervågningssystemer) i visse køretøjsskasser, så de finder anvendelse på alle køretøjsskasser. Kommissionen har også vurderet den tekniske og økonomiske gennemførlighed og markedsmodenhed af indførelsen af et nyt krav om montering af andre avancerede sikkerhedsfunktioner. På grundlag af disse vurderinger offentliggjorde Kommissionen den 12. december 2016 en rapport til Europa-Parlamentet og Rådet med titlen »Redning af liv: forbedret sikkerhed i biler i EU«. I det arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene, der ledsager denne rapport, blev der identificeret og fremsat 19 mulige reguleringsmæssige foranstaltninger, som kunne medvirke effektivt til yderligere at nedbringe antallet af trafikulykker og antallet af trafikdræbte og kvæstelser.
- (7) For at sikre teknologineutralitet bør præstationskravene give mulighed for både direkte og indirekte dæktryksovervågningssystemer.
- (8) Avancerede køretøjssystemer kan være mere effektive med hensyn til at reducere antallet af trafikdræbte, nedbringe antallet af trafikulykker og mindske kvæstelser og skader, hvis de er udarbejdet således, at de er bejlige for brugerne. Køretøjfabrikanterne bør derfor gøre deres yderste for at sikre, at de systemer og funktioner, der er fastsat i denne forordning, udvikles på en sådan måde, at de støtter føreren. Driften af disse systemer og funktioner og deres begrænsninger bør forklare på en klar og forbrugervenlig måde i motorkøretøjets brugervejlledning.
- (9) De sikkerhedsfunktioner og -advarsler, der anvendes i forbindelse med assisteret kørsel, bør være let forståelige for enhver fører, herunder ældre og personer med handicap.
- (10) Avancerede nødbremsesystemer, intelligent farttilpasning, nødsystemer til vognbaneassistance, trætheds- og opmærksomhedsadvarsel, avanceret distractionsadvarsel og bakkedektion er sikkerhedssystemer, der har et stort potentiale for at reducere antallet af trafikdræbte markant. Nogle af disse sikkerhedssystemer udgør desuden grundlaget for teknologier, som også vil blive anvendt til at indføre automatiserede køretøjer. Sådanne sikkerhedssystemer bør fungere uden brug af nogen form for biometriske oplysninger om førere eller passagerer, herunder ansigtsgenkendelse. Der bør følges fastlægges harmoniserede regler og testprocedurer for typegodkendelsen af

⁽⁴⁾ https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/vademecum_2018.pdf.

⁽⁵⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 661/2009 af 13. juli 2009 om krav til typegodkendelse for den generelle sikkerhed af motorkøretøjer, påhængskøretøjer dertil samt systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (EUT L 200 af 31.7.2009, s. 1).

køretøjer med hensyn til disse systemer og for typegodkendelsen af disse systemer som separate tekniske enheder på EU-plan. De teknologiske fremskridt med disse systemer bør tages i betragtning ved hver evaluering af den eksisterende lovgivning, således at de er fremtidssikrede, idet de nøje overholder princippet om privatlivs- og databeskyttelse, og reducerer antallet af eller helt udrydder ulykker og personskader inden for vejtransport. Det skal også sikres, at disse systemer kan anvendes sikkert i hele køretøjets livscyklus.

- (11) Det bør være muligt at frakoble den intelligente farttilpasning, f.eks. når føreren oplever falske advarsler eller forkert feedback som følge af dårligt vejr, midlertidige indbyrdes modstridende kørebaneafmærkninger i forbindelse med vejarbejde eller vildledende, defekte eller manglende vejskilte. En sådan frakoblingsfunktion bør være under førerens kontrol. Den bør gøre det muligt for føreren at frakoble den intelligente farttilpasning i så lang tid som nødvendig og let at kunne tilkoble den igen. Når systemet er slukket, kan der angives oplysninger om hastighedsgrænsen. Systemet bør altid være aktivt, når tændingen aktiveres, og føreren bør altid oplyses om, hvorvidt systemet er til- eller frakoblet.
- (12) Det er almindeligt anerkendt, at sikkerhedsselen er en af de vigtigste og mest effektive sikkerhedsforanstaltninger i køretøjer. Selealarmer kan derfor potentielt forebygge trafikdræbte eller mindske kvæstelser yderligere ved at øge brugen af sikkerhedsseler i hele Unionen. Derfor gjorde forordning (EF) nr. 661/2009 selealarmer obligatoriske for førersædet i alle nye personbiler fra 2014 ved gennemførelsen af De Forenede Nationers (FN's) regulativ nr. 16, som fastsatte de relevante tekniske bestemmelser. Som følge af ændringen af dette FN-regulativ for at tage højde for det tekniske fremskridt er det obligatorisk at udstyre alle for- og bagsæder i køretøjer i klasse M₁ og N₁ samt alle forsæder i køretøjer i klasse N₂, N₃, M₂, og M₃ med selealarmer fra den 1. september 2019 for nye motorkøretøjstyper og fra den 1. september 2021 for alle nye motorkøretøjer.
- (13) Indførelsen af kollisiondatarekordere, som lagrer en række afgørende anonyme køretøjsdata, sammen med krav til dataområde, nøjagtighed, opløsning og til indsamling, opbevaring og hentning af disse data over en kort periode før, under og umiddelbart efter en kollision (f.eks. udløsning af airbag) er et værdifuldt skridt hen imod at indsamle mere nøjagtige og detaljerede ulykkesdata. Alle motorkøretøjer bør derfor være udstyret med sådanne rekordere. Sådanne rekordere bør registrere og lagre data på en sådan måde, at dataene kun kan anvendes af medlemsstaterne til at udføre trafiksikkerhedsanalyser og vurdere effektiviteten af specifikke sikkerhedsforanstaltninger, de har iværksat, uden mulighed for at identificere ejeren eller indehaveren af et bestemt køretøj på grundlag af de lagrede data.
- (14) Enhver behandling af personoplysninger såsom oplysninger om føreren, som behandles i kollisiondatarekordere, eller oplysninger om førerens træthed og opmærksomhed eller førerens distraktion, bør ske i overensstemmelse med EU-databeskyttelsesretten, navnlig Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679 ⁽⁶⁾. Kollisiondatarekordere bør fungere i et lukket kredsløb, hvor de lagrede data overskrives, og som ikke gør det muligt at identificere køretøjet eller indehaveren. Desuden bør systemer til trætheds- og opmærksomhedsadvarsel eller avanceret distraktionsadvarsel ikke til stadighed registrere eller opbevare andre data end, hvad der er nødvendigt i forhold til de formål, hvortil de blev indsamlet eller på anden måde behandlet i det lukkede kredsløb. Derudover er behandling af personoplysninger indsamlet i forbindelse med det 112-baserede køretøjsmonterede eCall-system underlagt særlige garantier i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/758 ⁽⁷⁾.
- (15) Avancerede nødbremsesystemer eller nødsystemer til vognbaneassistance kan i visse tilfælde ikke være i fuld drift, navnlig på grund af mangler i vejinfrastrukturen. I disse tilfælde bør systemerne deaktivere sig selv og give føreren oplysninger om deres deaktivering. Hvis de ikke deaktiveres automatisk, bør det være muligt at frakoble dem manuelt. Denne deaktivering bør være midlertidig og bør kun være i den periode, hvor systemet ikke er i fuld drift.

⁽⁶⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679 af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af direktiv 95/46/EF (generel forordning om databeskyttelse) (EUT L 119 af 4.5.2016, s. 1).

⁽⁷⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/758 af 29. april 2015 om typegodkendelseskrav for indførelse af et køretøjsmonteret eCall-system, der er baseret på 112-tjenesten, og om ændring af direktiv 2007/46/EF (EUT L 123 af 19.5.2015, s. 77).

Føreren kan også blive nødt til at tilsidesætte et avanceret nødbremsesystem eller et nødsystem til vognbaneassistance, hvis systemets funktion kan medføre større risiko eller skade. Dette sikrer, at køretøjerne altid er under førerens kontrol. Ikke desto mindre kan sådanne systemer også registrere tilfælde, hvor føreren er uden handleevne, og systemet derfor skal gribe ind for at forhindre, at en ulykke bliver værre, end den ellers ville være.

- (16) I henhold til forordning (EF) nr. 661/2009 er varevogne, SUV-køretøjer og MPV-køretøjer fritaget for sikkerhedskrav på grund af egenskaber vedrørende deres sædehøjde og totalvægt. I betragtning af disse køretøjers øgede markedsbredelse (en stigning fra kun 3 % i 1996 til 14 % i 2016) og den teknologiske udvikling inden for kontrol af elsikkerhed efter kollision er disse undtagelser forældede og ubegrundede. Undtagelserne bør følgelig udgå, og hele serien af krav til avancerede køretøjssystemer bør finde anvendelse på disse køretøjer.
- (17) Ved forordning (EF) nr. 661/2009 blev EU-retten forenklet betydeligt, idet den erstattede 38 direktiver med tilsvarende FN-regulativer, som er bindende i henhold til Rådets afgørelse 97/836/EF⁽⁸⁾. Med henblik på at opnå yderligere forenkling bør flere EU-regler erstattes med eksisterende FN-regulativer, som finder obligatorisk anvendelse i Unionen. Kommissionen bør desuden fremme og støtte det igangværende arbejde på FN-plan med henblik på omgående og efter de højeste standarder for trafikikkerhedsteknologi, der findes, at fastlægge tekniske krav til typegodkendelsen af de sikkerhedssystemer til køretøjer, der er omhandlet i nærværende forordning.
- (18) De FN-regulativer og ændringer hertil, som Unionen har stemt for eller anvender i overensstemmelse med Rådets afgørelse 97/836/EF, bør indarbejdes i EU-typegodkendelseslovgivningen. Beføjelsen til at ændre listen over FN-regulativer, som finder obligatorisk anvendelse, bør følgelig tillægges Kommissionen for at sikre, at nævnte liste ajourføres.
- (19) I Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 78/2009⁽⁹⁾ fastsættes krav til beskyttelse af fodgængere, cyklister og andre bløde trafikanter i form af overensstemmelsestests og grænseværdier for typegodkendelse af køretøjer med hensyn til deres frontstruktur og for typegodkendelse af systemer til frontal beskyttelse (f.eks. safarigitre). Siden vedtagelsen af forordning (EF) nr. 78/2009 er de tekniske krav og testprocedurer for køretøjer blevet videreudviklet på FN-plan for at tage hensyn til tekniske fremskridt. FN-regulativ nr. 127 om ensartede bestemmelser for godkendelse af motorkøretøjer med hensyn til deres sikkerhed for fodgængere (»FN-regulativ nr. 127«) finder i øjeblikket også anvendelse i Unionen for så vidt angår typegodkendelse af motorkøretøjer.
- (20) Siden vedtagelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 79/2009⁽¹⁰⁾ er de tekniske krav og testprocedurer for typegodkendelse af brintdrevne køretøjer og brintsystemer og -komponenter blevet videreudviklet på FN-plan for at tage hensyn til tekniske fremskridt. FN-regulativ nr. 134 om ensartede bestemmelser for godkendelse af motorkøretøjer og deres komponenter med hensyn til sikkerheden ved brintdrevne køretøjer⁽¹¹⁾ (»FN-regulativ nr. 134«) finder i øjeblikket også anvendelse i Unionen for så vidt angår typegodkendelse af brintsystemer i motorkøretøjer. Ud over disse krav bør kriterier vedrørende kvaliteten af de materialer og brændstofbeholdere, der anvendes i køretøjssystemer til brint, fastsættes på EU-plan.
- (21) Af hensyn til klarhed, rationalitet og forenkling bør forordning (EF) nr. 78/2009, forordning (EF) nr. 79/2009 og forordning (EF) nr. 661/2009 ophæves og erstattes af nærværende forordning.

⁽⁸⁾ Rådets afgørelse 97/836/EF af 27. november 1997 om Det Europæiske Fællesskabs tiltrædelse af overenskomsten under FN's Økonomiske Kommission for Europa om indførelse af ensartede tekniske forskrifter for hjulkøretøjer samt udstyr og dele, som kan monteres og/eller benyttes på hjulkøretøjer, samt vilkårene for gensidig anerkendelse af godkendelser, der er meddelt på grundlag af sådanne forskrifter (»Overenskomst af 1958 som revideret«) (EFT L 346 af 17.12.1997, s. 78).

⁽⁹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 78/2009 af 14. januar 2009 om typegodkendelse af motorkøretøjer med henblik på beskyttelse af fodgængere og andre bløde trafikanter og om ændring af direktiv 2007/46/EF og ophævelse af direktiv 2003/102/EF og direktiv 2005/66/EF (EUT L 35 af 4.2.2009, s. 1).

⁽¹⁰⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 79/2009 af 14. januar 2009 om typegodkendelse af brintdrevne motorkøretøjer og om ændring af direktiv 2007/46/EF (EUT L 35 af 4.2.2009, s. 32).

⁽¹¹⁾ EUT L 129 af 17.5.2019, s. 43.

- (22) EU-bestemmelser har tidligere begrænset den samlede længde af lastvognstog, hvilket førte til de typiske lastvogne med frembygget førerhus, fordi de maksimerer lastrummet. Førerens højsiddende position skabte imidlertid en større blind vinkel og dårligere direkte udsyn omkring førerhuset. Dette er en væsentlig bidragende faktor til lastvognsulykker, der involverer bløde trafikanter. Antallet af ofre kunne reduceres markant ved at forbedre det direkte udsyn. Der bør derfor indføres krav med henblik på forbedring af direkte udsyn for at forbedre den direkte synlighed af fodgængere, cyklister og andre bløde trafikanter fra førersædet ved at reducere de blinde vinkler foran og i førerens side mest muligt. Der bør tages hensyn til de særlige karakteristika ved forskellige køretøjsklasser.
- (23) Automatiserede køretøjer kan potentielt yde et meget stort bidrag til at reducere antallet af trafikdræbte, da mere end 90 % af alle trafikulykker anslås i et vist omfang at skyldes menneskelige fejl. Eftersom automatiserede køretøjer gradvis overtager førerens opgaver, bør der, idet princippet om teknologineutralitet overholdes, på EU-plan vedtages harmoniserede regler og tekniske krav til automatiserede køretøjssystemer, herunder de, der vedrører verificerbar sikkerhed for automatiserede køretøjs beslutningstagning, og de bør fremmes på internationalt plan inden for rammerne af UNECE's verdensforum for harmonisering af regulativer for motorkøretøjer (WP.29).
- (24) Trafikanter såsom fodgængere og cyklister samt førere af ikkeautomatiserede køretøjer, som ikke kan modtage elektroniske køretøj-til-køretøjoplysninger om et automatiseret køretøjs opførsel, bør holdes orienteret om denne opførsel ved hjælp af almindelige metoder som bestemt i FN-regulativer eller andre retsakter så hurtigt som muligt efter deres ikrafttræden.
- (25) Konvojkørsel kan potentielt skabe sikrere, renere og mere effektiv transport i fremtiden. I forventning om indførelsen af konvojkørselsteknologi og relevante standarder skal der fastlægges en reguleringsmæssig ramme med harmoniserede regler og procedurer.
- (26) Konnektiviteten og automatiseringen af køretøjer øger muligheden for uautoriseret fjernadgang til køretøjsdata og ulovlig trådløs modificering af software. For at tage højde for sådanne risici bør FN-regulativer eller andre retsakter om cybersikkerhed finde obligatorisk anvendelse så hurtigt som muligt efter deres ikrafttræden.
- (27) Softwareændringer kan ændre køretøjets funktioner betydeligt. Der bør fastsættes harmoniserede regler for og tekniske krav til softwareændringer i overensstemmelse med typegodkendelsesprocedurerne. Derfor bør FN-regulativer eller andre retsakter om softwareopdateringsprocesser finde obligatorisk anvendelse så hurtigt som muligt efter deres ikrafttræden. Disse sikkerhedsforanstaltninger bør dog ikke kompromittere køretøjsfabrikantens forpligtelser til at give adgang til omfattende diagnoseinformationer og køretøjsoplysninger, som er relevante for køretøjers reparation og vedligeholdelse.
- (28) Unionen bør fortsat fremme udviklingen af tekniske krav vedrørende rullestøj, rullemodstand og vådgreb på FN-plan. Dette skyldes, at FN-regulativ nr. 117 om ensartede forskrifter for godkendelse af dæk med hensyn til rullestøjsemission og/eller vejgreb på vådt underlag og/eller rullemodstand ⁽¹³⁾ (»FN-regulativ nr. 117«) nu indeholder disse detaljerede bestemmelser. Processen med at tilpasse kravene til dæk for at tage hensyn til tekniske fremskridt bør fortsættes hurtigt og ambitiøst på FN-plan, navnlig for at sikre, at dækpræstationer også vurderes ved slutningen af dækkets levetid i slidt tilstand, og for at fremme idéen om, at dæk bør opfylde kravene i hele deres levetid og ikke udskiftes for tidligt. De eksisterende krav i forordning (EF) nr. 661/2009 vedrørende dæks ydeevne bør erstattes af tilsvarende FN-regulativer.
- (29) For at sikre effektiviteten af denne forordning bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) tillægges Kommissionen med henblik på at supplere denne forordning for så vidt angår typegodkendelseskrav vedrørende avancerede køretøjssystemer og med henblik på at ændre denne forordning for så vidt angår bilag II for at tage hensyn til den tekniske og reguleringsmæssige udvikling. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører

⁽¹³⁾ EUT L 218 af 12.8.2016, s. 1.

relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning ⁽¹³⁾. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.

- (30) 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 ⁽¹⁴⁾.
- (31) Med henblik på tilpasning af den EU-lovgivning, der henviser til forskriftsproceduren med kontrol, til den retlige ramme, der blev indført ved TEUF, og for yderligere at forenkle EU-lovgivningen på området for køretøjssikkerhed, bør følgende forordninger ophæves og erstattes af gennemførelsesretsakter vedtaget i henhold til denne forordning:
- Kommissionens forordning (EF) nr. 631/2009 ⁽¹⁵⁾
 - Kommissionens forordning (EU) nr. 406/2010 ⁽¹⁶⁾
 - Kommissionens forordning (EU) nr. 672/2010 ⁽¹⁷⁾
 - Kommissionens forordning (EU) nr. 1003/2010 ⁽¹⁸⁾
 - Kommissionens forordning (EU) nr. 1005/2010 ⁽¹⁹⁾
 - Kommissionens forordning (EU) nr. 1008/2010 ⁽²⁰⁾
 - Kommissionens forordning (EU) nr. 1009/2010 ⁽²¹⁾
 - Kommissionens forordning (EU) nr. 19/2011 ⁽²²⁾

⁽¹³⁾ EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1.

⁽¹⁴⁾ 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 (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

⁽¹⁵⁾ Kommissionens forordning (EF) nr. 631/2009 af 22. juli 2009 om gennemførelsesbestemmelser for bilag I til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 78/2009 om typegodkendelse af motorkøretøjer for så vidt angår beskyttelse af fodgængere og andre bløde trafikanter og om ændring af direktiv 2007/46/EF og ophævelse af direktiv 2003/102/EF og 2005/66/EF (EUT L 195 af 25.7.2009, s. 1).

⁽¹⁶⁾ Kommissionens forordning (EU) nr. 406/2010 af 26. april 2010 om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 79/2009 om typegodkendelse af brintdrevne motorkøretøjer (EUT L 122 af 18.5.2010, s. 1).

⁽¹⁷⁾ Kommissionens forordning (EU) nr. 672/2010 af 27. juli 2010 om krav til typegodkendelse af forrudeafrydnings- og -afdugningsanordninger for visse motorkøretøjer og om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 661/2009 om krav til typegodkendelse for den generelle sikkerhed af motorkøretøjer, påhængskøretøjer dertil samt systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (EUT L 196 af 28.7.2010, s. 5).

⁽¹⁸⁾ Kommissionens forordning (EU) nr. 1003/2010 af 8. november 2010 om krav til typegodkendelse af monteringsflade for og anbringelse af bagnummerplader på motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 661/2009 om krav til typegodkendelse for den generelle sikkerhed af motorkøretøjer, påhængskøretøjer dertil samt systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (EUT L 291 af 9.11.2010, s. 22).

⁽¹⁹⁾ Kommissionens forordning (EU) nr. 1005/2010 af 8. november 2010 om typegodkendelseskrav for slæbeanordninger til motorkøretøjer og om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 661/2009 om krav til typegodkendelse for den generelle sikkerhed af motorkøretøjer, påhængskøretøjer dertil samt systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (EUT L 291 af 9.11.2010, s. 36).

⁽²⁰⁾ Kommissionens forordning (EU) nr. 1008/2010 af 9. november 2010 om krav til typegodkendelse af forrudevisker- og forrudevaskersystemer for visse motorkøretøjer og om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 661/2009 om krav til typegodkendelse for den generelle sikkerhed af motorkøretøjer, påhængskøretøjer dertil samt systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (EUT L 292 af 10.11.2010, s. 2).

⁽²¹⁾ Kommissionens forordning (EU) nr. 1009/2010 af 9. november 2010 om typegodkendelseskrav for hjulafskærmninger til visse motorkøretøjer og om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 661/2009 om krav til typegodkendelse for den generelle sikkerhed af motorkøretøjer, påhængskøretøjer dertil samt systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (EUT L 292 af 10.11.2010, s. 21).

⁽²²⁾ Kommissionens forordning (EU) nr. 19/2011 af 11. januar 2011 om krav til typegodkendelse af fabrikantens lovpligtige fabrikationsplade og af identifikationsnummer (VIN) til motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 661/2009 om krav til typegodkendelse for den generelle sikkerhed af motorkøretøjer, påhængskøretøjer dertil samt systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (EUT L 8 af 12.1.2011, s. 1).

- Kommissionens forordning (EU) nr. 109/2011 ⁽²³⁾
- Kommissionens forordning (EU) nr. 458/2011 ⁽²⁴⁾
- Kommissionens forordning (EU) nr. 65/2012 ⁽²⁵⁾
- Kommissionens forordning (EU) nr. 130/2012 ⁽²⁶⁾
- Kommissionens forordning (EU) nr. 347/2012 ⁽²⁷⁾
- Kommissionens forordning (EU) nr. 351/2012 ⁽²⁸⁾
- Kommissionens forordning (EU) nr. 1230/2012 ⁽²⁹⁾
- Kommissionens forordning (EU) 2015/166 ⁽³⁰⁾.

- (32) Eftersom EU-typegodkendelser, der er meddelt i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 78/2009, (EF) nr. 79/2009 eller (EF) nr. 661/2009 og deres gennemførelsesforanstaltninger, anses for ækvivalente med dem, der er meddelt i overensstemmelse med nærværende forordning, medmindre de relevante krav ændres ved nærværende forordning, eller indtil de ændres ved delegerede retsakter eller gennemførelsesretsakter, der er vedtaget i medfør af nærværende forordning, er der behov for overgangsbestemmelser for at sikre, at sådanne godkendelser ikke ugyldiggøres.
- (33) Datoerne for afslag på meddelelse af EU-typegodkendelse, afslag på køretøjsregistrering og forbud mod markedsføringen eller ibrugtagningen af komponenter og separate tekniske enheder bør fastlægges for hvert omhandlet emne.
- (34) Målet for denne forordning, nemlig at sikre et velfungerende indre marked ved indførelse af harmoniserede tekniske krav vedrørende sikkerheds- og miljøpræstationer for motorkøretøjer og påhængskøretøjer hertil, systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kan på grund af dets omfang og virkninger 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 dette mål.

⁽²³⁾ Kommissionens forordning (EU) nr. 109/2011 af 27. januar 2011 om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 661/2009 med hensyn til krav til typegodkendelse af visse klasser af køretøjer og påhængskøretøjer dertil for så vidt angår afskærmningssystemer (EUT L 34 af 9.2.2011, s. 2).

⁽²⁴⁾ Kommissionens forordning (EU) nr. 458/2011 af 12. maj 2011 om typegodkendelseskrav for motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil for så vidt angår montering af dæk og om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 661/2009 om krav til typegodkendelse for den generelle sikkerhed af motorkøretøjer, påhængskøretøjer dertil samt systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (EUT L 124 af 13.5.2011, s. 11).

⁽²⁵⁾ Kommissionens forordning (EU) nr. 65/2012 af 24. januar 2012 om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 661/2009 med hensyn til gearskiftindikatorer (GSI) og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF (EUT L 28 af 31.1.2012, s. 24).

⁽²⁶⁾ Kommissionens forordning (EU) nr. 130/2012 af 15. februar 2012 om typegodkendelseskrav for motorkøretøjer hvad angår indstigningsforhold og manøvreevne samt om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 661/2009 om krav til typegodkendelse for den generelle sikkerhed af motorkøretøjer, påhængskøretøjer dertil samt systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (EUT L 43 af 16.2.2012, s. 6).

⁽²⁷⁾ Kommissionens forordning (EU) nr. 347/2012 af 16. april 2012 om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 661/2009 med hensyn til kravene ved typegodkendelse af visse klasser af motorkøretøjer for så vidt angår avancerede nødbremsesystemer (EUT L 109 af 21.4.2012, s. 1).

⁽²⁸⁾ Kommissionens forordning (EU) nr. 351/2012 af 23. april 2012 om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 661/2009 for så vidt angår kravene til typegodkendelse af monteringen af systemer til advarsel om uforvarende vognbaneoverskridelse (lane departure warning systems) i motorkøretøjer (EUT L 110 af 24.4.2012, s. 18).

⁽²⁹⁾ Kommissionens forordning (EU) nr. 1230/2012 af 12. december 2012 om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 661/2009 for så vidt angår krav til typegodkendelse for masse og dimensioner for motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF (EUT L 353 af 21.12.2012, s. 31).

⁽³⁰⁾ Kommissionens forordning (EU) 2015/166 af 3. februar 2015 om supplering og ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 661/2009 for så vidt angår medtagelse af specifikke procedurer, vurderingsmetoder og tekniske krav, og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF og Kommissionens forordning (EU) nr. 1003/2010, (EU) nr. 109/2011 og (EU) nr. 458/2011 (EUT L 28 af 4.2.2015, s. 3).

- (35) Detaljerede tekniske krav og passende testprocedurer samt bestemmelser om ensartede procedurer og tekniske specifikationer for typegodkendelsen af motorkøretøjer og påhængskøretøjer hertil samt systemer, komponenter og separate tekniske enheder bør fastlægges i delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter i tilstrækkelig god tid inden deres anvendelsesdato for at give fabrikanterne tilstrækkelig tid til at tilpasse sig kravene i denne forordning og de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der er vedtaget i henhold hertil. Nogle køretøjer fremstilles i et lille antal. Det er derfor hensigtsmæssigt, at kravene i denne forordning og de delegerede retsakter og gennemførelsesforanstaltninger, der er vedtaget i henhold hertil, tager hensyn til sådanne køretøjer eller klasser af køretøjer, hvis sådanne krav er uforenelige med anvendelsen eller konstruktionen af sådanne køretøjer, eller hvis den yderligere byrde, som de indebærer, er uforholdsmæssig. Anvendelsen af denne forordning bør derfor udskydes —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

KAPITEL I

GENSTAND, ANVENDELSESOMRÅDE OG DEFINITIONER

Artikel 1

Genstand

Denne forordning fastsætter krav vedrørende:

- a) typegodkendelsen af køretøjer samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder, der er konstrueret og fremstillet til køretøjer, med hensyn til deres generelle egenskaber og sikkerhed og med hensyn til beskyttelsen af og sikkerheden for køretøjspassagerer og bløde trafikanter
- b) typegodkendelsen af køretøjer, hvad angår dæktryksovervågningssystemer med hensyn til deres sikkerhed, brændstofeffektivitet og CO₂-emissioner, og
- c) typegodkendelsen af nyfremstillede dæk med hensyn til deres sikkerheds- og miljøpræstationer.

Artikel 2

Anvendelsesområde

Denne forordning finder anvendelse på køretøjer i klasse M, N og O som defineret i artikel 4 i forordning (EU) 2018/858 og på systemer, komponenter og separate tekniske enheder, der er konstrueret og fremstillet til sådanne køretøjer.

Artikel 3

Definitioner

I denne forordning finder definitionerne i artikel 3 i forordning (EU) 2018/858 anvendelse.

Desuden forstås ved:

- 1) »blød trafikant«: en ikkemotoriseret trafikant, herunder navnlig cyklister og fodgængere, samt førere af motoriserede tohjulede køretøjer
- 2) »dæktryksovervågningssystem«: et system monteret i et køretøj, der er i stand til at vurdere dæktryk eller variationer i dæktrykket over tid og sende oplysninger herom til føreren, mens køretøjet kører
- 3) »intelligent farttilpasning«: et system, der hjælper føreren med at holde den hensigtsmæssige fart i forhold til vejmiljøet ved at give dedikeret og hensigtsmæssig feedback
- 4) »mulighed for eftermontering af alkolås«: en standardgrænseflade, der muliggør eftermontering af alkolåse i motorkøretøjer
- 5) »trætheds- og opmærksomhedsadvarsel«: et system, der vurderer førerens opmærksomhed gennem analyse af køretøjssystemer og advarer føreren, når det er nødvendigt

- 6) »avanceret distraktionsadvarsel«: et system, der hjælper føreren med at holde opmærksomhed på trafiksituationen og advarer føreren, når denne distraheres
- 7) »nødbremsesignal«: en lyssignalfunktion for at vise andre trafikanter bag køretøjet, at køretøjet er påført en kraftig nedbremsningskraft i forhold til vejforholdene
- 8) »bakdetektion«: et system, som gør føreren opmærksom på mennesker og genstande bag køretøjet med det primære formål at undgå kollisioner under bakning
- 9) »system til advarsel om vognbaneskift«: et system, der advarer føreren om, at køretøjet utilsigtet er ved at bevæge sig ud af dets vognbane
- 10) »avanceret nødbremsesystem«: et system, der automatisk opdager en potentiel kollision og aktiverer køretøjets bremsesystem for at nedbremse køretøjet og således undgå eller afbøde en kollision
- 11) »nødsystem til vognbaneassistance«: et system, der hjælper føreren med at holde køretøjet i en sikker position i forhold til afgrænsningen af vognbanen eller vejen, i det mindste ved vognbaneskift, hvor en kollision kan være nært forestående
- 12) »køretøjets hovedkontakt«: den anordning, hvormed køretøjets indbyggede elektroniske system bringes fra at være slukket, som når køretøjet er parkeret uden fører, til normal driftsfunktion
- 13) »kollisionsdatarekorder«: et system, der alene har til formål at registrere og lagre kritiske kollisionsrelaterede parametre og oplysninger kort før, under og umiddelbart efter en kollision
- 14) »system til frontal beskyttelse«: en eller flere separate strukturer, f.eks. et safarigitter eller en supplerende kofanger, som ud over den oprindelige standardkofanger skal beskytte køretøjets ydre overflade mod skader i tilfælde af kollision med et objekt, bortset fra særskilte strukturer med en højeste masse under 0,5 kg, der kun er beregnet til at beskytte køretøjets lygter
- 15) »kofanger«: den forreste, underste, yderste struktur på køretøjet, som er bestemt til at beskytte køretøjet, når det involveres i en frontalkollision ved lav fart med et andet køretøj; det omfatter ikke et eventuelt system til frontal beskyttelse
- 16) »brintdrevet køretøj«: ethvert motorkøretøj, der anvender brint som brændstof til fremdrift af køretøjet
- 17) »brintsystem«: en enhed af brintkomponenter og forbindelsesdele, der er monteret på et brintdrevet køretøj, dog ikke det brintdrevne fremdriftssystem eller hjælpeaggregatet
- 18) »brintdrevet fremdriftssystem«: den energiomformer, der bruges til fremdrift af køretøjet
- 19) »brintkomponent«: brintbeholderne og alle andre dele af det brintdrevne køretøj, som er i direkte kontakt med brint, eller som indgår i et brintsystem
- 20) »brintbeholder«: den komponent i brintsystemet, som lagrer den primære mængde brintbrændstof
- 21) »automatiseret køretøj«: et køretøj, der er konstrueret og fremstillet til at bevæge sig selvstændigt i bestemte perioder uden konstant overvågning fra førerens side, men hvor det stadig forventes eller kræves, at føreren griber ind
- 22) »fuldautomatisk køretøj«: et køretøj, der er konstrueret og fremstillet til at bevæge sig selvstændigt uden nogen overvågning fra førerens side
- 23) »system til overvågning af førerens tilgængelighed«: et system til at vurdere, om føreren er i stand til at overtage kørselsfunktionen fra et automatiseret køretøj i særlige situationer, hvis det er nødvendigt
- 24) »konvojkørsel«: sammenkobling af to eller flere køretøjer i en konvoj ved hjælp af opkoblingsteknologi og automatiserede kørselsstøttesystemer, således at køretøjerne kører tæt på hinanden med en bestemt afstand på visse dele af turen og tilpasser sig ændringer i det forreste køretøjs bevægelser med begrænset eller ingen indgriben fra førerne
- 25) »totalmasse«: den teknisk tilladte totalmasse som oplyst af fabrikanten
- 26) »A-stolpe«: den forreste og yderste tagstøtte, som går fra chassiset til køretøjets tag.

KAPITEL II

FABRIKANTENS FORPLIGTELSE

Artikel 4

Generelle forpligtelser og tekniske krav

1. Fabrikanten skal påvise, at alle nye køretøjer, som bringes i omsætning, registreres eller ibrugtages, og alle systemer, komponenter og separate tekniske enheder, som bringes i omsætning eller ibrugtages, er typegodkendt i overensstemmelse med kravene i denne forordning og i de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der er vedtaget i henhold hertil.
2. Typegodkendelse i overensstemmelse med de i bilag I anførte FN-regulativer betragtes som EU-typegodkendelse i overensstemmelse med kravene i denne forordning og i de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der er vedtaget i henhold hertil.
3. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 12 med henblik på at ændre bilag I for at tage hensyn til den tekniske og reguleringsmæssige udvikling ved at indføre og ajourføre referencer til FN-regulativer og relevante ændringsserier, som finder obligatorisk anvendelse.
4. Fabrikanten skal sikre, at køretøjer konstrueres, fremstilles og samles på en sådan måde, at risikoen for, at personer i køretøjet og bløde trafikanter kommer til skade, er mindst mulig.
5. Fabrikanten skal også sikre, at køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder overholder de gældende krav, der er anført i bilag II, med virkning fra de datoer, der er anført i dette bilag, de detaljerede tekniske krav og testprocedurer, der er fastlagt i de delegerede retsakter, og de ensartede procedurer og tekniske specifikationer, der er fastlagt i de gennemførelsesretsakter, som vedtages i henhold til denne forordning, herunder kravene vedrørende:
 - a) fastholdelsesanordninger, kollisionstest, brændstofs systemets integritet og elsikkerhed ved højspænding
 - b) bløde trafikanter, synsfelt og udsyn
 - c) chassis, bremses, dæk og styretøj
 - d) instrumenter i køretøjet, elektrisk system, køretøjets lyssystemer og beskyttelse mod uautoriseret brug, herunder cyberangreb
 - e) fører- og systemadfærd, og
 - f) køretøjets generelle konstruktion og funktioner.
6. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 12 med henblik på at ændre bilag II for at tage hensyn til den tekniske og reguleringsmæssige udvikling, navnlig vedrørende forhold anført i stk. 5, litra a)-f), samt dem, der er omhandlet i artikel 6, stk. 1, litra a)-g), artikel 7, stk. 2, 3, 4 og 5, artikel 9, stk. 2, 3 og 5, og artikel 11, stk. 1, og for at sikre et højt niveau af generel sikkerhed for køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder og et højt niveau af beskyttelse af køretøjspassagerer og bløde trafikanter ved at indføre og ajourføre henvisninger til FN-regulativer og delegerede retsakter samt gennemførelsesretsakter.
7. Kommissionen vedtager ved hjælp af gennemførelsesretsakter bestemmelser om ensartede procedurer og tekniske specifikationer for typegodkendelse af køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder for så vidt angår kravene i bilag II.

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 13, stk. 2. De offentliggøres mindst 15 måneder inden de relevante datoer, der er anført i bilag II.

Artikel 5

Særlige bestemmelser vedrørende dæktryksovervågningssystemer og dæk

1. Køretøjer skal være udstyret med et præcist dæktryksovervågningssystem, der under forskellige vej- og miljøforhold kan advare føreren under kørslen om tab af dæktryk i et af dækkene.

2. Dæktryksovervågningssystemer skal være konstrueret til at undgå nulstilling eller omkalibrering ved lavt dæktryk.
3. Alle dæk, der bringes i omsætning, skal opfylde de krav til sikkerheds- og miljøpræstationer, der er fastsat i de relevante retsakter, der er anført i bilag II.
4. Kommissionen vedtager ved hjælp af gennemførelsesretsakter bestemmelser om ensartede procedurer og tekniske specifikationer for:
 - a) typegodkendelsen af køretøjer for så vidt angår deres dæktryksovervågningssystemer
 - b) typegodkendelsen af dæk, herunder tekniske specifikationer vedrørende deres montering.

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 13, stk. 2. De offentliggøres mindst 15 måneder inden de relevante datoer, der er anført i bilag II.

Artikel 6

Avancerede køretøjssystemer til alle klasser af motorkøretøjer

1. Motorkøretøjer skal være udstyret med følgende avancerede køretøjssystemer:
 - a) intelligent farttilpasning
 - b) mulighed for eftermontering af alkolås
 - c) trætheds- og opmærksomhedsadvarsel
 - d) avanceret distraktionsadvarsel
 - e) nødbremsesignal
 - f) bakdetektion, og
 - g) kollisiondatarekorder.
2. Systemer til intelligent farttilpasning skal være i overensstemmelse med følgende minimumskrav:
 - a) føreren skal gennem speederen eller gennem dedikeret, hensigtsmæssig og effektiv feedback kunne gøres opmærksom på, at den gældende hastighedsgrænse overskrides
 - b) det skal være muligt at frakoble systemet; der kan stadig gives oplysninger om hastighedsgrænsen, og intelligent farttilpasning skal være i normal driftstilstand ved hver aktivering af køretøjets hovedkontakt
 - c) den dedikerede og hensigtsmæssige feedback skal være baseret på oplysninger om hastighedsgrænser, som indhentes ved observation af vejskilte og -signaler baseret på infrastruktursignaler og/eller elektroniske kortdata, som er tilgængelige i køretøjet
 - d) systemet må ikke påvirke førerens mulighed for at overskride systemets anbefalede køretøjshastighed
 - e) dets præstationsmål fastsættes med henblik på at undgå eller minimere fejlprocenten under faktiske kørselsforhold.
3. Systemer til trætheds- og opmærksomhedsadvarsel og avanceret distraktionsadvarsel skal være konstrueret således, at de ikke til stadighed registrerer eller opbevarer andre data end, hvad der er nødvendigt i forhold til de formål, hvortil de blev indsamlet eller på anden måde behandlet i det lukkede kredsløb. Desuden må disse data ikke på noget tidspunkt være tilgængelige for tredjemand eller stilles til rådighed for tredjemand, og de skal slettes straks efter behandlingen. Disse systemer skal også være konstrueret med henblik på at undgå overlapning, og de må ikke påkalde førerens opmærksomhed separat og samtidigt eller på en forvirrende måde, når en handling udløser begge systemer.
4. Kollisiondatarekordere skal navnlig opfylde følgende krav:
 - a) de data, som de kan optage og lagre vedrørende perioden kort før, under og umiddelbart efter en kollision, skal omfatte køretøjets hastighed, opbremsning, position og hældning på vejen, alle dets sikkerhedssystemers tilstand og tilkoblingsgrad, det køretøjsmonterede 112-baserede eCall-system, bremseaktivering samt andre relevante inputparametre for de aktive sikkerheds- og antikollisionssystemer, idet det sikres, at dataene er tilstrækkeligt nøjagtige og robuste

- b) de må ikke kunne frakobles
 - c) deres funktion til optagelse og lagring af data skal sikre, at:
 - i) de opererer i et lukket kredsløb
 - ii) de af dem indsamlede data er anonymiseret og beskyttet mod manipulation og misbrug, og
 - iii) de af dem indsamlede data gør det muligt at identificere den præcise køretøjstype, -variant og -version og navnlig de aktive sikkerheds- og antikollisionssystemer, som er monteret i køretøjet, og
 - d) de data, som de kan optage, kan udelukkende stilles til rådighed for de nationale myndigheder på grundlag af EU-retten eller national ret med henblik på ulykkesforskning og -analyse, herunder med henblik på typegodkendelse af systemer og komponenter og i overensstemmelse med forordning (EU) 2016/679, gennem en standardiseret grænseflade.
5. En kollisionsdatarekorder må ikke kunne optage og lagre de sidste fire cifre i køretøjsindikatorsektionen af køretøjsidentifikationsnummeret eller andre oplysninger, som gør det muligt at identificere det enkelte køretøj, dets ejer eller indehaver.
6. Kommissionen vedtager delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 12, der supplerer denne forordning ved at fastlægge detaljerede regler vedrørende de specifikke testprocedurer og tekniske krav for:
- a) typegodkendelsen af køretøjer for så vidt angår de avancerede køretøjssystemer, der er anført i stk. 1
 - b) typegodkendelsen af de avancerede køretøjssystemer, der er anført i stk. 1, litra a)-f) og g), som separate tekniske enheder.

De delegerede retsakter offentliggøres mindst 15 måneder inden de relevante datoer, der er anført i bilag II.

Artikel 7

Særlige krav vedrørende personbiler og lette erhvervskøretøjer

1. Ud over de øvrige krav i denne forordning og i de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der er vedtaget i henhold hertil, som også finder anvendelse på køretøjer i klasse M₁ og N₁, skal køretøjer i disse klasser opfylde kravene i stk. 2-5, og de tekniske specifikationer fastsat i de gennemførelsesretsakter, som er omhandlet i stk. 6.
2. Køretøjer i klasse M₁ og N₁ skal være udstyret med et avanceret nødbremsesystem, som konstrueres og monteres i to faser, og som muliggør:
- a) detektion af forhindringer og køretøjer i bevægelse foran motorkøretøjet i første fase
 - b) udvidelse af den i litra a) omhandlede detektionsfunktion til også at omfatte fodgængere og cyklister foran motorkøretøjet i anden fase.
3. Køretøjer i klasse M₁ og N₁ skal også være udstyret med et nødsystem til vognbaneassistance.
4. Avancerede nødbremsesystemer og nødsystemer til vognbaneassistance skal navnlig opfylde følgende krav:
- a) det må kun være muligt at frakoble systemerne ét ad gangen ved en sekvens af handlinger, der udføres af føreren
 - b) systemerne skal være i normal driftstilstand efter hver aktivering af køretøjets hovedkontakt
 - c) der skal være nem mulighed for at undertrykke lydsignaler, men andre systemfunktioner end lydsignaler må ikke undertrykkes samtidig
 - d) føreren skal kunne tilsidesætte sådanne systemer.
5. Køretøjer i klasse M₁ og N₁ skal være konstrueret og fremstillet med en større hovedanslagsbeskyttelseszone med henblik på at forbedre beskyttelsen af bløde trafikanter og afbøde deres potentielle kvæstelser i tilfælde af en kollision.
6. Kommissionen vedtager ved hjælp af gennemførelsesretsakter bestemmelser om ensartede procedurer og tekniske specifikationer for typegodkendelse af køretøjer for så vidt angår kravene i denne artikels stk. 2-5.

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 13, stk. 2. De offentliggøres mindst 15 måneder inden de relevante datoer, der er anført i bilag II.

Artikel 8

Systemer til frontal beskyttelse til personbiler og lette erhvervskøretøjer

1. Systemer til frontal beskyttelse skal, hvad end de er monteret som originalt udstyr på køretøjer i klasse M₁ og N₁ eller gøres tilgængelige på markedet som separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, opfylde kravene i stk. 2 og i de tekniske specifikationer fastsat i de i stk. 3 omhandlede gennemførelsesretsakter.
2. Systemer til frontal beskyttelse, som gøres tilgængelige på markedet som separate tekniske enheder, skal være ledsaget af en detaljeret liste over de køretøjstyper, -varianter og -versioner, hvortil systemet til frontal beskyttelse er typegodkendt, samt en klart formuleret monteringsvejledning.
3. Kommissionen vedtager ved hjælp af gennemførelsesretsakter bestemmelser om ensartede procedurer og tekniske specifikationer for typegodkendelsen af systemer til frontal beskyttelse, herunder tekniske specifikationer vedrørende deres fremstilling og montering.

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 13, stk. 2. De offentliggøres mindst 15 måneder inden de relevante datoer, der er anført i bilag II.

Artikel 9

Særlige krav vedrørende busser og lastbiler

1. Ud over de øvrige krav i denne forordning og i de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der er vedtaget i henhold hertil, som også finder anvendelse på køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂ og N₃, skal køretøjer i disse klasser opfylde kravene i stk. 2-5 og i de tekniske specifikationer fastsat i de gennemførelsesretsakter, som er omhandlet i stk. 7. Køretøjer i klasse M₂ og M₃ skal desuden opfylde kravet i stk. 6.
2. Køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂ og N₃ skal være udstyret med et system til advarsel om vognbaneskift og et avanceret nødbremsesystem, som begge opfylder de tekniske specifikationer fastsat i de gennemførelsesretsakter, som er omhandlet i stk. 7.
3. Køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂ og N₃ skal være udstyret med avancerede systemer, der kan detektere fodgængere og cyklister i nærheden af køretøjets front og ved siden af køretøjet og give en advarsel eller forhindre kollision med sådanne bløde trafikanter.
4. Med hensyn til systemerne omhandlet i stk. 2 og 3 skal de navnlig opfylde følgende krav:
 - a) det må kun være muligt at frakoble sådanne systemer ét ad gangen ved en sekvens af handlinger, der udføres af føreren
 - b) systemerne skal være i normal driftstilstand efter hver aktivering af køretøjets hovedkontakt
 - c) der skal være nem mulighed for at undertrykke lydsignaler, men andre systemfunktioner end lydsignaler må ikke undertrykkes samtidig
 - d) føreren skal kunne tilsidesætte sådanne systemer.
5. Køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂ og N₃ skal være konstrueret og fremstillet således, at de giver et større direkte udsyn over bløde trafikanter fra førersædet ved i videst muligt omfang at reducere de blinde vinkler foran og i førerens side, idet der tages hensyn til særlige karakteristika ved forskellige køretøjsskasser.
6. Køretøjer i klasse M₂ og M₃, der kan medtage flere end 22 passagerer ud over føreren, og som er indrettet med ståpladser for at give mulighed for hyppig ind- og udstigning, skal være konstrueret og fremstillet således, at de er tilgængelige for bevægelseshæmmede, herunder kørestolsbrugere.

7. Kommissionen vedtager ved hjælp af gennemførelsesretsakter bestemmelser om ensartede procedurer og tekniske specifikationer for:

- a) typegodkendelsen af køretøjer for så vidt angår kravene i denne artikels stk. 2-5
- b) typegodkendelsen af systemerne omhandlet i denne artikels stk. 3 som separate tekniske enheder.

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 13, stk. 2.

Hvor disse gennemførelsesretsakter vedrører de krav, der er fastlagt i nærværende artikels stk. 2, 3 og 4, offentliggøres de mindst 15 måneder inden de relevante datoer, der er anført i bilag II.

Hvor disse gennemførelsesretsakter vedrører de krav, der er fastlagt i nærværende artikels stk. 5, offentliggøres de mindst 36 måneder inden de relevante datoer, der er anført i bilag II.

Artikel 10

Særlige krav vedrørende brintdrevne køretøjer

1. Ud over de øvrige krav i denne forordning og i de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der er vedtaget i henhold hertil, som også finder anvendelse på køretøjer i klasse M og N, skal brintdrevne køretøjer i disse klasser, deres brintsystemer og komponenter af sådanne systemer overholde de tekniske specifikationer fastsat i de i stk. 3 omhandlede gennemførelsesretsakter.

2. Fabrikanten skal sikre, at brintsystemer og brintkomponenter monteres i overensstemmelse med de tekniske specifikationer fastsat i de i stk. 3 omhandlede gennemførelsesretsakter. Fabrikanten skal, hvis det er nødvendigt, også give oplysninger med henblik på syn af brintsystemer og -komponenter, der skal foretages gennem det brintdrevne køretøjs driftslevetid.

3. Kommissionen vedtager ved hjælp af gennemførelsesretsakter bestemmelser om ensartede procedurer og tekniske specifikationer for typegodkendelsen af brintdrevne køretøjer for så vidt angår deres brintsystemer, herunder deres materialekompatibilitet og brændstofbeholdere, og for typegodkendelsen af brintkomponenter, herunder tekniske specifikationer for deres montering.

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 13, stk. 2. De offentliggøres mindst 15 måneder inden de relevante datoer, der er anført i bilag II.

Artikel 11

Særlige krav vedrørende automatiserede køretøjer og fuldautomatiske køretøjer

1. Ud over de øvrige krav i denne forordning og i de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der er vedtaget i henhold hertil, som finder anvendelse på køretøjer i de respektive klasser, skal automatiserede køretøjer og fuldautomatiske køretøjer overholde de tekniske specifikationer fastsat i de i stk. 2 omhandlede gennemførelsesretsakter vedrørende:

- a) systemer, der overtager førerens kontrol over køretøjet, herunder tegngivning, styring, acceleration og bremsning
- b) systemer, der giver køretøjet realtidsoplysninger om køretøjets tilstand og de umiddelbare omgivelser
- c) systemer til overvågning af førerens tilgængelighed
- d) kollisionsdatarekorder til automatiserede køretøjer
- e) et harmoniseret format til udveksling af data til f.eks. konvojkørsel med køretøjer af forskellige mærker
- f) systemer til at give andre trafikanter sikkerhedsinformationer.

Disse tekniske specifikationer vedrørende systemer til overvågning af førerens tilgængelighed, jf. første afsnit, litra c), finder dog ikke anvendelse på fuldautomatiske køretøjer.

2. Kommissionen vedtager ved hjælp af gennemførelsesretsakter bestemmelser om ensartede procedurer og tekniske specifikationer for de systemer og andre forhold, der er anført i denne artikels stk. 1, litra a)-f), og for typegodkendelsen af automatiserede og fuldautomatiske køretøjer for så vidt angår disse systemer og andre forhold med henblik på at sikre sikker drift af automatiserede og fuldautomatiske køretøjer på offentlige veje.

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 13, stk. 2.

KAPITEL III

AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 12

Udøvelse af de delegerede beføjelser

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.
2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 4, stk. 3 og 6, og artikel 6, stk. 6, tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra den 5. januar 2020. Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af femårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.
3. Den i artikel 4, stk. 3 og 6, og artikel 6, stk. 6, omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen 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 delegerede retsakter, der allerede er i kraft.
4. Inden vedtagelsen af en delegeret retsakt hører Kommissionen eksperter, som er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning.
5. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.
6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 4, stk. 3 og 6, og artikel 6, stk. 6, 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 underrettet Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

Artikel 13

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af Det Tekniske Udvalg for Motorkøretøjer. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.
2. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.

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

Artikel 14

Gennemgang og rapportering

1. Senest den 5. juli 2027 og derefter hvert femte år forelægger Kommissionen en evalueringsrapport for Europa-Parlamentet og Rådet om resultaterne af sikkerhedsforanstaltningerne og -systemerne, herunder deres udbredelse og brugervenlighed. Kommissionen undersøger, om disse sikkerhedsforanstaltninger og -systemer fungerer efter denne

forordnings hensigt. Hvis det er relevant, ledsages rapporten af henstillinger, herunder et lovgivningsforslag om ændring af kravene til generel sikkerhed og beskyttelse af køretøjspassagerer og bløde trafikanter, med henblik på yderligere at reducere antallet af eller helt udrydde ulykker og kvæstelser inden for vejtransport.

Kommissionen vurderer navnlig pålideligheden og effektiviteten af nye systemer til intelligent farttilpasning og nøjagtigheden og fejlfrekvensen for sådanne systemer under faktiske kørselsforhold. Kommissionen forelægger om nødvendigt et lovgivningsforslag.

2. Senest den 31. januar hvert år forelægger Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet en rapport for det foregående år over aktiviteterne i UNECE's verdensforum for harmonisering af regulativer for motorkøretøjer (WP.29) for så vidt angår de fremskridt, der gøres med gennemførelsen af køretøjssikkerhedsstandarder med hensyn til kravene i artikel 5-11 og for så vidt angår Unionens holdning i forbindelse med disse anliggender.

Artikel 15

Overgangsbestemmelser

1. Denne forordning ugyldiggør ikke EU-typegodkendelser, der er meddelt for køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, som blev meddelt i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 78/2009, forordning (EF) nr. 79/2009 eller forordning (EF) nr. 661/2009 og deres gennemførelsesforanstaltninger inden den 5. juli 2022, medmindre de relevante krav, der finder anvendelse på sådanne systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, er blevet ændret, eller nye krav er blevet føjet til ved nærværende forordning og de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold hertil, som yderligere præciseret i de gennemførelsesretsakter, som vedtages i henhold til nærværende forordning.
2. Godkendelsesmyndighederne meddeler fortsat udvidelser af EU-typegodkendelser omhandlet i stk. 1.
3. Som undtagelse fra denne forordning tillader medlemsstaterne indtil den dato, der er anført i bilag IV, fortsat registreringen af køretøjer samt salg eller ibrugtagning af komponenter, som ikke opfylder kravene i FN-regulativ nr. 117.

Artikel 16

Gennemførelsesdatoer

Med hensyn til køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder, skal de nationale myndigheder:

- a) med virkning fra de datoer, der er anført i bilag II vedrørende et bestemt krav, der er anført i dette bilag, med begrundelse i nævnte krav nægte at meddele EU-typegodkendelse eller national typegodkendelse af nye typer køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, som ikke opfylder kravene i denne forordning og i de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der er vedtaget i henhold hertil
- b) med virkning fra de datoer, der er anført i bilag II vedrørende et bestemt krav, der er anført i dette bilag, med begrundelse i nævnte krav anse overensstemmelsescertifikater for nye køretøjer for ikke længere at være gyldige med henblik på artikel 48 i forordning (EU) 2018/858 og forbyde registrering af sådanne køretøjer, hvis disse køretøjer ikke opfylder kravene i nærværende forordning og i de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der er vedtaget i henhold hertil
- c) med virkning fra de datoer, der er anført i bilag II vedrørende et bestemt krav, der er anført i dette bilag, med begrundelse i nævnte krav forbyde markedsføringen eller ibrugtagningen af komponenter og separate tekniske enheder, hvis de ikke opfylder kravene i denne forordning og i de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der er vedtaget i henhold hertil.

Artikel 17

Ændringer af forordning (EU) 2018/858

Bilag II til forordning (EU) 2018/858 ændres i overensstemmelse med bilag III til nærværende forordning.

*Artikel 18***Ophævelse**

1. Forordning (EF) nr. 78/2009, (EF) nr. 79/2009, og (EF) nr. 661/2009 samt forordning (EF) nr. 631/2009, (EU) nr. 406/2010, (EU) nr. 672/2010, (EU) nr. 1003/2010, (EU) nr. 1005/2010, (EU) nr. 1008/2010, (EU) nr. 1009/2010, (EU) nr. 19/2011, (EU) nr. 109/2011, (EU) nr. 458/2011, (EU) nr. 65/2012, (EU) nr. 130/2012, (EU) nr. 347/2012, (EU) nr. 351/2012, (EU) nr. 1230/2012 og (EU) 2015/166 ophæves med virkning fra anvendelsesdatoen for nærværende forordning.
2. Henvisninger til forordning (EF) nr. 78/2009, (EF) nr. 79/2009 og (EF) nr. 661/2009 læses som henvisninger til nærværende forordning.

*Artikel 19***Ikrafttræden og anvendelsesdato**

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

Den finder anvendelse fra den 5. juli 2022.

Artikel 4, stk. 3, 6 og 7, artikel 5, stk. 4, artikel 6, stk. 6, artikel 7, stk. 6, artikel 8, stk. 3, artikel 9, stk. 7, artikel 10, stk. 3, artikel 11, stk. 2, og artikel 12 og 13 finder dog anvendelse fra den 5. januar 2020.

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

Udfærdiget i Strasbourg, den 27. november 2019

På Europa-Parlamentets vegne
Formand
D.M. SOSSOLI

På Rådets vegne
Formand
T. TUPPURAINEN

Liste over de i artikel 4, stk. 2, omhandlede FN-regulativer

FN-regulativ nr.	Emne	Ændringsserie offentliggjort i EUT	EUT-henvisning	Anvendelsesområde omfattet af FN-regulativet
1	Forlygter, som afgiver asymmetrisk nærllys og/eller fjernlys og er udstyret med glødelamper af kategori R2 og/eller HS1	Ændringsserie 02	EUT L 177 af 10.7.2010, s. 1.	M, N ^(a)
3	Refleksanordninger til motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil	Ændringsserie 02	EUT L 323 af 6.12.2011, s. 1.	M, N, O
4	Belysning af bagnummerplader på motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil	Regulativets oprindelige udgave	EUT L 4 af 7.1.2012, s. 17.	M, N, O
6	Retningsviserblinklygter til motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil	Ændringsserie 01	EUT L 213 af 18.7.2014, s. 1.	M, N, O
7	Positionslygter fortil, baglygter, stoplygter og markeringslygter til motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil	Ændringsserie 02	EUT L 285 af 30.9.2014, s. 1.	M, N, O
8	Forlygter til motordrevne køretøjer (H1, H2, H3, HB3, HB4, H7, H8, H9, HIR1, HIR2 og/eller H11)	Ændringsserie 05, korrigendum 1 til revision 4	EUT L 177 af 10.7.2010, s. 71.	M, N ^(a)
10	Elektromagnetisk kompatibilitet	Ændringsserie 05	EUT L 41 af 17.2.2017, s. 1.	M, N, O
11	Dørlåse og dørophæng	Ændringsserie 04	EUT L 218 af 21.8.2019, s. 1.	M ₁ , N ₁
12	Beskyttelse af førere mod styreapparatet i tilfælde af et sammenstød	Ændringsserie 04	EUT L 89 af 27.3.2013, s. 1.	M ₁ , N ₁
13	Bremsesystem (køretøjer og påhængskøretøjer)	Ændringsserie 11	EUT L 42 af 18.2.2016, s. 1.	M ₂ , M ₃ , N, O ^(b)
13-H	Bremsesystem (personbiler)	Regulativets oprindelige udgave	EUT L 335 af 22.12.2015, s. 1.	M ₁ , N ₁
14	Forankringer til sikkerhedsseler	Ændringsserie 07	EUT L 218 af 19.8.2015, s. 27.	M, N
16	Sikkerhedsseler, fastholdelsesanordninger barnefastholdelsesanordninger og Isofix-barnefastholdelsesanordninger	Ændringsserie 07	EUT L 109 af 27.4.2018, s. 1.	M, N
17	Sæder, sædeforankringer og eventuelle nakkestøtter	Ændringsserie 08	EUT L 230 af 31.8.2010, s. 81.	M, N
18	Beskyttelse af motorkøretøjer mod tyveri	Ændringsserie 03	EUT L 120 af 13.5.2010, s. 29.	M ₂ , M ₃ , N ₂ , N ₃
19	Tågeforlygter til motorkøretøjer	Ændringsserie 04	EUT L 250 af 22.8.2014, s. 1.	M, N
20	Forlygter, som afgiver asymmetrisk nærllys og/eller fjernlys og er udstyret med halogenglødelamper (H4-lamper)	Ændringsserie 03	EUT L 177 af 10.7.2010, s. 170.	M, N ^(a)
21	Indvendig indretning	Ændringsserie 01	EUT L 188 af 16.7.2008, s. 32.	M ₁

FN-regulativ nr.	Emne	Ændringsserie offentliggjort i EUT	EUT-henvisning	Anvendelsesområde omfattet af FN-regulativet
23	Baklygter og manøvreringslygter til motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil	Regulativets oprindelige udgave	EUT L 237 af 8.8.2014, s. 1.	M, N, O
25	Nakkestøtter, hvad enten de er indbygget i et sæde eller ej	Ændringsserie 04, korrigendum 2 til revision 1	EUT L 215 af 14.8.2010, s. 1.	M ₁
26	Udragende dele	Ændringsserie 03	EUT L 215 af 14.8.2010, s. 27.	M ₁
28	Lydsignalapparater og lydsignalapparater	Regulativets oprindelige udgave	EUT L 323 af 6.12.2011, s. 33.	M, N
29	Beskyttelse af personer i et erhvervskøretøjs førerhus	Ændringsserie 03	EUT L 304 af 20.11.2010, s. 21.	N
30	Luftdæk til motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil (klasse C1)	Ændringsserie 02	EUT L 307 af 23.11.2011, s. 1.	M, N, O
31	Halogen sealed-beam-forlygter (HSB) til motordrevne køretøjer, som afgiver europæisk asymmetrisk nærlys og/eller fjernlys	Ændringsserie 02	EUT L 185 af 17.7.2010, s. 15.	M, N
34	Forebyggelse af brandfare (beholdere til flydende brændstof)	Ændringsserie 03	EUT L 231 af 26.8.2016, s. 41.	M, N, O
37	Glødelamper til anvendelse i godkendte lygteenheder til motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil	Ændringsserie 03	EUT L 213 af 18.7.2014, s. 36.	M, N, O
38	Tågebaglygter til motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil	Regulativets oprindelige udgave	EUT L 4 af 7.1.2012, s. 20.	M, N, O
39	Speedometer- og kilometertællerudstyr, herunder montering	Ændringsserie 01	EUT L 302 af 28.11.2018, s. 106.	M, N
43	Sikkerhedsrudematerialer og deres montering på køretøjer	Ændringsserie 01	EUT L 42 af 12.2.2014, s. 1.	M, N, O
44	Fastholdelsesanordninger til børn, som er passagerer i motordrevne køretøjer (barnefastholdelsesanordninger)	Ændringsserie 04	EUT L 265 af 30.9.2016, s. 1.	M, N
45	Forlygtevaskere	Ændringsserie 01		M, N
46	Anordninger til indirekte udsyn og deres montering	Ændringsserie 04	EUT L 237 af 8.8.2014, s. 24.	M, N
48	Montering af lygter og lyssignaler på motorkøretøjer	Ændringsserie 06	EUT L 14 af 16.1.2019, s. 42.	M, N, O ^(c)
54	Luftdæk til erhvervskøretøjer og påhængskøretøjer dertil (klasse C2 og C3)	Regulativets oprindelige udgave	EUT L 307 af 23.11.2011, s. 2.	M, N, O
55	Komponenter til mekanisk sammenkobling af vogntog	Ændringsserie 01	EUT L 153 af 15.6.2018, s. 179.	M, N, O ^(c)
58	Anordninger til afskærmning bagtil mod underkøring (RUPD) og montering heraf; afskærmning bagtil mod underkøring (RUP)	Ændringsserie 03	EUT L 49 af 20.2.2019, s. 1.	M, N, O
61	Erhvervskøretøjer for så vidt angår udragende dele foran bagpanelet på førerhuse	Regulativets oprindelige udgave	EUT L 164 af 30.6.2010, s. 1.	N

FN-regulativ nr.	Emne	Ændringsserie offentliggjort i EUT	EUT-henvisning	Anvendelsesområde omfattet af FN-regulativet
64	Reserveenheder til midlertidig anvendelse, sikkerhedsdæk (run-flat-dæk) og/eller sikkerhedsdæksystemer og systemer til dæktryksovervågning	Ændringsserie 02	EUT L 310 af 26.11.2010, s. 18.	M ₁ , N ₁
66	Overbygningens styrke på store køretøjer til personbefordring	Ændringsserie 02	EUT L 84 af 30.3.2011, s. 1.	M ₂ , M ₃
67	Motorkøretøjer, der anvender LPG	Ændringsserie 01	EUT L 285 af 20.10.2016, s. 1.	M, N
73	Sideafskærmningsanordninger på godskøretøjer	Ændringsserie 01	EUT L 122 af 8.5.2012, s. 1.	N ₂ , N ₃ , O ₃ , O ₄
77	Parkeringslygter til motordrevne køretøjer	Regulativets oprindelige udgave	EUT L 4 af 7.1.2012, s. 21.	M, N
79	Styreapparat	Ændringsserie 03	EUT L 318 af 14.12.2018, s. 1.	M, N, O
80	Sæderne i store køretøjer til personbefordring	Ændringsserie 03	EUT L 226 af 24.8.2013, s. 20.	M ₂ , M ₃
87	Kørelsygter til motordrevne køretøjer	Regulativets oprindelige udgave	EUT L 4 af 7.1.2012, s. 24.	M, N
89	Hastighedsbegrænsende anordninger og justerbare hastighedsbegrænsede anordninger	Regulativets oprindelige udgave	EUT L 4 af 7.1.2012, s. 25.	M, N ^(d)
90	Udskiftningsbremsebelægningsenheder, udskiftningsstromlebremselægninger og udskiftningskiver og tromler til motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil	Ændringsserie 02	EUT L 290 af 16.11.2018, s. 54.	M, N, O
91	Sidemarkeringslygter til motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil	Regulativets oprindelige udgave	EUT L 4 af 7.1.2012, s. 27.	M, N, O
93	Anordninger til afskærmning fortil mod underkøring; afskærmning fortil mod underkøring	Regulativets oprindelige udgave	EUT L 185 af 17.7.2010, s. 56.	N ₂ , N ₃
94	Beskyttelse af fører og passagerer i tilfælde af frontal kollision	Ændringsserie 03	EUT L 35 af 8.2.2018, s. 1.	M ₁
95	Beskyttelse af fører og passagerer ved sidepåkørsel	Ændringsserie 03	EUT L 183 af 10.7.2015, s. 91.	M ₁ , N ₁
97	Tyverialarmer til køretøjer (VAS)	Ændringsserie 01	EUT L 122 af 8.5.2012, s. 19.	M ₁ , N ₁ ^(e)
98	Forlygter til motordrevne køretøjer udstyret med gasudladningslyskilder	Ændringsserie 01	EFT 176 af 14.6.2014, s. 64.	M, N
99	Gasudladningslyskilder til anvendelse i godkendte gasudladningsforlygter på motordrevne køretøjer	Regulativets oprindelige udgave	EUT L 320 af 17.12.2018, s. 45.	M, N
100	Elektrisk sikkerhed	Ændringsserie 02	EUT L 302 af 28.11.2018, s. 114.	M, N
102	Kortkoblingsanordninger (KKA); montering af en godkendt type KKA	Regulativets oprindelige udgave	EUT L 351 af 30.12.2008, s. 44.	N ₂ , N ₃ , O ₃ , O ₄
104	Konturafmærkning (tunge og lange køretøjer)	Regulativets oprindelige udgave	EUT L 75 af 14.3.2014, s. 29.	M ₂ , M ₃ , N, O ₂ , O ₃ , O ₄

FN-regulativ nr.	Emne	Ændringsserie offentliggjort i EUT	EUT-henvisning	Anvendelsesområde omfattet af FN-regulativet
105	Køretøjer til transport af farligt gods	Ændringsserie 05	EUT L 4 af 7.1.2012, s. 30.	N, O
107	M ₂ - og M ₃ -køretøjer for så vidt angår deres generelle konstruktion	Ændringsserie 07	EUT L 52 af 23.2.2018, s. 1.	M ₂ , M ₃
108	Regummierede dæk til personbiler og påhængskøretøjer dertil	Regulativets oprindelige udgave	EUT L 181 af 4.7.2006, s. 1.	M ₁ , O ₁ , O ₂
109	Regummierede dæk til erhvervskøretøjer og påhængskøretøjer dertil	Regulativets oprindelige udgave	EUT L 181 af 4.7.2006, s. 1.	M ₂ , M ₃ , N, O ₃ , O ₄
110	Specifikke komponenter til CNG og LNG	Ændringsserie 01	EUT L 166 af 30.6.2015, s. 1.	M, N
112	Forlygter til motordrevne køretøjer, som afgiver asymmetrisk nærllys eller fjernlys eller begge dele, og som er udstyret med glødelamper og/eller LED-moduler	Ændringsserie 01	EUT L 250 af 22.8.2014, s. 67.	M, N
114	Udskiftningsairbagsystemer	Regulativets oprindelige udgave	EUT L 373 af 27.12.2006, s. 272.	M ₁ , N ₁
115	LPG- og CNG-eftermonteringssystemer	Regulativets oprindelige udgave	EUT L 323 af 7.11.2014, s. 91.	M, N
116	Beskyttelse af motorkøretøjer mod tyveri	Regulativets oprindelige udgave	EUT L 45 af 16.2.2012, s. 1.	M ₁ , N ₁ (°)
117	Dæk med hensyn til rullestøjsemission, vejgreb på vådt underlag og rullemodstand (klasse C1, C2 og C3)	Ændringsserie 02	EUT L 218 af 12.8.2016, s. 1.	M, N, O
118	Brandbestandighed af materialer anvendt i busser	Ændringsserie 02	EUT L 102 af 21.4.2015, s. 67.	M ₃
119	Kurvelyslygter	Ændringsserie 01	EUT L 89 af 25.3.2014, s. 101.	M, N
121	Placering og identificering af manuelle betjeningsorganer, kontrolanordninger og indikatorer	Ændringsserie 01	EUT L 5 af 8.1.2016, s. 9.	M, N
122	Køretøjers varme anlæg	Regulativets oprindelige udgave	EUT L 164 af 30.6.2010, s. 231.	M, N, O
123	Adaptive forlygtesystemer (AFS) til motorkøretøjer	Ændringsserie 01	EUT L 49 af 20.2.2019, s. 24.	M, N
124	Udskiftningshjul	Regulativets oprindelige udgave	EUT L 375 af 27.12.2006, s. 568.	M ₁ , N ₁ , O ₁ , O ₂
125	Synsfelt fremad	Ændringsserie 01	EUT L 20 af 25.1.2018, s. 16.	M ₁
126	Adskillelsesanordninger	Regulativets oprindelige udgave		M ₁
127	Sikkerhed for fodgængere	Ændringsserie 02		M ₁ , N ₁
128	Diodelyskilder (LED-lyskilder)	Regulativets oprindelige udgave	EUT L 320 af 17.12.2018, s. 63.	M, N, O

FN-regulativ nr.	Emne	Ændringsserie offentliggjort i EUT	EUT-henvisning	Anvendelsesområde omfattet af FN-regulativet
129	Forbedrede barnefastholdelsesanordninger	Regulativets oprindelige udgave	EUT L 97 af 29.3.2014, s. 21.	M, N
130	Systemer til advarsel om uforvarende kørebaneoverskridelse	Regulativets oprindelige udgave	EUT L 178 af 18.6.2014, s. 29.	M ₂ , M ₃ , N ₂ , N ₃ (1)
131	Avancerede nødbremsesystemer	Ændringsserie 01	EUT L 214 af 19.7.2014, s. 47.	M ₂ , M ₃ , N ₂ , N ₃ (1)
134	Brintsikkerhed	Regulativets oprindelige udgave	EUT L 129 af 17.5.2019, s. 43.	M, N
135	Sidekollision med pæl	Ændringsserie 01		M ₁ , N ₁
137	Fuld-bredde frontal kollision	Ændringsserie 01		M ₁
139	Bremseassistentsystemer	Regulativets oprindelige udgave	EUT L 269 af 26.10.2018, s. 1.	M ₁ , N ₁
140	Elektroniske stabilitetskontrollsystemer	Regulativets oprindelige udgave	EUT L 269 af 26.10.2018, s. 17.	M ₁ , N ₁
141	Dæktryksovervågningssystemer	Regulativets oprindelige udgave	EUT L 269 af 26.10.2018, s. 36.	M ₁ , N ₁
142	Dækmontering	Regulativets oprindelige udgave		M ₁
145	Forankringer til barnefastholdelsesanordninger	Regulativets oprindelige udgave		M ₁

Noter til tabellen

Den Europæiske Unions Tidende, og er med forbehold af den ændringsserie, som skal overholdes i henhold til de overgangsbestemmelser, der er fastsat deri. Den ændringsserie, der er anført i tabellen, er den version, som er offentliggjort i

Overholdelse af en ændringsserie, der er vedtaget efter den bestemte serie, der er anført i tabellen, accepteres som et alternativ.

De datoer, der er angivet i de relevante ændringsserier til de FN-regulativer, der er opført i denne tabel, for så vidt angår forpligtelser, der påhviler de kontraherende parter i den reviderede overenskomst af 1958, knyttet til første registrering, ibrugtagning, markedsføring, salg, anerkendelse af typegodkendelser og lignende bestemmelser, finder anvendelse på et obligatorisk grundlag for anvendelsen af artikel 48 og 50 i forordning (EU) 2018/858, medmindre der er fastsat alternative datoer i nærværende forordnings bilag II, som derefter anvendes i stedet.

I visse tilfælde fastsætter et FN-regulativ, der er anført i denne tabel, i sine overgangsbestemmelser, at de kontraherende parter i den reviderede overenskomst af 1958 fra en bestemt dato ved anvendelsen af en bestemt ændringsserie til dette FN-regulativ ikke med henblik på national eller regional typegodkendelse er forpligtet til at godkende eller kan nægte at godkende en type køretøj, der er godkendt i henhold til en forudgående ændringsserie, eller der anvendes en ordlyd med lignende hensigt og betydning. Dette skal tolkes som en bindende bestemmelse for de nationale myndigheder til ikke længere at anse typeattester for at være gyldige for så vidt angår artikel 48 i forordning (EU) 2018/858, medmindre der er fastsat alternative datoer i nærværende forordnings bilag II, som derefter anvendes i stedet.

-
- ^(a) FN-regulativ nr. 1, 8 og 20 finder ikke anvendelse på EU-typegodkendelse af nye køretøjer.
- ^(b) Et elektronisk stabilitetskontrollsystem kræves monteret i henhold til FN-regulativerne. Det kræves imidlertid også for køretøjer i klasse N₁.
- ^(c) Når det er angivet af køretøjsfabrikanten, at et køretøj er egnet til bugsering (punkt 2.11.5 i det i artikel 24, stk. 1, i forordning (EU) 2018/858) angivne oplysningsskema), og en del af en mekanisk tilkoblingsanordning, uanset om den er monteret på den pågældende type motorkøretøj, (delvist) kan dække for belysningskomponenter og/eller anbringelses- og fastgørelsesstedet for bagnummerpladen, finder følgende anvendelse:
- i motorkøretøjets brugeranvisning (f.eks. instruktionsbogen) skal det klart angives, at montering af en mekanisk tilkoblingsanordning, som ikke nemt kan afmonteres eller flyttes, ikke er tilladt
 - det skal af brugeranvisningen også tydeligt fremgå, at en mekanisk tilkoblingsanordning, som er monteret, altid skal afmonteres eller flyttes, når den ikke er i brug, og
 - for en typegodkendelse af et køretøjssystem efter FN-regulativ nr. 55 skal det sikres, at bestemmelserne om afmontering, flytning og/eller alternativ placering overholdes fuldt ud med hensyn til belysningskomponenter og/eller anbringelses- og fastgørelsesstedet for bagnummerpladen.
- ^(d) Omfatter kun hastighedsbegrænsende anordninger (SLD) og obligatorisk montering af SLD på køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂ og N₃.
- ^(e) Tyverisikringsanordninger skal monteres på køretøjer i klasse M₁ og N₁, og startspærre skal monteres på køretøjer i klasse M₁.
- ^(f) Se forklarende note ⁴ til tabellen i bilag II.
- ^(g) For køretøjer i klasse M₁ med en totalmasse ≤ 3 500 kg og N₁, som ikke har tvillinghjul monteret på en aksel.
-

Liste over de i artikel 4, stk. 5, og artikel 5, stk. 3, omhandlede krav samt de i artikel 16 omhandlede datoer

Emne	Regulativer	Yderligere specifikke tekniske bestemmelser	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	S T U	Kom ponent
Krav vedrørende														
A. FASTHOLDESESANORDNINGER, KOLLISIONSTEST, BRÆNDSTOFSYSTEMETS INTEGRITET OG ELSIKKERHED VED HØJSPÆNDING														
A1. Indvendig indretning	FN-regulativ nr. 21		A											
A2. Sæder og nakkestøtter	FN-regulativ nr. 17		A	A	A	A	A	A						
A3. Bussæder	FN-regulativ nr. 80			A	A									A
A4. Forankringer til sikkerhedsseler	FN-regulativ nr. 14		A	A	A	A	A	A						
A5. Sikkerhedsseler og fastholdelsesanordninger	FN-regulativ nr. 16		A	A	A	A	A	A					A	A
A6. Selealarmer	FN-regulativ nr. 16		A	A	A	A	A	A						
A7. Adskillelsesanordninger	FN-regulativ nr. 126		X										B	
A8. Forankringer til barnefastholdelsesanordninger	FN-regulativ nr. 145		A											
A9. Barnefastholdelsesanordninger	FN-regulativ nr. 44		A ¹	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹					A	A
A10. Forbedrede barnefastholdelsesanordninger	FN-regulativ nr. 129		X	X	X	X	X	X					B	B
A11. Afskærmning fortil mod underkøring	FN-regulativ nr. 93						A	A					A	A
A12. Afskærmning bagtil mod underkøring	FN-regulativ nr. 58		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
A13. Sideafskærmning	FN-regulativ nr. 73						A	A			A	A		
A14. Beskyttelse af brændstofbeholder	FN-regulativ nr. 34		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
A15. LPG-sikkerhed	FN-regulativ nr. 67		A	A	A	A	A	A						A

Emne	Regulativer	Yderligere specifikke tekniske bestemmelser	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	S T U	Kom ponent
A16. CNG- og LNG-sikkerhed	FN-regulativ nr. 110		A	A	A	A	A	A						A
A17. Brintsikkerhed	FN-regulativ nr. 134		A	A	A	A	A	A						A
A18. Kvalifikationskrav for materialer til brintsy- stemer			A	A	A	A	A	A						A
A19. Elsikkerhed under kørsel	FN-regulativ nr. 100		A	A	A	A	A	A						
A20. Skæv frontal kollision	FN-regulativ nr. 94	Gælder for køretøjsklasse M ₁ med en totalmasse ≤ 3 500 kg og N ₁ med en totalmasse ≤ 2 500 kg. Datoerne i note B gælder for køretøjer med en totalmasse > 2 500 kg.	A			A								
A21. Fuld-bredde frontal kollision	FN-regulativ nr. 137	Brug af »Hybrid III«-forsøgsdukken er tilladt, indtil THOR-testanordningen er tilgængelig i FN-regulativet	B			B								
A22. Kollisionssikret styringsapparat	FN-regulativ nr. 12		A			A							A	
A23. Erstatningsairbag	FN-regulativ nr. 114		X			X							B	
A24. Førerhuskollision	FN-regulativ nr. 29					A	A	A						
A25. Sidekollision	FN-regulativ nr. 95	Gælder for alle køretøjer i klassen M ₁ og N ₁ , herunder køretøjer, hvor R-punktet for det laveste sæde befinder sig > 700 mm over jorden. For køretøjer, hvor R-punktet for det laveste sæde befinder sig > 700 mm over jorden, gælder datoerne i note B.	A			A								

Emne	Regulativer	Yderligere specifikke tekniske bestemmelser	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	S T U	Kom ponent
A26. Sidekollision med pæl	FN-regulativ nr. 135		B			B								
A27. Påkørsel bagfra	FN-regulativ nr. 34	Gælder for køretøjsklasser M ₁ med en totalmasse ≤ 3 500 kg og N ₁ . Kravene til elektrisk sikkerhed efter kollision skal kontrolleres	B			B								

Krav vedrørende

B BLØDE TRAFIKANTER, SYNSFELT OG UDSYN

B1. Beskyttelse af fodgængeres ben og hoveder	FN-regulativ nr. 127		A			A								
B2. Større hovedanslagsbeskyttelseszone	FN-regulativ nr. 127	Prøvningsområdet for barneattraphoved og voksenattraphoved er begrænset af en »indhyllingsafstand for voksne« på 2 500 mm eller »den bageste forrudereferencelinje«, afhængigt af hvilken der befinder sig længst forud. Attraphovedkontakt med A-stolper, forrudekant og hjelm er ikke omfattet, men skal overvåges.	C			C								
B3. System til frontal beskyttelse			X			X							A	
B4. Avanceret nødbremsesystem for fodgængere og cyklister			C			C								
B5. Kollisionsadvarsel for fodgængere og cyklister				B	B		B	B					B	
B6. System til information om blinde vinkler				B	B		B	B					B	
B7. Bakdetektion			B	B	B	B	B	B					B	
B8. Udsyn fremad	FN-regulativ nr. 125	Gælder for køretøjsklasse M ₁ og N ₁	A			C								
B9. Udsyn fremad for tunge erhvervskøretøjer				D	D		D	D						

Emne	Regulativer	Yderligere specifikke tekniske bestemmelser	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	S T U	Kom ponent
B10. Sikkerhedsruder	FN-regulativ nr. 43		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		A
B11. Afrimning/afdugning			A	A ²	A ²	A ²	A ²	A ²						
B12. Forrudevisker/-vasker			A	A ³	A ³	A ³	A ³	A ³					A	
B13. Anordninger til indirekte udsyn	FN-regulativ nr. 46		A	A	A	A	A	A						A

Krav vedrørende

C. CHASSIS, BREMSER, DÆK OG STYRETØJ

C1. Styreapparat	FN-regulativ nr. 79		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
C2. System til advarsel om vognbaneskift	FN-regulativ nr. 130			A ⁴	A ⁴		A ⁴	A ⁴						
C3. System til vognbane-assistance			B ⁶			B ⁶								
C4. Bremsesystem	FN-regulativ nr. 13 FN-regulativ nr. 13-H		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
C5. Udskiftning af bremselede	FN-regulativ nr. 90		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A	
C6. Bremseassistent	FN-regulativ nr. 139		A			A								
C7. Stabilitetskontrol	FN-regulativ nr. 13 FN-regulativ nr. 140		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
C8. Avanceret nødbremsesystem på tunge erhvervskøretøjer	FN-regulativ nr. 131			A ⁴	A ⁴		A ⁴	A ⁴						
C9. Avanceret nødbremsesystem på lette erhvervskøretøjer			B			B								
C10. Dæksikkerhed og miljøpræstation	FN-regulativ nr. 30 FN-regulativ nr. 54 FN-regulativ nr. 117	Der skal også sikres en prøvningsprocedure for slidte dæk; datoerne i note C finder anvendelse.	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		A
C11. Reservehjul og runflat-dæk	FN-regulativ nr. 64		A ¹			A ¹								

Emne	Regulativer	Yderligere specifikke tekniske bestemmelser	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	S T U	Kom ponent
C12. Regummierede dæk	FN-regulativ nr. 108 FN-regulativ nr. 109		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		A
C13. Dæktryksovervå- ningssystem til lette er- hvervskøretøjer	FN-regulativ nr. 141	Gælder for køretøjsklasse M ₁ med en to- talmasse ≤ 3 500 kg og N ₁	A			B								
C14. Dæktryksovervå- ningssystem til tunge er- hvervskøretøjer				B	B		B	B			B	B		
C15. Dækmontering	FN-regulativ nr. 142	Gælder for alle køretøjsklasser	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
C16. Udskiftningshjul	FN-regulativ nr. 124		X			X			X	X				B

Krav vedrørende

D. INSTRUMENTER I KØRETØJET, ELEKTRISK SYSTEM OG KØRETØJETS LYSSYSTEMER OG BESKYTTELSE MOD UAUTHORISERET BRUG, HERUNDER CYBERANGREB

D1. Lydsignalapparat	FN-regulativ nr. 28		A	A	A	A	A	A						A
D2. Radiointerferens (elektromagnetisk kom- patibilitet)	FN-regulativ nr. 10		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
D3. Beskyttelse mod ty- veri, startspærre og alarmsystemer	FN-regulativ nr. 18 FN-regulativ nr. 97 FN-regulativ nr. 116		A	A ¹	A ¹	A	A ¹	A ¹					A	A
D4. Beskyttelse af køretø- jer mod cyberangreb			B	B	B	B	B	B					B	B
D5. Hastighedsmåler (speedometer)	FN-regulativ nr. 39		A	A	A	A	A	A						
D6. Odometer (kilome- ter-/miltæller)	FN-regulativ nr. 39		A	A	A	A	A	A						
D7. Hastighedsbegræn- sende anordninger	FN-regulativ nr. 89			A	A		A	A						A
D8. Intelligent farttilpas- ning			B	B	B	B	B	B					B	
D9. Identificering af be- tjeningsorganer, kontrol- lamper og indikatorer	FN-regulativ nr. 121		A	A	A	A	A	A						

Emne	Regulativer	Yderligere specifikke tekniske bestemmelser	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	S T U	Kom ponent
D10. Varmeanlæg	FN-regulativ nr. 122		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		A
D11. Blinklys	FN-regulativ nr. 4 FN-regulativ nr. 6 FN-regulativ nr. 7 FN-regulativ nr. 19 FN-regulativ nr. 23 FN-regulativ nr. 38 FN-regulativ nr. 77 FN-regulativ nr. 87 FN-regulativ nr. 91		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		A
D12. Lygter	FN-regulativ nr. 31 FN-regulativ nr. 98 FN-regulativ nr. 112 FN-regulativ nr. 119 FN-regulativ nr. 123		X	X	X	X	X	X						A
D13. Retroreflekterende anordninger	FN-regulativ nr. 3 FN-regulativ nr. 104		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		A
D14. Lyskilder	FN-regulativ nr. 37 FN-regulativ nr. 99 FN-regulativ nr. 128		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		A
D15. Montering af blinklys, lygter og retroreflektive anordninger	FN-regulativ nr. 48		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
D16. Nødbremsesignal			B	B	B	B	B	B						
D17. Forlygtevaskere	FN-regulativ nr. 45		A ¹	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹						A
D18. Gearskiftindikator			A											

Krav vedrørende

E. FØRER- OG SYSTEMADFÆRD

E1. Mulighed for eftermontering af alkolås		EN 50436:2016	B	B	B	B	B	B						
E2. Trætheds- og opmærksomhedsadvarsel			B	B	B	B	B	B						

Emne	Regulativer	Yderligere specifikke tekniske bestemmelser	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	S T U	Kom ponent
E3. Avanceret distractionsadvarsel		Distractionsundgåelse med tekniske midler kan også overvejes	C	C	C	C	C	C						
E4. system til overvågning af førerens tilgængelighed			B ⁵	B ⁵	B ⁵	B ⁵	B ⁵	B ⁵						
E5. Kollisionsdatarekorder			B	D	D	B	D	D					B	
E6. Systemer, der overtager førerens kontrol			B ⁵	B ⁵	B ⁵	B ⁵	B ⁵	B ⁵						
E7. Systemer, der giver køretøjet realtidsoplysninger om køretøjets tilstand og de umiddelbare omgivelser			B ⁵	B ⁵	B ⁵	B ⁵	B ⁵	B ⁵						
E8. Konvojkørsel				B ¹	B ¹		B ¹	B ¹						
E9. Systemer til at give andre trafikanter sikkerhedsinformationer			B ⁵	B ⁵	B ⁵	B ⁵	B ⁵	B ⁵						

Krav vedrørende

F. KØRETØJETS GENERELLE KONSTRUKTION OG FUNKTIONER

F1. Plads til montering af nummerplade			A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
F2. Bakkørsel			A	A	A	A	A	A						
F3. Dørlåse og -hængsler	FN-regulativ nr. 11		A			A								
F4. Indstigningstrin, håndgreb og trinbræt			A			A	A	A						
F5. Udragende dele	FN-regulativ nr. 26		A											
F6. Udragende dele på førerhuse	FN-regulativ nr. 61					A	A	A						

Emne	Regulativer	Yderligere specifikke tekniske bestemmelser	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	S T U	Kom ponent
F7. Lovpligtig fabrikationsplade og identifikationsnummer			A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
F8. Slæbeanordninger			A	A	A	A	A	A						
F9. Hjulafskærmning			A											
F10. Afskærmningssystemer						A	A	A	A	A	A	A		
F11. Masser og dimensioner			A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
F12. Mekaniske tilkoblingsanordninger	FN-regulativ nr. 55 FN-regulativ nr. 102		A ¹	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹	A	A	A	A	A	A
F13. Køretøjer til transport af farligt gods	FN-regulativ nr. 105					A	A	A	A	A	A	A		
F14. Generel buskonstruktion	FN-regulativ nr. 107			A	A									
F15. Overbygningens styrke	FN-regulativ nr. 66			A	A									
F16. Antændelighed i busser	FN-regulativ nr. 118				A									A

Noter til tabel

- A: Dato for forbuddet mod registrering af køretøjer samt markedsføring og ibrugtagning af komponenter og separate tekniske enheder: 6. juli 2022.
- B: Dato for afslag på meddelelse af EU-typegodkendelse: 6. juli 2022.
Dato for forbuddet mod registrering af køretøjer samt markedsføring og ibrugtagning af komponenter og separate tekniske enheder: 7. juli 2024.
- C: Dato for afslag på meddelelse af EU-typegodkendelse: 7. juli 2024.
Dato for forbuddet mod registrering af køretøjer samt markedsføring og ibrugtagning af komponenter og separate tekniske enheder: 7. juli 2026.
- D: Dato for afslag på meddelelse af EU-typegodkendelse: 7. januar 2026.
Dato for forbuddet mod registrering af køretøjer samt markedsføring og ibrugtagning af komponenter og separate tekniske enheder: 7. januar 2029.
- X: Den pågældende komponent eller separate tekniske enhed vedrører de angivne køretøjsklasser.

-
- (¹) Overensstemmelse kræves, hvis monteret.
- (²) Køretøjer i denne kategori skal være monteret med en afrimnings- og afdugningsanordning.
- (³) Køretøjer i denne kategori skal være monteret med forrudevisker og -vasker.
- (⁴) Følgende køretøjer er undtaget:
- trækkende køretøjer til sættevogn i klasse N₂ med en totalmasse på over 3,5 ton, men ikke over 8 ton
 - køretøjer i klasse M₂ og M₃ i gruppe A, gruppe I og gruppe II, som defineret i afsnit 2.1 i FN-regulativ nr. 107
 - ledbusser i klasse M₃ i gruppe A, gruppe I og gruppe II, som defineret i afsnit 2.1 i FN-regulativ nr. 107
 - terrængående (off road) køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂ og N₃
 - køretøjer til særlig anvendelse i klasse M₂, M₃, N₂ og N₃ og
 - køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂ og N₃ med mere end tre aksler.
- (⁵) Overensstemmelse kræves for automatiserede køretøjer.
- (⁶) For motorkøretøjer med hydraulikassisterede servostyringssystemer gælder datoerne i note C. Disse køretøjer skal imidlertid i stedet være forsynet med et system til advarsel om vognbaneskift.
-

BILAG III

Ændringer af bilag II til forordning (EU) 2018/858

I bilag II til forordning (EU) 2018/858 foretages følgende ændringer:

1) Henvisninger til »forordning (EF) nr. 661/2009« ændres som følger:

- a) I del I, tabellen, rækken vedrørende punkt 3A, tredje kolonne, affattes henvisningen til »Forordning (EF) nr. 661/2009« således:

»Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/2144 (*)

(*) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/2144 af 27. november 2019 om krav til typegodkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer for så vidt angår deres generelle sikkerhed og beskyttelsen af køretøjspassagerer og bløde trafikanter og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 og ophævelse af forordning (EF) nr. 78/2009, forordning (EF) nr. 79/2009 og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 661/2009 og Kommissionens forordning (EF) nr. 631/2009, (EU) nr. 406/2010, (EU) nr. 672/2010, (EU) nr. 1003/2010, (EU) nr. 1005/2010, (EU) nr. 1008/2010, (EU) nr. 1009/2010, (EU) nr. 19/2011, (EU) nr. 109/2011, (EU) nr. 458/2011, (EU) nr. 65/2012, (EU) nr. 130/2012, (EU) nr. 347/2012, (EU) nr. 351/2012, (EU) nr. 1230/2012 og (EU) nr. 2015/166 (EUT L 325 af 16.12.2019, s. 1).«, og

- b) hver efterfølgende henvisning til »forordning (EF) nr. 661/2009« i bilag II erstattes af en henvisning til »forordning (EU) 2019/2144«.

2) I del I foretages følgende ændringer:

- a) I tabellen foretages følgende ændringer:

i) Følgende række indsættes efter rækken vedrørende punkt 54A:

»55A	Sidekollision med pæl	Forordning (EU) 2019/2144 FN-regulativ nr. 135	X				X«						
------	-----------------------	--	---	--	--	--	----	--	--	--	--	--	--

ii) rækken vedrørende punkt 58 affattes således:

»58	Fodgængerbeskyttelse	Forordning (EU) 2019/2144 FN-regulativ nr. 127	X				X						X«
-----	----------------------	--	---	--	--	--	---	--	--	--	--	--	----

iii) rækkerne vedrørende punkt 62 og 63 affattes således:

»62	Brintsystem	Forordning (EU) 2019/2144 FN-regulativ nr. 134	X	X	X	X	X	X					X
63	Generel sikkerhed	Forordning (EU) 2019/2144	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾ «

iv) rækkerne vedrørende punkt 65 og 66 affattes således:

»65	Avancerede nødbremsesystemer	Forordning (EU) 2019/2144 FN-regulativ nr. 131		X	X		X	X					
66	System til advarsel om vognbaneskit	Forordning (EU) 2019/2144 FN-regulativ nr. 130		X	X		X	X«					

- b) i de forklarende noter foretages følgende ændringer:

i) forklarende note 3 og 4 affattes således:

»⁽³⁾ En køretøjsstabilitetsfunktion kræves monteret i henhold til artikel 4, stk. 5, i forordning (EU) 2019/2144

(⁴) Et elektronisk stabilitetskontrollsystem (ESC) kræves monteret i henhold til artikel 4, stk. 5, i forordning (EU) nr. 2019/2144«

ii) forklarende note 9A affattes således:

»(^{9A}) Et system til dæktryksovervågning kræves monteret i henhold til artikel 5, stk. 1, i forordning (EU) nr. 2019/2144«

iii) forklarende note 15 affattes således:

»(¹⁵) Der kræves overensstemmelse med forordning (EU) 2019/2144. Imidlertid forventes typegodkendelse ikke behandlet under dette punkt, da det alene omfatter en samling af individuelle punkter opført andetsteds i tabellen med reference til forordning (EU) 2019/2144«

c) I tillæg 1, tabel 1, foretages følgende ændringer:

i) rækken vedrørende punkt 46A affattes således:

»46A	Montering af dæk	Forordning (EU) 2019/2144 FN-regulativ nr. 142		B«
------	------------------	---	--	----

ii) rækken vedrørende punkt 58 affattes således:

»58	Fodgængerbeskyttelse	Forordning (EU) 2019/2144 FN-regulativ nr. 127		C Dato for afslag på meddelelse af EU-typegodkendelse: 7. januar 2026 Dato for forbud mod registrering af køretøjstypen: 7. juli 2034«
-----	----------------------	---	--	--

iii) rækkerne vedrørende punkt 62 og 63 affattes således:

»62	Brintsystem	Forordning (EU) 2019/2144 FN-regulativ nr. 134		X
63	Generel sikkerhed	Forordning (EU) 2019/2144		Der kræves overensstemmelse med forordning (EU) 2019/2144 Imidlertid forventes typegod- kendelse ikke behandlet under dette punkt, da det alene omfatter en samling af individuelle punk- ter opført andetsteds i tabellen med reference til forordning (EU) 2019/2144«

d) De forklarende bemærkninger til tillæg 1, tabel 1, affattes således:

»N/A

Retsakten finder ikke anvendelse. Der vil imidlertid kunne indføres krav om overensstemmelse med et eller flere specifikke aspekter i retsaktens.

e) I tillæg 1, tabel 2, foretages følgende ændringer:

i) rækken vedrørende punkt 46A affattes således:

»46A	Montering af dæk	Forordning (EU) 2019/2144 FN-regulativ nr. 142		B«
------	------------------	---	--	----

ii) rækken vedrørende punkt 58 affattes således:

»58	Fodgængerbeskyttelse	Forordning (EU) 2019/2144 FN-regulativ nr. 127		C Dato for afslag på meddelelse af EU-typegodkendelse: 7. januar 2026 Dato for forbud mod registrering af køretøjstypen: 7. juli 2034«
-----	----------------------	---	--	--

iii) rækkerne vedrørende punkt 62 og 63 affattes således:

»62	Brintsystem	Forordning (EU) 2019/2144 FN-regulativ nr. 134		X
63	Generel sikkerhed	Forordning (EU) 2019/2144		Der kræves overensstemmelse med forordning (EU) 2019/2144 Imidlertid forventes typegod- kendelse ikke behandlet under dette punkt, da det alene omfatter en samling af individuelle punk- ter opført andetsteds i tabellen med reference til forordning (EU) 2019/2144«

f) I tillæg 2, punkt 4, foretages følgende ændringer:

i) i tabellen »Del I: Køretøjer i klasse M₁« foretages følgende ændringer:

— rækken vedrørende punkt 58 affattes således:

»58	FN-regulativ nr. 127 Forordning (EU) 2019/2144 (Fodgængerbeskyttelse)	Køretøjerne skal være udstyret med et elektronisk blokeringsfrit bremsesystem på alle hjul. Kravene i FN-regulativ nr. 127 finder anvendelse. Et system til frontal beskyttelse skal være en integreret del af køretøjet og dermed i overensstemmelse med kravene i FN- regulativ nr. 127 eller være typegodkendt som en separat teknisk enhed.«
-----	---	--

— følgende række indsættes efter rækken vedrørende punkt 61:

»62	FN-regulativ nr. 134 Forordning (EU) 2019/2144 (Brintsystem)	Kravene i FN-regulativ nr. 134 finder anvendelse. Alternativt skal det påvises, at køretøjet er i overensstemmelse med: — materielle krav i forordning (EF) nr. 79/2009 i den udgave, der var gældende den 5. juli 2022 — Attachment 100 — Technical Standard For Fuel Systems Of Motor Vehicle Fueled By Compressed Hydrogen Gas (Japan) — GB/T 24549-2009 Fuel cell electric vehicles — safety requirements (Kina) — International standard ISO 23273:2013 Part 1: Vehicle functional safety og Part 2: Protection against hydrogen hazards for vehicles fuelled with compressed hydrogen eller — SAE J2578 — General Fuel Cell Vehicle Safety.«
-----	--	---

ii) I tabellen »Del II: Køretøjer i klasse N₁« foretages følgende ændringer:

— rækken vedrørende punkt 58 affattes således:

»58	FN-regulativ nr. 127 Forordning (EU) 2019/2144 (Fodgængerbeskyttelse)	Køretøjerne skal være udstyret med et elektronisk blokeringsfrit bremsesystem på alle hjul. Kravene i FN-regulativ nr. 127 finder anvendelse. Et system til frontal beskyttelse skal være en integreret del af køretøjet og dermed i overensstemmelse med kravene i FN-regulativ nr. 127 eller være typegodkendt som en separat teknisk enhed.«
-----	---	---

— Følgende række indsættes efter punkt 61:

»62	FN-regulativ nr. 134 Forordning (EU) 2019/2144 (Brintsystem)	Kravene i FN-regulativ nr. 134 finder anvendelse. Alternativt skal det påvises, at køretøjet er i overensstemmelse med: — materielle krav i forordning (EF) nr. 79/2009 i den udgave, der var gældende den 5. juli 2022 — Attachment 100 — Technical Standard For Fuel Systems Of Motor Vehicle Fueled By Compressed Hydrogen Gas (Japan) — GB/T 24549-2009 Fuel cell electric vehicles — safety requirements (Kina) — International standard ISO 23273:2013 Part 1: Vehicle functional safety og Part 2: Protection against hydrogen hazards for vehicles fuelled with compressed hydrogen eller — SAE J2578 — General Fuel Cell Vehicle Safety.«
-----	--	--

3) i del II, tabellen, udgår rækkerne vedrørende punkt 58, 65 og 66.

4) I del III foretages følgende ændringer:

a) i tillæg 1, tabellen, foretages følgende ændringer:

i) rækken vedrørende punkt 58 affattes således:

»58	Fodgængerbeskyttelse	Forordning (EU) 2019/2144 FN-regulativ nr. 127	X	X«		
-----	----------------------	---	---	----	--	--

ii) rækkerne vedrørende punkt 62 og 63 affattes således:

»62	Brintsystem	Forordning (EU) 2019/2144 FN-regulativ nr. 134	X	X	X	X
63	Generel sikkerhed	Forordning (EU) 2019/2144	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾ «

iii) rækkerne vedrørende punkt 65 og 66 affattes således:

»65	Avancerede nødbremsesystemer	Forordning (EU) 2019/2144 FN-regulativ nr. 131			Ikke relevant	Ikke relevant
66	System til advarsel om vognbaneskift	Forordning (EU) 2019/2144 FN-regulativ nr. 130			Ikke relevant	Ikke relevant«

b) i tillæg 2, tabellen, foretages følgende ændringer:

i) følgende række indsættes efter rækken vedrørende punkt 54A:

»55A	Sidekollision med pæl	Forordning (EU) 2019/2144 FN-regulativ nr. 135	Ikke relevant				Ikke relevant«						
------	-----------------------	---	---------------	--	--	--	----------------	--	--	--	--	--	--

ii) rækken vedrørende punkt 58 affattes således:

»58	Fodgængerbeskyttelse	Forordning (EU) 2019/2144 FN-regulativ nr. 127	Ikke relevant				Ikke relevant«						
-----	----------------------	---	---------------	--	--	--	----------------	--	--	--	--	--	--

iii) rækkerne vedrørende punkt 62 og 63 affattes således:

»62	Brintsystem	Forordning (EU) 2019/2144 FN-regulativ nr. 134	X	X	X	X	X	X					
63	Generel sikkerhed	Forordning (EU) 2019/2144	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾ «

iv) rækkerne vedrørende punkt 65 og 66 affattes således:

»65	Avancerede nødbræmsesystemer	Forordning (EU) 2019/2144 FN-regulativ nr. 131		Ikke relevant	Ikke relevant		Ikke relevant	Ikke relevant					
66	System til advarsel om vognbaneskift	Forordning (EU) 2019/2144 FN-regulativ nr. 130		Ikke relevant	Ikke relevant		Ikke relevant	Ikke relevant«					

c) i tillæg 3 foretages følgende ændringer:

i) i tabellen indsættes følgende række efter rækken vedrørende punkt 54A:

»55A	Sidekollision med pæl	Forordning (EU) 2019/2144 FN-regulativ nr. 135	Ikke relevant«
------	-----------------------	---	----------------

ii) rækken vedrørende punkt 58 affattes således:

»58	Fodgængerbeskyttelse	Forordning (EU) 2019/2144 FN-regulativ nr. 127	G«
-----	----------------------	---	----

iii) i tabellen affattes rækkerne vedrørende punkt 62 og 63 således:

»62	Brintsystem	Forordning (EU) 2019/2144 FN-regulativ nr. 134	X
63	Generel sikkerhed	Forordning (EU) 2019/2144	X ⁽¹⁵⁾ «

iv) Følgende punkt tilføjes:

»5. Punkt 1-4 finder også anvendelse på køretøjer i klasse M₁, som ikke kategoriseres som køretøjer til særlig brug, men som er køretøjer med adgang for kørestole.«

d) i tillæg 4, tabellen, foretages følgende ændringer:

i) følgende række indsættes efter rækken vedrørende punkt 54A:

»55A	Sidekollision med pæl	Forordning (EU) 2019/2144 FN-regulativ nr. 135			A«						
------	-----------------------	---	--	--	----	--	--	--	--	--	--

ii) rækken vedrørende punkt 58 affattes således:

»58	Fodgængerbeskyttelse	Forordning (EU) 2019/2144 FN-regulativ nr. 127			A«						
-----	----------------------	---	--	--	----	--	--	--	--	--	--

iii) rækkerne vedrørende punkt 62, 63, 65 og 66 affattes således:

»62	Brintsystem	Forordning (EU) 2019/2144 FN-regulativ nr. 134	X	X	X	X	X				
63	Generel sikkerhed	Forordning (EU) 2019/2144	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾
65	Avancerede nødbremsesystemer	Forordning (EU) 2019/2144 FN-regulativ nr. 131	Ikke relevant	Ikke relevant		Ikke relevant	Ikke relevant				
66	System til advarsel om vognbaneskift	Forordning (EU) 2019/2144 FN-regulativ nr. 130	Ikke relevant	Ikke relevant		Ikke relevant	Ikke relevant«				

e) i tillæg 5, tabellen, affattes rækkerne vedrørende punkt 62, 63, 65 og 66 således:

»62	Brintsystem	Forordning (EU) 2019/2144 FN-regulativ nr. 134	X
63	Generel sikkerhed	Forordning (EU) 2019/2144	X ⁽¹⁵⁾
65	Avancerede nødbremsesystemer	Forordning (EU) 2019/2144 FN-regulativ nr. 131	Ikke relevant
66	System til advarsel om vognbaneskift	Forordning (EU) 2019/2144 FN-regulativ nr. 130	Ikke relevant«

f) i tillæg 6, tabellen, affattes rækkerne vedrørende punkt 62, 63, 65 og 66 således:

»62	Brintsystem	Forordning (EU) 2019/2144 FN-regulativ nr. 134	X	
63	Generel sikkerhed	Forordning (EU) 2019/2144	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾
65	Avancerede nødbremsesystemer	Forordning (EU) 2019/2144 FN-regulativ nr. 131	Ikke relevant	
66	System til advarsel om vognbaneskift	Forordning (EU) 2019/2144 FN-regulativ nr. 130	Ikke relevant«	

g) i de forklarende noter foretages følgende ændringer:

i) den forklarende note for X affattes således:

»X Kravene i den relevante retsakt finder anvendelse.«

ii) forklarende note 3 og 4 affattes således:

»⁽³⁾ En køretøjsstabilitetsfunktion kræves monteret i overensstemmelse med artikel 4, stk. 5, i forordning (EU) 2019/2144

- (⁴) Et elektronisk stabilitetskontrollsystem (ESC) kræves monteret i overensstemmelse med artikel 4, stk. 5, i forordning (EU) nr. 2019/2144«
- iii) forklarende note 9A affattes således:
- »(^{9A}) Finder kun anvendelse, hvis køretøjer er forsynet med udstyr, der er omfattet af FN-regulativ nr. 64. Imidlertid kræves et system til dæktryksovervågning monteret i overensstemmelse med artikel 5, stk. 1, i forordning (EU) nr. 2019/2144«
- iv) forklarende note 15 affattes således:
- »(¹⁵) Der kræves overensstemmelse med forordning (EU) 2019/2144 Imidlertid forventes typegodkendelse ikke behandlet under dette punkt, da det alene omfatter en samling af individuelle punkter opført andetsteds i den relevante tabel.«
- v) forklarende note 16 og 17 udgår.
-

BILAG IV

De i artikel 15, stk. 3, omhandlede overgangsbestemmelser

FN-regulativnr.	Særlige krav	Sidste dato for registrering af ikkeoverensstemmende køretøjer samt salg eller ibrugtagning af ikkeoverensstemmende komponenter ⁽¹⁾
117	Dæk med hensyn til rullestøjsemission, vejgreb på vådt underlag og rullemodstand	30. april 2023
	Dæk i klasse C3 skal overholde kravene til rullemodstand i anden etape	

Noter til tabel

⁽¹⁾ De datoer, der er fastsat i forordning (EF) nr. 661/2009 for så vidt angår type køretøj, system og komponent, og som opfylder kravene i den udgave, der var gældende den 5. juli 2022 og forordning (EF) nr. 78/2009 for så vidt angår type køretøj og system, som opfylder kravene i den version, der var gældende den 5. juli 2022.