



Dansk udgave

Retsforskrifter

59. årgang

15. oktober 2016

Indhold

II Ikke-lovgivningsmæssige retsakter

FORORDNINGER

- ★ **Kommissionens delegerede forordning (EU) 2016/1824 af 14. juli 2016 om ændring af delegeret forordning (EU) nr. 3/2014, delegeret forordning (EU) nr. 44/2014 og delegeret forordning (EU) nr. 134/2014 for så vidt angår krav vedrørende henholdsvis køretøjers funktionelle sikkerhed, køretøjskonstruktion og generelle krav samt miljøpræstationer og fremdriftsydelse ⁽¹⁾** 1
- ★ **Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2016/1825 af 6. september 2016 om ændring af gennemførelsesforordning (EU) nr. 901/2014 for så vidt angår de administrative bestemmelser for godkendelse og markedsovervågning af to- eller trehjulede køretøjer samt quadricykler ⁽¹⁾** 47
- ★ **Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2016/1826 af 14. oktober 2016 om afvisning af at godkende aktivstoffet tricyclazol, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1107/2009 om markedsføring af plantebeskyttelsesmidler ⁽¹⁾** 88
- ★ **Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2016/1827 af 14. oktober 2016 om 255. ændring af Rådets forordning (EF) nr. 881/2002 om indførelse af visse specifikke restriktive foranstaltninger mod visse personer og enheder, der har tilknytning til ISIL (Da'esh) og Al-Qaida-organisationerne** 90
- Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2016/1828 af 14. oktober 2016 om faste importværdier med henblik på fastsættelse af indgangsprisen for visse frugter og grøntsager 92

Berigtigelser

- ★ **Berigtigelse til Kommissionens forordning (EU) 2016/919 af 27. maj 2016 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for togkontrol- og kommunikationsdelsystemerne i jernbanesystemet i Den Europæiske Union (EUT L 158 af 15.6.2016)** 94

⁽¹⁾ EØS-relevant tekst

II

(Ikke-lovgivningsmæssige retsakter)

FORORDNINGER

KOMMISSIONENS DELEGEREDE FORORDNING (EU) 2016/1824

af 14. juli 2016

om ændring af delegeret forordning (EU) nr. 3/2014, delegeret forordning (EU) nr. 44/2014 og delegeret forordning (EU) nr. 134/2014 for så vidt angår krav vedrørende henholdsvis køretøjers funktionelle sikkerhed, køretøjskonstruktion og generelle krav samt miljøpræstationer og fremdriftsydelse

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 168/2013 af 15. januar 2013 om godkendelse og markedsovervågning af to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler⁽¹⁾, særlig artikel 18, stk. 3, artikel 20, stk. 2, artikel 21, stk. 5, artikel 22, stk. 5, artikel 23, stk. 12, artikel 24, stk. 3, artikel 25, stk. 8, og artikel 54, stk. 3, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Kommissionen har registreret de problemer, som de godkendende myndigheder og interessenter har konstateret og bemærket i forordning (EU) nr. 168/2013 og i Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 3/2014⁽²⁾, Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 44/2014⁽³⁾ og Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 134/2014⁽⁴⁾ om supplerende regler til forordning (EU) nr. 168/2013; for at sikre en korrekt anvendelse af disse forordninger bør nogle af de konstaterede problemer afhjælpes ved ændringer af de pågældende retsakter.
- (2) For at sikre sammenhæng og effektivitet i EU's typegodkendelsessystem for køretøjer i klasse L er det nødvendigt løbende at forbedre de tekniske krav og prøvningsmetoder, der er fastsat i de pågældende delegerede retsakter, og tilpasse dem til den tekniske udvikling. Det er også nødvendigt at præcisere disse delegerede retsakter.
- (3) Følgende ændring af delegeret forordning (EU) nr. 3/2014 for så vidt angår tekniske krav og prøvningsprocedurer med hensyn til køretøjers funktionelle sikkerhed bør optages i bilagene til nævnte delegerede forordning med henblik på at forbedre dens sammenhæng og klarhed: Listen i bilag I til delegeret forordning (EU) nr. 3/2014, der indeholder de gældende FN/ECE-regulativer, bør ajourføres, og dens bilag XV om montering af dæk bør præciseres yderligere ved at tilføje bestemmelserne om fabrikantens erklæring med hensyn til lovligheden af

⁽¹⁾ EUT L 60 af 2.3.2013, s. 52.

⁽²⁾ Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 3/2014 af 24. oktober 2013 om supplerende bestemmelser til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 168/2013 om krav vedrørende køretøjers funktionelle sikkerhed med henblik på typegodkendelse af to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler (EUT L 7 af 10.1.2014, s. 1).

⁽³⁾ Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 44/2014 af 21. november 2013 om udbygning af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 168/2013 for så vidt angår køretøjskonstruktion og generelle krav for godkendelse af to- eller trehjulede køretøjer samt quadricykler (EUT L 25 af 28.1.2014, s. 1).

⁽⁴⁾ Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 134/2014 af 16. december 2013 om udbygning af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 168/2013 for så vidt angår krav til miljøpræstationer og fremdriftsydelse og ændring af bilag V hertil (EUT L 53 af 21.2.2014, s. 1).

»anvendelseskategorien« med kontrol i overensstemmelse hermed. Yderligere præciseringer bør føjes til bilag XVII til Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 3/2014 for så vidt angår indvendigt udstyr, til dens bilag XVIII for så vidt angår effektbegrænsning og dens bilag XIX for så vidt angår krav vedrørende strukturel integritet, herunder især krav, der vedrører cykler med motor i anvendelsesområdet for forordning (EU) nr. 168/2013.

- (4) Med henblik på fuldstændighed og nøjagtighed, er det hensigtsmæssigt, at listen over FN/ECE-regulativer, hvis anvendelse er obligatorisk, som er anført i bilag I til delegeret forordning (EU) nr. 3/2014, omfatter FN/ECE-regulativ nr. 1, 3, 6, 7, 8, 16, 19, 20, 28, 37, 38, 39, 43, 46, 50, 53, 56, 57, 60, 72, 74, 75, 78, 81, 82, 87, 90, 98, 99, 112 og 113.
- (5) Følgende ændringer af delegeret forordning (EU) nr. 44/2014 bør foretages med henblik på at forbedre sammenhængen og nøjagtigheden: Bilag I til delegeret forordning (EU) nr. 44/2014 indeholder en liste over gældende FN/ECE-regulativer, som bør ajourføres; bilag II til forordning (EU) nr. 44/2014 bør suppleres med hensyn til mærkningskrav for dele, materialer og komponenter med henblik på identifikation og forebyggelse af manipulation; bilag III til nævnte delegerede forordning bør ændres for at præcisere kravene vedrørende omstilling af køretøjer i underklasse L3e/L4e-A2 til A3-motorcykler og omvendt; der bør foretages visse ændringer i bilag XI til delegeret forordning (EU) nr. 44/2014 om masser og dimensioner, navnlig definitionerne af frihøjde for underkategorierne L3e-AxE (enduro-motorcykel) og L3e-AxT (trial-motorcykel); bilag XII til delegeret forordning (EU) nr. 44/2014 bør ændres for så vidt angår grænsefladen for standardiserede egendiagnosesystemer; og der bør foretages visse præciseringer i bilag XVI til den samme delegerede forordning om støtteben på disse motorcykelunderkategorier.
- (6) Egendiagnosesystemer (»OBD«) er afgørende for en effektiv reparation og vedligeholdelse af køretøjer. En præcis diagnose hjælper reparatøren med hurtigt at identificere, hvilken mindste udskiftelige enhed der skal repareres eller udskiftes. Med henblik på at følge med den hurtige tekniske udvikling på området for fremdriftskontrolsystemer bør listen over anordninger, som overvåges for funktionsfejl i strømgennemgangen, gennemgås i 2017. Inden den 31. december 2018 bør det fastslås, om der skal tilføjes yderligere anordninger og fejl til listerne i tillæg 2 til bilag XII til delegeret forordning (EU) nr. 44/2014, således at medlemsstaterne, køretøjsfabrikanterne, deres leverandører og reparationsindustrien har tilstrækkelig tid til at tilpasse sig inden ikrafttrædelsen af OBD-etape II. PID \$1C på det relevante egendiagnosesystem kan programmeres til \$00 eller \$FF, så længe dens værdi ikke er blevet standardiseret for køretøjer i klasse L. Med henblik på sammenhæng og fuldstændighed — og eftersom offentliggørelsen af den reviderede standard ISO 15031-5:20xx indeholder en sådan standardiseret værdi beregnet til køretøjer i klasse L — bør denne standardiserede værdi programmeres ud fra en PID \$1C-ordre fra et generisk scanningsværktøj.
- (7) Med henblik på fuldstændighed og sammenhæng bør visse ligninger i bilag II og V til delegeret forordning (EU) nr. 134/2014 tilpasses; i bilag VI til nævnte delegerede forordning bør — hvad angår de forureningsbegrænsende anordningers holdbarhed — kriterierne for klassificering af SRC-LeCV-distanceakkumuleringscyklussen tilpasses til den tekniske udvikling; endelig bør bilag IX til delegeret forordning (EU) nr. 134/2014 ændres for at tage hensyn til nogle af bestemmelserne om foranstaltninger til forebyggelse af uautoriserede indgreb i FN/ECE-regulativ nr. 9, 41, 63 og 92 på området for godkendelse med hensyn til lydegenskaber, navnlig for multimodale lydsystemer.
- (8) En af de foranstaltninger, som har til formål at reducere uforholdsmæssigt høje emissioner af carbonhydrider fra køretøjer i klasse L, vedrører sænkning af de grænseværdier for fordampningsemission af carbonhydrider, der er fastsat i bilag VI(C) til forordning (EU) nr. 168/2013. Med henblik herpå skal der udføres en type IV-prøvning ved typegodkendelsen for at måle køretøjets fordampningsemissioner. Et af kravene i forbindelse med en type IV-prøvning i et forsejlet hus til bestemmelse af fordampning (SHED-prøvning) er enten at montere en hurtigt ældet adsorptionsbeholder eller alternativt at anvende en additiv forringelsesfaktor, når der er monteret en »degreened« adsorptionsbeholder. I forbindelse med den i artikel 23, stk. 4, i forordning (EU) nr. 168/2013 omhandlede miljøundersøgelse vil det blive undersøgt, om det vil have en gunstig indvirkning på omkostningerne at fastholde denne forringelsesfaktor som et alternativ til montering af en repræsentativ og hurtigt ældet adsorptionsbeholder. Hvis undersøgelsen viser, at denne metode ikke har en gunstig indvirkning på omkostningerne, vil der i god tid blive fremsat et forslag med henblik på at slette dette alternativ, som bør finde anvendelse efter Euro 5.
- (9) Der er behov for en standardiseret metode for måling af køretøjers energieffektivitet (brændstofforbrug eller elektrisk energiforbrug, carbondioxidemissioner samt elektrisk rækkevidde) for at sikre, at der ikke forekommer tekniske hindringer for handlen mellem medlemsstater og for desuden at sikre, at forbrugerne og brugerne modtager objektive og præcise oplysninger. Indtil en harmoniseret prøvningsprocedure er vedtaget for køretøjer i klasse L1e med pedaler som omhandlet i bilag I til forordning (EU) nr. 168/2013 og i punkt 1.1.2 i bilag XIX til delegeret forordning (EU) nr. 3/2014, bør disse køretøjer i klasse L1e være undtaget fra prøvningen af elektrisk rækkevidde.

- (10) Delegeret forordning (EU) nr. 3/2014, delegeret forordning (EU) nr. 44/2014 og delegeret forordning (EU) nr. 134/2014 bør derfor ændres.
- (11) Da forordning (EU) nr. 168/2013, delegeret forordning (EU) nr. 3/2014, delegeret forordning (EU) nr. 44/2014 og delegeret forordning (EU) nr. 134/2014 allerede finder anvendelse, og da ændringerne af disse retsakter omfatter et antal rettelselser, bør denne forordning træde i kraft snarest muligt —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

I delegeret forordning (EU) nr. 3/2014 foretages følgende ændringer:

- 1) i artikel 3, stk. 2, erstattes »fabrikanterne« af »fabrikanterne af dele og udstyr«
- 2) bilagene ændres i overensstemmelse med bilag I til nærværende forordning.

Artikel 2

I delegeret forordning (EU) nr. 44/2014 foretages følgende ændringer:

- 1) i artikel 3, stk. 2, erstattes »fabrikanterne« af »fabrikanterne af dele og udstyr«
- 2) bilagene ændres som anført i bilag II til nærværende forordning.

Artikel 3

I delegeret forordning (EU) nr. 134/2014 foretages følgende ændringer:

- 1) Artikel 2 ændres som følger:
 - a) stk. 16 (vedrører ikke den danske udgave);
 - b) stk. 42 affattes således:

»(42) »køretøjets maksimale trediveminuttershastighed«: den maksimale hastighed for køretøjet målt i løbet af 30 minutter i forbindelse med den effektmåling over 30 minutter, der er fastlagt i FN/ECE-regulativ nr. 85 (*)

(*) EUT L 326 af 24.11.2006, s. 55.«

- 2) i artikel 3, stk. 4, erstattes »fabrikanterne« af »fabrikanterne af dele og udstyr«;
- 3) bilagene ændres i overensstemmelse med bilag III til nærværende forordning.

Artikel 4

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

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 14. juli 2016.

På Kommissionens vegne
Jean-Claude JUNCKER
Formand

BILAG I

Ændringer af delegeret forordning (EU) nr. 3/2014

I bilagene til delegeret forordning (EU) nr. 3/2014 foretages følgende ændringer:

1) Bilag I affattes således:

»BILAG I

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

FN/ECE-regulativ nr.	Emne	Ændringsserie	EUT-henvisning	Anvendelse
1	Forlygter til motorkøretøjer (R2, HS1)	02	EUT L 177 af 10.7.2010, s. 1.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e og L7e
3	Refleksanordninger	Supplement 12 til ændringsserie 02	EUT L 323 af 6.12.2011, s. 1.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e og L7e
6	Retningsviserblinklys	Supplement 25 til ændringsserie 01	EUT L 213 af 18.7.2014, s. 1.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e og L7e
7	Positionslygter fortil, baglygter og stoplygter	Supplement 23 til ændringsserie 02	EUT L 285 af 30.9.2014, s. 1.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e og L7e
8	Forlygter til motorkøretøjer (H1, H2, H3, HB3, HB4, H7, H8, H9, H11, HIR1, HIR2)	05	EUT L 177 af 10.7.2010, s. 71.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e og L7e
16	Sikkerhedsseler, fastholdelses-anordninger og barnefastholdelses-anordninger	Supplement 5 til ændringsserie 06	EUT L 304 af 20.11.2015, s. 1.	L2e, L4e, L5e, L6e og L7e
19	Tågeforlygter	Supplement 6 til ændringsserie 04	EUT L 250 af 22.8.2014, s. 1.	L3e, L4e, L5e og L7e
20	Forlygter til motorkøretøjer (H4)	03	EUT L 177 af 10.7.2010, s. 170.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e og L7e
28	Lydsignalanordninger	Supplement 3 til ændringsserie 00	EUT L 323 af 6.12.2011, s. 33.	L3e, L4e og L5e
37	Glødelamper	Supplement 42 til ændringsserie 03	EUT L 213 af 18.7.2014, s. 36.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e og L7e

FN/ECE-regulativ nr.	Emne	Ændringsserie	EUT-henvisning	Anvendelse
38	Tågebaglygter	Supplement 15 til ændringsserie 00	EUT L 4 af 7.1.2012, s. 20.	L3e, L4e, L5e og L7e
39	Ensartede forskrifter vedrørende godkendelsen af køretøjer med hensyn til speedometerudstyr, herunder montering af dette	Supplement 5 til regulativets oprindelige udgave	EUT L 120 af 13.5.2010, s. 40.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e og L7e
43	Sikkerhedsglas	Supplement 2 til ændringsserie 01	EUT L 42 af 12.2.2014, s. 1.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e og L7e
46	Anordninger til indirekte udsyn (førerspejle)	Supplement 1 til ændringsserie 04	EUT L 237 af 8.8.2014, s. 24.	L2e, L5e, L6e og L7e
50	Lyskomponenter til køretøjer i klasse L	Supplement 16 til ændringsserie 00	EUT L 97 af 29.3.14, s. 1.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e og L7e
53	Montering af lysanordninger (motorcykel)	Supplement 14 til ændringsserie 01	EUT L 166 af 18.6.2013, s. 55.	L3e
56	Forlygter til knallerter og køretøjer, der betragtes som knallerter	01	EUT L 89 af 25.3.2014, s. 1.	L1e, L2e og L6e
57	Forlygter til motorcykler og køretøjer, der betragtes som motorcykler	02	EUT L 130 af 1.5.2014, s. 45.	L3e, L4e, L5e og L7e
60	Identificering af betjeningsanordninger, kontrolanordninger og indikatorer	Supplement 4 til ændringsserie 00	EUT L 297 af 15.10.2014, s. 23.	L1e og L3e
72	Forlygter til motorcykler og køretøjer, der betragtes som motorcykler (HS1)	01	EUT L 75 af 14.3.2014, s. 1.	L3e, L4e, L5e og L7e
74	Montering af lysanordning (knallert)	Supplement 7 til ændringsserie 00	EUT L 166 af 18.6.2013, s. 88.	L1e
75	Dæk	Supplement 13 til ændringsserie 01	EUT L 84 af 30.3.2011, s. 46.	L1e, L2e, L3e, L4e og L5e
78	Bremsning, herunder blokeringsfri bremsesystemer og kombinerede bremsesystemer	Korrigendum 2 til ændringsserie 03	EUT L 24 af 30.1.2015, s. 30.	L1e, L2e, L3e, L4e og L5e
81	Førerspejle	Supplement 2 til ændringsserie 00	EUT L 185 af 13.7.2012, s. 1.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e og L7e

FN/ECE-regulativ nr.	Emne	Ændringsserie	EUT-henvisning	Anvendelse
82	Forlygter til knallerter og køretøjer, der betragtes som knallerter (HS2)	01	EUT L 89 af 25.3.2014, s. 92.	L1e, L2e og L6e
87	Kørelsygter	Supplement 15 til ændringsserie 00	EUT L 4 af 7.1.2012, s. 24.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e og L7e
90	Udskiftningsbremsebelægningsenheder og udskiftnings-tromlebremsebelægninger	02	EUT L 185 af 13.7.2012, s. 24.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e og L7e
98	Forlygter udstyret med gasudladningslyskilde	Supplement 4 til ændringsserie 01	EUT L 176 af 14.6.2014, s. 64.	L3e
99	Gasudladningslyskilder	Supplement 9 til ændringsserie 00	EUT L 285 af 30.9.2014, s. 35.	L3e
112	Forlygter med asymmetriske lysbundter	Supplement 4 til ændringsserie 01	EUT L 250 af 22.8.2014, s. 67.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e og L7e
113	Forlygter med symmetriske lysbundter	Supplement 3 til ændringsserie 01	EUT L 176 af 14.6.2014, s. 128.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e og L7e

Forklarende bemærkning: At en komponent er medtaget på denne liste, gør det ikke obligatorisk at montere denne komponent. For visse komponenter er der dog fastsat obligatoriske monteringskrav i andre bilag til denne forordning.«.

2) I bilag IV foretages følgende ændringer:

a) Punkt 4.1.4 affattes således:

»4.1.4. Hvis det indbyggede REESS kan oplades eksternt af føreren, må køretøjet ikke kunne bevæge sig via sit eget fremdriftssystem, så længe den eksterne elektriske strømforsynings stik er fysisk forbundet til køretøjets tilkobling. For køretøjer i klasse L1e med en masse i køreklar stand på ≤ 35 kg skal køretøjets evne til at bevæge sig via sit eget fremdriftssystem være hæmmet, så længe batteriopladerens stik er fysisk forbundet til den eksterne strømforsyning. Opfyldelse af dette krav skal påvises ved at bruge det stik eller den batterioplader, der specificeres af køretøjsfabrikanten. I tilfælde af permanent tilkoblede ladekabler anses ovennævnte krav for opfyldt, når anvendelse af ladekablet åbenlyst forhindrer anvendelse af køretøjet (f.eks. ved at kablet altid er ført over betjeningspanelet, førerens sadel, førersædet, styret eller rattet, eller det sæde, der dækker kablets oplagringsrum, ikke kan lukkes).«.

b) Punkt 4.3 affattes således:

»4.3 Baglæns kørsel

Det må ikke være muligt at aktivere køretøjets betjeningsanordning til baglæns kørsel på en ukontrolleret måde, mens køretøjet er i fremadgående bevægelse, for så vidt som en sådan aktivering kunne medføre en pludselig og kraftig opbremsning eller blokering af hjulene. Det kan dog være muligt at aktivere køretøjets betjeningsanordning til baglæns kørsel på en sådan måde, at den kan bremse køretøjet gradvis.«.

3) Bilag VII, del 1, punkt 1.1.1 affattes således:

»1.1.1. Alle sikkerhedsrunder på køretøjet skal være typegodkendt i henhold til FN/ECE-regulativ nr. 43 (*).

(*) EUT L 42 af 12.2.2014, s. 1.«.

4) I bilag VIII foretages følgende ændringer:

a) Punkt 1.1.1.1 og 1.1.1.2 affattes således:

»1.1.1.1. Det skal sikres, at ingen afvigelser af de foreskrevne symbolers form og retning er tilladt, navnlig skal enhver form for tilpasset udseende af de foreskrevne symboler være forbudt.

1.1.1.2. Mindre uregelmæssigheder vedrørende stregtykkelse, mærkning og andre relevante produktionstolerancer skal accepteres, jf. punkt 4 i ISO 2575:2010/Amd1:2011 (designprincipper).«.

b) Punkt 2.1.3 affattes således:

»2.1.3. Det skal sikres, at ingen afvigelser af de foreskrevne symbolers form og retning er tilladt, navnlig skal enhver form for tilpasset udseende af de foreskrevne symboler være forbudt.

Mindre uregelmæssigheder vedrørende stregtykkelse, mærkning og andre relevante produktionstolerancer skal accepteres, jf. punkt 4 i ISO 2575:2010/Amd1:2011 (designprincipper).«.

5) I bilag IX foretages følgende ændringer:

a) Punkt 1.12 affattes således:

»1.12 Når aktiveringen af forlygter eller køreløslygter, der tændes automatisk, afhænger af om en motor er i gang, skal dette for køretøjer med elektriske eller andre alternative fremdriftssystemer og køretøjer udstyret med automatisk stop/start-system for fremdriftsenheden betragtes som værende knyttet til aktivering af hovedkontakten med køretøjet i normal driftstilstand.«.

b) Punkt 2.3.11.8 affattes således:

»2.3.11.8. Andre forskrifter:

— hvis ikke andet er foreskrevet for baklygteanordninger, der kan typegodkendes for køretøjer i klasse L, skal baklygten typegodkendes i henhold til FN/ECE-regulativ nr. 23 (*).

(*) EUT L 237 af 8.8.2014, s. 1.«.

c) Punkt 2.3.15.8 affattes således:

»2.3.15.8. Andre forskrifter:

— hvis ikke andet er foreskrevet for sidemærkeringslygter, der kan godkendes til køretøjer i klasse L, skal lygterne være typegodkendt i henhold til FN/ECE-regulativ nr. 91 (*).

(*) EUT L 4 af 7.1.2012, s. 27.«.

6) I bilag XV foretages følgende ændringer:

a) Punkt 1.1 og 1.1.1 affattes således:

»1.1. Med forbehold af bestemmelserne i punkt 1.1.1-1.1.2 skal alle dæk, som monteres på et køretøj, herunder eventuelle reservedæk, være typegodkendt i henhold til FN/ECE-regulativ nr. 75.

1.1.1. Hvis køretøjet er konstrueret til anvendelsesforhold, som er uforenelige med egenskaberne for dæk, der er typegodkendt i henhold til FN/ECE-regulativ nr. 75, der anvendes i Unionens lovgivning på tidspunktet for typegodkendelsen af køretøjet, og det derfor er nødvendigt at montere dæk med andre egenskaber, finder kravene i punkt 1.1 ikke anvendelse, forudsat at følgende betingelser er opfyldt:

— dækkene er typegodkendt i henhold til Rådets direktiv 92/23/EØF (*), Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 661/2009 (**) eller FN/ECE-regulativ nr. 106, og

— den godkendende myndighed og den tekniske tjeneste skal have forvissat sig om, at de monterede dæk er passende til køretøjets driftsforhold; undtagelsens art og begrundelsen for godkendelsen skal være tydeligt angivet i prøvningsrapporten.

(*) Rådets direktiv 92/23/EØF af 31. marts 1992 om dæk til motorkøretøjer og påhængskøretøjer samt om montering heraf (EFT L 129 af 14.5.1992, s. 95).

(**) 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).«.

b) Punkt 1.2 udgår.

c) Punkt 2.2 affattes således:

»2.2. Køretøjets fabrikant kan begrænse anvendelseskategorien for originale dæk og udskiftningsdæk, der kan monteres på køretøjet. I dette tilfælde skal anvendelseskategorierne for dæk, som kan monteres på køretøjet klart fremgå af køretøjets instruktionsbog.«.

d) Punkt 2.2.1. udgår.

e) Punkt 2.3 affattes således:

»2.3. Det rum, hjulet har at dreje rundt i, skal være så stort, at bevægelsen kan foregå uhindret ved brug af den maksimalt tilladte dækstørrelse og fælgbredde under hensyntagen til mindste og største indpresningsdybde og ved overholdelse af de minimums- og maksimumskrav vedrørende ophæng og styring, som køretøjsfabrikanten har angivet. Dette kontrolleres ved at gennemføre prøvningerne med de største og bredeste dæk i hvert rum under hensyntagen til den gældende fælgdimension og den maksimalt tilladte dækbredde og udvendige diameter af dækket i forhold til dækdimensjonsbetegnelser som fastsat i den gældende lovgivning. Kontrollen udføres ved at foretage rotationer med en repræsentation af dækkets tilladte dimensioner i form af en maksimumstolerance, ikke blot det faktiske dæk, i rummet for det pågældende hjul.«.

f) Følgende indsættes som punkt 2.1.3, 2.3.2 og 2.4:

»2.3.1. Alle dæk, som kan monteres på køretøjet i overensstemmelse med punkt 2.2 skal tages i betragtning ved fastsættelsen af de tilladte samlede dimensioner (dvs. den maksimale tolerance) for det relevante dæk, som er gældende i EU-lovgivningen på tidspunktet for typegodkendelse af køretøjet. Til dette formål skal enten de specifikationer, som er fastsat i bilag 5 til FN/ECE-regulativ nr. 75, eller de tilladte procentsatser som fastsat for størrelser ikke opført i nævnte bilag tages i betragtning (f.eks. totalbredde for universaldæk (MST) + 25 %, normale dæk og vinterdæk + 10 % for fælgdiameter kode 13 og derover og + 8 % i tilfælde af fælgdiameterkode 12 inkl.).«.

- 2.3.2. Derudover afhænger den tilladte dynamiske højdeekspansion af diagonal- og diagonalbæltedæk, som er godkendt i henhold til FN/ECE-regulativ nr. 75, af dækkets hastighedskategori og anvendelseskategori. Med henblik på at sikre et passende udvalg af diagonal- og diagonalbælteudskiftningsdæk til slutbrugeren af køretøjet, skal køretøjsfabrikanten tage hensyn både til de tilladte anvendelseskategorier og den hastighedskategori, der er forenelig med køretøjets konstruktivt bestemte maksimale hastighed ved fastsættelsen af den tilladte tolerance, der er fastsat i punkt 4.1 i bilag 9 til FN/ECE-regulativ nr. 75 (dvs. $H_{dyn} = H \times 1,10$ til $H_{dyn} = H \times 1,18$). Strengere kategorier kan tages i betragtning efter køretøjsfabrikantens skøn.
- 2.4. Den tekniske tjeneste kan tillade en alternativ prøvningsprocedure (f.eks. virtuel prøvning) for at kontrollere, om kravene i punkt 2.3 til 2.3.2 er opfyldt, såfremt afstanden mellem dækkets maksimumtolerance og køretøjets struktur overstiger 10 mm i alle punkter.«.

g) Punkt 4.2.2 affattes således:

- »4.2.2. For køretøjer, som normalt er udstyret med almindelige dæk og lejlighedsvis udstyret med vinterdæk, hvor symbolet for hastighedskategori på vinterdækket skal svare til en hastighed, der enten er højere end køretøjets konstruktivt bestemte maksimale hastighed eller ikke er under 130 km/t (eller begge dele). Hvis køretøjets konstruktivt bestemte maksimale hastighed er højere end den hastighed, der svarer til laveste hastighedskategori af de vinterdæk, der er monteret, skal der anbringes et advarselmærke for maksimumshastighed, som angiver den laveste værdi af den maksimale hastighedsevne af de monterede vinterdæk eller den af fabrikanten anbefalede hastighed for køretøjet (afhængigt af, hvad der er lavest), inde i køretøjet på et synligt sted, eller, hvis køretøjet ikke har et indvendigt rum, så tæt som muligt på instrumentbrættet, således at det umiddelbart og hele tiden kan ses af føreren.«.

7) I bilag XVI foretages følgende ændringer:

a) Punkt 2.1 affattes således:

- »2.1. Alle tegn på pladen skal være af et retroreflekterende materiale, der er typegodkendt som klasse D, E eller D/E i henhold til FN/ECE-regulativ nr. 104 (*).

(*) EUT L 75 af 14.3.2014, s. 29.«.

b) Punkt 3.3.1 affattes således:

- »3.3.1. Nummerpladen skal være anbragt vinkelret ($\pm 5^\circ$) på køretøjets længdeplan.«.

c) Punkt 3.6.1, første afsnit, affattes således:

- »— de to vertikale planer gennem pladens sidekanter, der danner en vinkel på 30° udefter til venstre og til højre for pladen i forhold til plan i længderetningen, der er parallelt med køretøjets midterplan i længderetningen og går gennem centrum af pladen«.

d) Punkt 3.6.2, første afsnit, affattes således:

- »— de to vertikale planer gennem pladens sidekanter, der danner en vinkel på 30° udefter til venstre og til højre for pladen i forhold til plan i længderetningen, der er parallelt med køretøjets midterplan i længderetningen og går gennem centrum af pladen«.

8) I bilag XVII foretages følgende ændringer:

a) Følgende indsættes som punkt 1.1.6.3.1:

- »1.1.6.3.1. Hvis instrumentpanelets niveau befinder sig over et vandret plan, som er sammenfaldende med R-punktet for førerens siddeplads, skal der anvendes et knæformet prøvningsapparat over den øvre horisontale grænse for den indvendige zone 2 for at vurdere berøringskanterne på instrumentbrættet, samt alle komponenter, som er monteret direkte på det, og som er beliggende under instrumentpanelets niveau. Den tekniske tjeneste skal efter aftale med den typegodkendende myndighed

i prøvningsrapporten klart angive, hvilke indvendige dele, der anses for at høre til instrumentpanelet og relevante elementer. Styretøjets betjeningsindretning skal lades ude af betragtning ved fastlæggelse af instrumentpanelets niveau.«.

b) Følgende indsættes som punkt 2.1.8:

»2.1.8. Berøringskanterne på typegodkendte indvendige førerspejle (klasse I) anses for at være i overensstemmelse med forskrifterne i dette bilag.«.

c) Punkt 2.2.1 affattes således:

»2.2.1. I denne zone såvel som den i punkt 1.1.6.3.1 omhandlede skal et knæformet prøvningsapparat bevæges fra en hvilken som helst given startplacering i en horisontal og fremadgående retning, mens apparatets x-akse kan varieres inden for de specificerede grænser. Alle berøringskanter undtagen nedennævnte skal være afrundede med en rundingsradius på mindst 3,2 mm. Der ses bort fra berøringer med apparatets bagside.«.

d) Følgende indsættes som punkt 2.4, 2.4.1 og 2.4.2:

»2.4. Den indvendige zone 1, 2 og 3

2.4.1. Radius af berøringskanter, der ikke kan bestemmes nøjagtigt ved brug af konventionelle måleredskaber (f.eks. radiusmåler) som følge af skrå hjørner, begrænsede fremspring, karakter- eller stillinjer, ribber og stød samt overfladegrnulering, anses for at være i overensstemmelse med kravene, forudsat at sådanne kanter som minimum er afrundede.

2.4.2. Køretøjets fabrikant kan som alternativ vælge fuldt ud at gennemføre alle relevante krav i FN/ECE-regulativ nr. 21 (*) som foreskrevet for køretøjsklasse M1, der dækker hele interiøret og ikke kun dele heraf.

(*) EUT L 188 af 16.7.2008, s. 32.«.

9) I bilag XVIII foretages følgende ændringer:

a) Punkt 1.1.2.1.1. affattes således:

»1.1.2.1.1. Justering af gnistegenskaberne, herunder tændingstidspunkt og/eller -forstilling for at begrænse køretøjets maksimale konstruktivt bestemte hastighed og/eller den maksimale effekt er tilladt for klasse L3e-A2 (kun hvis maksimale nettoeffekt ≥ 20 kW), L3e — A3, L4e-A, L5e, L6eB og L7eC. Det kan også være tilladt for andre klasser, forudsat at indgrebet ikke påvirker emissionen af forurenende gasser og CO₂, samt brændstofforbruget negativt ved køretøjets maksimale konstruktivt bestemte hastighed og/eller den maksimale effekt, hvilket skal kontrolleres af den tekniske tjeneste.«.

b) Punkt 1.1.2.5 affattes således:

»1.1.2.5. Mindst to af de begrænsningsmetoder, der er anvendt i punkt 1.1.2.1-1.1.2.4, skal fungere uafhængigt af hinanden, være af forskellig karakter og være baseret på forskellige konstruktionsprincipper, selv om de kan anvende lignende elementer (f.eks. de to metoder baseret på omdrejningshastighed som et kriterium, men hvor den ene anvender måling inde i motoren, mens den anden anvender måling ved fremdriftssystemets transmission). Hvis én af metoderne ikke fungerer efter hensigten (f.eks. på grund af uautoriseret indgreb), må det ikke påvirke de øvrige metoders begrænsningsfunktion. I dette tilfælde kan den maksimale effekt og/eller køretøjshastighed, der kan nås, være lavere end under normale

omstændigheder. Uden at det berører produktionens overensstemmelse med den tolerance, der er fastsat i punkt 4.1.4 i bilag IV til forordning (EU) nr. 44/2014, må den maksimale effekt og/eller køretøjets hastighed ikke være højere end der påvistes ved typegodkendelsen, hvis en af de to overflødige begrænsningsmetoder er fjernet.»

c) Følgende indsættes som punkt 1.1.2.6 til 1.1.2.9:

- »1.1.2.6 Køretøjsfabrikanten skal kunne gøre brug af andre begrænsningsmetoder end dem, der er anført i punkt 1.1.2.1-1.1.2.4, hvis fabrikanten kan påvise over for den tekniske tjeneste og den godkendende myndighed, at disse alternative begrænsningsmetoder opfylder redundansprincipperne i punkt 1.1.2.5, og forudsat, at mindst én af de parametre, der er anført i punkt 1.1.2.1, 1.1.2.2 eller 1.1.2.3 (f.eks. begrænsning af brændstofmasse, luftmasse, gnistdannelse og fremdriftssystemets rotation) anvendes i en af begrænsningsmetoderne.
- 1.1.2.7. Fabrikanten skal have mulighed for at kombinere to eller flere af de individuelle begrænsningsmetoder, som er omhandlet i punkt 1.1.2.1-1.1.2.4, som del af en begrænsningsstrategi. En sådan kombination af begrænsningsmetoder skal betragtes som en enkelt begrænsningsmetode jf. punkt 1.1.2.5.
- 1.1.2.8. Individuelle begrænsningsmetoder eller kombinationer af begrænsningsmetoderne omhandlet i punkt 1.1.2.1-1.1.2.4 kan anvendes mere end én gang, forudsat at deres forskellige anvendelser fungerer uafhængigt af hinanden, jf. punkt 1.1.2.5, således at, hvis en af metoderne ikke fungerer som tilsigtet (f.eks. på grund af uautoriserede indgreb), vil det ikke hæmme funktionen i en anden anvendelse af den samme begrænsningsmetode eller kombination af metoder.
- 1.1.2.9. En begrænsningsstrategi, som i tilfælde af svigt (f.eks. på grund af uautoriserede indgreb) inkluderer aktiveringen af en særlig drift (f.eks. »limp home«) med væsentligt reduceret maksimal køretøjshastighed og/eller maksimal effekt, der ikke egnet til normal drift, eller som aktiverer en alkolås, som forhindrer motorens drift så længe svigtet gør sig gældende, betragtes som én begrænsningsmetode.»

d) Punkt 1.1.4 affattes således:

- »1.1.4. Levering og brug af ethvert andet middel, der gør det muligt for køretøjets fører direkte eller indirekte at justere, indstille, vælge eller ændre de maksimale præstationer for fremdriftsenheden på grundlag af de informationer, der fremsendes i overensstemmelse med bilag I, afsnit B, punkt 2.8, nr. 1.82-1.8.9, til forordning (EU) nr. 901/2014 (f.eks. højtydende afbryder, særligt kodet genkendelsestransponder i tændingsnøglen, fysiske eller elektroniske jumperindstillinger, valgmuligheder i elektroniske menuer, programmerbare funktioner i styreenheder), og som resulterer i overskridelser heraf, er forbudt.»

e) Punkt 2.1 affattes således:

- »2.1. Køretøjsfabrikanten skal påvise overensstemmelse med de specifikke krav i punkt 1.1-1.1.2.9 ved at påvise, at to eller flere af de anvendte metoder — ved at integrere specifikke anordninger og/eller funktioner i køretøjets fremdriftssystem — sikrer den krævede maksimale kontinuerlige nominelle effekt eller nettoeffekt og/eller den maksimale kørehastighedsbegrænsning, og at hver metode gør dette på fuldstændig uafhængig vis.»

10) I bilag XIX foretages følgende ændringer:

a) Punkt 1.1.1 affattes således:

- »1.1.1. Køretøjer i klasse L1e-A og pedalcykler i køretøjsklasse L1e-B skal være konstrueret og fremstillet, så de er i overensstemmelse med alle forskrifter vedrørende krav og prøvningsmetoder, der er fastsat for samling af styrstamme, saddele, forgaffler og rammer som indeholdt i ISO-standard 4210: 2014, uanset eventuelle misforhold mellem anvendelsesområder i den tekniske standard. Den mindste værdi af de krævede prøvningskræfter skal være i overensstemmelse med tabel 19-1 i punkt 1.1.1.1.»

b) Følgende indsættes som punkt 1.1.1.1:

»1.1.1.1

Tabel 19-1

Prøvnings- og mindstestyrker eller antal prøvningscykluser for køretøjer i klasse L1e-A og pedalcykler i køretøjsklasse L1e-B

Emne	Prøvningens betegnelse	Reference til prøvning, der skal anvendes	Minimumsværdi for krævet prøvningskraft eller mindste antal prøvningscykluser
Styr og styrstamme	Sideværts bøjningsprøve (statisk prøvning)	ISO 4210-5:2014, prøvningsmetode 4.3	800 N (= Kraft, F ₂)
	Udmattelsesprøvning (trin 1 — faseforskudt belastning)	ISO 4210-5:2014, prøvningsmetode 4.9	270 N (= Kraft, F ₆)
	Udmattelsesprøvning (trin 2 — faset belastning)	ISO 4210-5:2014, prøvningsmetode 4.9	2014, prøvningsmetode 4.9 370 N (= Kraft, F ₇)
Ramme	Udmattelsesprøvning med pedalkræfter	ISO 4210-6:2014, prøvningsmetode 4.3	1 000 N (= Kraft, F ₁)
	Udmattelsesprøvning med vandrette kræfter	ISO 4210-6:2014, prøvningsmetode 4.4	C1 = 100 000 (= antal prøvningscykluser)
	Udmattelsesprøvning med lodrette kræfter	ISO 4210-6:2014, prøvningsmetode 4.5	1 100 N (= Kraft, F ₄)
Forgaffel	Statisk bøjningsprøve	ISO 4210-6:2014, prøvningsmetode 5.3	1 500 N (= Kraft, F ₅)
Saddelpind	Fase 1, udmattelsesprøvning	ISO 4210-9:2014, prøvningsmetode 4.5.2	1 100 N (= Kraft, F ₃)
	Fase 2, statisk styrkeprøvning	ISO 4210-9:2014, prøvningsmetode 4.5.3	2 000 N (= Kraft, F ₄)«.

c) i punkt 1.2 erstattes »transmissionssystemet« af »drivlinjen«.

BILAG II

Ændringer af delegeret forordning (EU) nr. 44/2014

I bilagene til delegeret forordning (EU) nr. 44/2014 foretages følgende ændringer:

1) Bilag I affattes således:

»BILAG I

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

FN/ECE-regulativ nr.	Emne	Ændringsserie	EUT-henvisning	Anvendelse
10	Elektromagnetisk kompatibilitet	Supplement 1 til ændringsserie 04	EUT L 254 af 20.9.2012, s. 1	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e og L7e
62	Beskyttelse mod uautoriseret anvendelse	Supplement 2 til ændringsserie 00	EUT L 89 af 27.3.2013, s. 37	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e og L7e

Forklarende bemærkning: At en komponent er medtaget på denne liste, gør det ikke obligatorisk at montere denne komponent. For visse komponenter er der dog fastsat obligatoriske monteringskrav i andre bilag til denne forordning.

2) I bilag II foretages følgende ændringer:

a) i punkt 2.3.1.1 erstattes »cylinder/stempel-enheden« af »cylinder, stempel«.

b) i punkt 2.3.1.2 erstattes »cylinder/stempel-enheden« af »cylinder, stempel«.

c) Punkt 3.2.1.3 affattes således:

»3.2.1.3. En mærkning med angivelse af køretøjets (under)klasse som defineret i artikel 2 og 4 i og bilag I til forordning (EU) nr. 168/2013 skal være læseligt på rørene.«.

d) Følgende indsættes som punkt 3.2.2.5:

»3.2.2.5. For totaktsmotorer må tykkelsen af en eventuel pakning mellem cylinderens endeflade og krumtaphuset efter montering ikke være større med 0,5 mm.«.

e) Følgende indsættes som punkt 3.3, 3.3.1 og 3.3.2:

»3.3. Trinløst variabel transmission (CVT)

3.3.1. Et eventuelt CVT-dæksel skal være fastgjort ved hjælp af mindst 2 knækbolte eller kunne adskilles blot ved anvendelse af specialværktøj.

3.3.2. Den CVT-mekanisme, der skal begrænse udvekslingsforholdet ved begrænsning af den effektive afstand mellem to skiver, skal være fuldt ud integreret i en eller begge skiver på en sådan måde, at det ikke er muligt at ændre den effektive afstand ud over en grænse, der ville medføre en forøgelse af den maksimale køretøjshastighed på mere end 10 % af denne største tilladte køretøjshastighed uden at ødelægge skivesystemet. Hvis fabrikanten anvender substituerbare afstandsstykker i CVT'en for at tilpasse køretøjets maksimale hastighed, må en fuldstændig fjernelse af disse ringe ikke øge køretøjets maksimale hastighed med mere end 10 %.

f) Punkt 3.5, 3.5.1 og 3.5.2 udgår.

g) Punkt 4-4.2.3 affattes således:

»4. **Yderligere specifikke krav til (under)klasse L3e-A1 og L4e-A1**

4.1 Køretøjer i underklasse L3e-A1 og L4e-A1 skal opfylde kravene i enten punkt 4.2-4.2.3 eller punkt 4.3, 4.3.1 og 4.3.2 eller punkt 4.4, 4.4.1 og 4.4.2 samt punkt 4.5, 4.6 og 4.7. De skal desuden opfylde kravene i punkt 3.2.2.1, 3.2.2.3, 3.2.2.4, 3.2.2.5, 3.2.3.1 og 3.2.3.3.

4.2. Der skal i indsugningskanalen permanent være fastgjort en bøsning. Er bøsningen anbragt i indsugningsmanifolden, skal denne være fastgjort på motorblokken med knækbolte eller bolte, som kun kan aftages med specialværktøj.

4.2.1. Bøsningen skal have en hårdhed på mindst 60 HRC. I indsnævringen må den højst være 4 mm tyk.

4.2.2. Ved forsøg på at fjerne eller ændre på bøsningen skal bøsningen og den del, den er fastgjort i, ødelægges, eller motoren skal blive ude af stand til at fungere, indtil den igen er sat i korrekt stand.

4.2.3. En mærkning med angivelse af køretøjets (under)klasse som defineret i artikel 2 og 4 og i bilag I til forordning (EU) nr. 168/2013 skal være læselig på bøsningens overflade eller i umiddelbar nærhed heraf.«.

h) Punkt 4.2.4 til 4.2.12 udgår.

i) Følgende indsættes som punkt 4.3-4.7:

»4.3. Hver indsugningsmanifold skal være fastgjort med knækbolte eller bolte, som kun kan aftages med specialværktøj. Inde i manifolden skal der være en indsnævring, som er angivet på ydersiden; på dette sted må manifolden højst have en godstykkelse på 4 mm, dog 5 mm, hvis den består af et bøjeligt materiale som f.eks. gummi.

4.3.1. Ved forsøg på at ændre på manifoldens indsnævring skal manifolden ødelægges, eller motoren skal blive ude af stand til at fungere, indtil den igen er sat i korrekt stand.

4.3.2. En mærkning med angivelse af køretøjets (under)klasse som defineret i artikel 2 og 4 i og bilag I til forordning (EU) nr. 168/2013 skal være læselig på manifoldene.

4.4. I den del af indsugningskanalen, der befinder sig i topstykket, skal der være en indsnævring. I hele indsugningsportens længde må der ikke findes noget snævrere tværsnit (bortset fra ventilrøderne).

4.4.1. Ved forsøg på at ændre på indsugningskanalens indsnævring skal kanalen ødelægges, eller motoren skal blive ude af stand til at fungere, indtil den igen er sat i korrekt stand.

4.4.2. En mærkning med angivelse af køretøjets klasse som defineret i artikel 2 og 4 i og bilag I til forordning (EU) nr. 168/2013 skal være læselig på cylindertopstykket.

4.5. Diameteren af de indsnævringer, der er omhandlet i punkt 4.2, kan variere alt efter de pågældende køretøjers (under)klasse.

4.6. Fabrikanten skal oplyse diameteren(-erne) af indsnævringen(-erne) og godtgøre over for den godkendende myndighed og den tekniske tjeneste, at indsnævring(-ne) er bestemmende for luftens passage, og at der ikke findes nogen anden indsnævring, der kan ændres på en sådan måde, at køretøjets præstationer øges.

4.7. Efter montering må tykkelsen af en toppakning ikke overstige 1,6 mm.«.

j) Punkt 5.1 affattes således:

»5.1 Enhver variant eller version i henhold til samme type køretøj i underklasse L3e-A2 eller i underklasse L4e-A2, som opfylder kravene om konvertering, som fastsat i punkt 4 i bilag III, må ikke være afledt af en L3e-A3- eller L4e-A3-type, -variant eller -version med en maksimal nettoeffekt og/eller maksimal kontinuerlig nominel effekt på mere end to gange værdierne i klassificeringen af underklasse L3e-A2 eller L4e-A2 i bilag I til forordning (EU) nr. 168/2013 (f.eks. 70 kW til 35 kW eller derunder, 50 kW til 35 kW eller derunder).«.

k) Følgende indsættes som punkt 5.2.2:

»5.2.2. Brændstofførsel og brændstofførselsystem«.

l) Punkt 5.2.3 til 5.2.6 affattes således:

»5.2.3. luftindsugningssystem, herunder luftfilter(-filtre) (ændringer eller fjernelse)

5.2.4. fremdriftssystem

5.2.5. de(n) styreenhed(er), som styrer drivaggregatets fremdriftsydelse.

5.2.6. fjernelse af enhver form for begrænsning (mekanisk, elektrisk, konstruktionsmæssig mv.) af fuld belastning af motoren, som fører til ændring af den fremdriftsydelse, der er godkendt i henhold til bilag II (A) til forordning (EU) nr. 168/2013.«.

m) Punkt 5.2.7 udgår.

n) Følgende indsættes som punkt 6 til 6.5.2:

»6. **Yderligere krav til (under)klasse L1e, L2e, L3e-A1, L4e-A1 og L6e**

6.1. Dele, udstyr og komponenter opført nedenfor skal være holdbart og uudsletteligt mærket med identificerende kodenumre og symboler af køretøjsfabrikanten eller fabrikanten af sådanne (udskiftnings)dele, (-udstyr) eller (-komponenter). En sådan mærkning kan have form af en etiket, forudsat at den er læselig ved normal brug, og at den ikke kan fjernes uden at blive ødelagt.

6.2. Den mærkning, der er omhandlet i punkt 6.1, skal i princippet være synlig uden adskillelse af den pågældende del eller andre køretøjsdele. Hindrer karrosseriet eller en anden køretøjsdel, at mærkningen kan ses, skal køretøjsproducenten give de ansvarlige myndigheder anvisninger på, hvordan de pågældende karrosseridele åbnes eller afmonteres, og hvor mærkningen findes.

6.3. Bogstaver, tal og symboler skal være mindst 2,5 mm høje og letlæselige.

6.4. De dele, udstyr og komponenter, der er nævnt i punkt 6.1, er følgende for alle (under)klasser:

6.4.1. eventuelle elektriske/elektroniske anordninger til forbrændingsmotorer eller elektrisk fremdrivningsstyring (elektronisk styreenhed, tændingsmodul, dyser, indsugningsluftens temperatur osv.)

6.4.2. karburator eller tilsvarende

6.4.3. katalysator(er) (kun såfremt denne/disse ikke er integreret i lydæmperen)

6.4.4. krumtaphus

6.4.5. cylinder

6.4.6. topstykke

- 6.4.7. udstødningsrør (hvis adskilt fra lyddæmper)
- 6.4.8. indsugningsmanifold (hvis den ikke er udført i ét med karburator, cylinder eller krumtaphus)
- 6.4.9. indsugningslyddæmper (luftfilter)
- 6.4.10. indsnævring (bøsning eller lignende)
- 6.4.11. støjbegrænsningsanordning (lyddæmper(e))
- 6.4.12. den drevne del af transmissionen (bageste kædehjul (tandhjul) eller remskive)
- 6.4.13. den drivende del af transmissionen (forreste kædehjul (tandhjul) eller remskive)
- 6.5. Hvis der er tale om klasse L1e, L2e og L6e, skal følgende dele, materialer og komponenter desuden være mærket i overensstemmelse med punkt 6.1.:
 - 6.5.1. trinløst variabel transmission
 - 6.5.2. transmissionsregulator.«.

3) I bilag III foretages følgende ændringer:

a) Punkt 4.2.5, 4.2.6 og 4.2.7 affattes således:

- »4.2.5. Alle andre typegodkendelseskrav end dem, der er anført i punkt 4.2.2, 4.2.3 og 4.2.4, og som er anført i bilag II til forordning (EU) nr. 168/2013, betragtes som fælles og ens mellem (L3e/L4e) -A2- og (L3e/L4e)-A3-motorcykelkonfigurationer og skal derfor kun prøves og indberettes én gang for både ydeevne og konfigurationer. Desuden skal prøvningsrapporter vedrørende systemer, komponenter, separate tekniske enheder, dele eller udstyr i køretøjet, som opfylder de samme typegodkendelseskrav for begge konfigurationer, accepteres ved typegodkendelse af enhver af disse konfigurationer.«.
- 4.2.6. En godkendelse af et køretøj (WVTA — Whole Vehicle Type Approval) udstedes for den pågældende motorcykel i klasse (L3e/L4e)-A2- konfiguration med et unikt typegodkendelsesnummer.
- 4.2.7. En godkendelse af et køretøj (WVTA — Whole Vehicle Type Approval) udstedes for den pågældende motorcykel i klasse (L3e/L4e)-A3-konfiguration med et unikt typegodkendelsesnummer. Begge typegodkendelsesnumre som omhandlet i punkt 4.2.6 og i dette punkt skal præges den lovpligtige fabrikationsplade i overensstemmelse med artikel 39 i forordning (EU) nr. 168/2013 og med bilag V til forordning (EU) nr. 901/2014. For at lette overgangen fra underklasse (L3e/L4e) -A2 til en motorcykel i underklasse (L3e/L4e)-A3-konfiguration og omvendt, bør en model for den tilsvarende erklæring fra køretøjsfabrikanten vedlægges informationsmappen i henhold til tillæg 24, del B, i bilag I til forordning (EU) nr. 901/2014. Desuden skal de særlige angivelser for både L3e-A2- og L3e-A3-konfigurationer i typeattesten leveres af køretøjsfabrikanten i overensstemmelse med modellen fastsat i bilag IV til forordning (EU) nr. 901/2014.«.

b) Punkt 4.2.10 og 4.2.11 affattes således:

- »4.2.10. Typeattesten skal udfyldes i overensstemmelse med de krav, der er fastsat i punkt 1.7 i bilag IV til forordning (EU) nr. 901/2014.
- 4.2.11. Der tildeles kun ét køretøjsidentifikationsnummer (VIN) til (L3e/L4e) -A2- og -A3-motorcykelkonfigurationer, som kan konverteres fra underklasse (L3e/L4e)-A2 til underklasse (L3e/L4e)-A3 eller omvendt. Det foreskrevne skilt monteret på køretøjet, skal indeholde dette VIN og bære en tydelig angivelse af det stationære støjniveau i begge sammensætninger samt den maksimale nettoeffekt eller den maksimale kontinuerlige nominelle effekt i (L3e/L4e)-A2-konfiguration.«.

c) Punkt 4.4.2 udgår.

- d) I punkt 6.1, rækken vedrørende det krav, der er anført i afsnit (A2) i bilag II til forordning (EU) nr. 168/2013, affattes således:

»Afdeling (A2) i bilag II	Prøvning i fabrikantregi	Prøvningsprocedurer vedrørende køretøjets konstruktivt bestemte maksimalhastighed	Udelukkende for køretøjer i underklasse L3e, L4e og L5e — omfatter ikke andre prøvninger af fremdriftsydelse.«.
---------------------------	--------------------------	---	---

- 4) I bilag IV foretages følgende ændringer:

- a) I punkt 4.1.1.3.1 erstattes »udstødningsemissioner og CO₂-emissioner« af »udstødningsemissioner af forurenende stoffer og CO₂«.
- b) I punkt 4.1.1.3.1.1 erstattes »udstødningsemissioner og CO₂-emissioner« af »udstødningsemissioner af forurenende stoffer og CO₂«.
- c) Punkt 4.1.1.3.1.1.1.1 affattes således:

»Hvis metoden til holdbarhedsprøvning som fastsat i artikel 23, stk. 3, litra a), i forordning (EU) nr. 168/2013 finder anvendelse, skal forringelsesfaktorerne beregnes ud fra resultaterne af type I-emissionsprøvningen op til og med fuldt kilometertal som omhandlet i bilag VII(A) til forordning (EU) nr. 168/2013, og efter den lineære beregningsmetode, der er omhandlet i punkt 4.1.1.3.1.1.1.2, der medfører hældningsværdier og forskudte værdier pr. emissionsbestanddel. CoP-resultaterne for forurenende emissioner beregnes med formlen:

Ligning 4-1:

$$\text{hvis } x \leq b \text{ er } y = a \cdot x + b$$

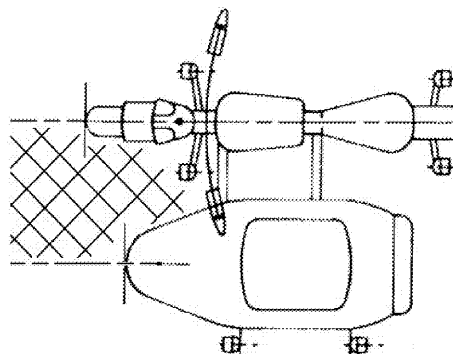
$$\text{hvis } x > b \text{ er } y = x$$

hvor:

- a = hældningsværdien bestemt efter type V-prøvning i henhold til bilag V (A) til forordning (EU) nr. 168/2013
- b = den forskudte værdi bestemt efter type V-prøvning i henhold til bilag V (A) til forordning (EU) nr. 168/2013
- x = prøvningsresultat for emissioner af forurenende stoffer (HC, CO, NO_x, NMHC og partikelmasse, hvis relevant) pr. emissionsbestanddel for et »degreened« køretøj (maksimalt akkumuleret 100 km efter den første start på produktionsanlægget) i mg/km.
- y = CoP-emissionsresultat for hver forurenende emissionskomponent i mg/km. De gennemsnitlige CoP-resultater skal være lavere end de grænseværdier for emission af forurenende stoffer, der er fastsat i bilag VI (A) til forordning (EU) nr. 168/2013.«.
- d) I punkt 4.1.1.3.1.1.1.3 erstattes »udstødningsemissioner og CO₂-emissioner« af »udstødningsemissioner af forurenende stoffer og CO₂«.
- e) I punkt 4.1.1.3.1.1.2.2 erstattes »udstødningsemissioner og CO₂-emissioner« af »udstødningsemissioner af forurenende stoffer og CO₂«.
- f) I punkt 4.1.1.3.1.1.2.3 erstattes »udstødningsemissioner og CO₂-emissioner« af »udstødningsemissioner af forurenende stoffer og CO₂«.
- g) I punkt 4.1.1.3.2.1 erstattes »udstødningsemissioner og CO₂-emissioner« af »udstødningsemissioner af forurenende stoffer og CO₂«.
- h) I punkt 4.1.1.3.2.3 erstattes »grænserne for udstødningsemissioner« af »grænserne for udstødningsemissioner af forurenende stoffer«.

- i) I punkt 4.1.1.3.2.4 erstattes »Ligning 4-2:« af »Ligning 4-3:«.
- j) I punkt 4.1.1.3.3.1 erstattes »udstødningsemissioner og CO₂-emissioner« af »udstødningsemissioner af forurenende stoffer og CO₂«.
- k) i punkt 4.1.1.3.3.3 erstattes »udstødningsemissioner og CO₂-emissioner« af »udstødningsemissioner af forurenende stoffer og CO₂«.
- l) I punkt 4.1.1.3.3.4 erstattes »Ligning 4-3:« af »Ligning 4-4:«.
- m) I punkt 4.1.1.3.3.6 erstattes »Ligning 4-4:« af »Ligning 4-5:«.
- n) i punkt 4.1.1.4 erstattes »udstødningsemissioner og CO₂-emissioner« i andet, tredje og femte afsnit af »udstødningsemissioner af forurenende stoffer og CO₂«.
- 5) I bilag VIII foretages følgende ændringer:
- a) Følgende indsættes som punkt 1.1.1, 1.1.1.1 og 1.1.1.2:
- »1.1.1. Køretøjer i klasse L1e, L3e og L4e skal opfylde følgende generelle krav:
- 1.1.1.1. Der må ikke på køretøjernes ydre forefindes spidse eller udragende dele, som ved deres form, størrelse, retning og hårdhed øger risikoen for at en person, der i forbindelse med en ulykke strejfes eller rammes af køretøjet, pådrager sig kvæstelser, og for at disse kvæstelser bliver alvorlige. Køretøjer skal være konstrueret således, at dele og kanter, som sårbare trafikanter såsom fodgængere risikerer at komme i kontakt med i tilfælde af ulykker, opfylder kravene i punkt 1 til 1.3.8.
- 1.1.1.2. Alle udragende dele eller kanter, der kan berøres, som er fremstillet af eller beklædt med materiale, som f.eks. blødt gummi eller blødt plast med en Shore A-hårdhed på højst 60, anses for at opfylde kravene i punkt 1.3 til 1.3.8. Hårdhedsmålingen skal foretages med materialet som monteret på køretøjet.«.
- b) Punkt 1.1.2 til 1.1.3.2 affattes således:
- »1.1.2. Særlige bestemmelser for køretøjer i klasse L1e, L3e og L4e
- 1.1.2.1. Køretøjer skal vurderes i henhold til bestemmelserne i punkt 1.2 til 1.2.4.1.
- 1.1.2.2. Hvis der er tale om køretøjer udstyret med en form for konstruktion eller paneler, der er beregnet til helt eller delvis at omkrænse fører, passager eller bagage eller til at dække vise komponenter på køretøjet, kan køretøjsfabrikanten som et alternativ vælge at anvende de relevante krav i FN/ECE-regulativ nr. 26 (*) som foreskrevet for køretøjer i klasse M1, enten for specifikke udragende dele eller for hele køretøjets overflade. I sådanne tilfælde skal der udvises særlig opmærksomhed over for de nødvendige radier, mens størrelsen af håndtags, hængsler, trykknappers og antenner udragen ikke behøver at blive kontrolleret.
- De relevante udragende dele, der vurderes i henhold til denne bestemmelse, skal være klart angivet i oplysningsskemaet, og den resterende ydre overflade skal være i overensstemmelse med kravene i punkt 1 til 1.3.8.
- (*) EUT L 215 af 14.8.2010, s. 27.
- 1.1.3. Særlige bestemmelser for køretøjer i klasse L4e
- 1.1.3.1. Når sidevognen er tilsluttet motorcyklen, enten permanent eller på aftagelig vis, er mellemrummet mellem motorcyklen og sidevognen undtaget fra vurdering (se figur 8-1).

Figur 8-1

Motorcykel med sidevogn i klasse L4e, set fra oven

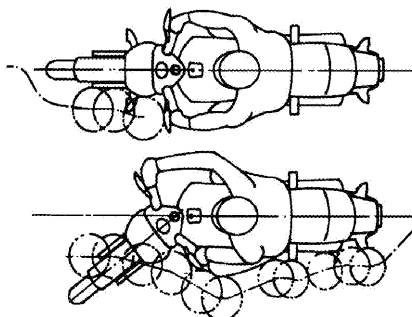
1.1.3.2. Hvis sidevognen kan frigøres fra motorcyklen, således at motorcyklen kan anvendes uden sidevogn, skal motorcyklen opfylde kravene for motorcykler i punkt 1 til 1.3.8.«.

c) Punkt 1.1.4 til 1.1.4.2 udgår.

d) Punkt 1.2.3 til 1.2.3.2 affattes således:

»1.2.3. Prøvningsanordningen skal flyttes fra køretøjets forende til dets bagende i en glidende bevægelse på begge sider af køretøjet. Hvis prøvningsanordningen kontakter styretøjets betjeningsindretning eller dele monteret på denne, skal den drejes væk i yderstillingen, idet prøvningen fortsættes. Prøvningsanordningen skal hele tiden være i berøring med køretøjet eller føreren under prøvningen (se figur 8-2).

Figur 8-2

Prøvningsanordningens bevægelighedszoner

1.2.3.1. Køretøjets forende skal være det første kontaktpunkt, og prøvningsanordningen skal bevæge sig sidelæns i en udadgående retning, der følger køretøjets konturer og førerens stilling, hvis det er relevant. Prøvningsanordningen skal også kunne bevæge sig indad med en hastighed, der ikke overstiger hastigheden bagud (dvs. i en vinkel på 45° i forhold til køretøjets midterplan i længderetningen).

1.2.3.2. Førerens hænder og fødder skubbes væk af prøvningsanordningen, hvis den kommer i direkte kontakt med dem, og eventuelle relevante støtter (f.eks. fodstøtter) skal frit kunne rotere, foldes, bøjes eller fjedre som følge af kontakt med prøvningsanordningen og vurderes i alle deraf følgende mellemliggende positioner.«.

e) Punkt 1.3.3.2 affattes således:

»1.3.3.2. Hvis der anvendes en radius på overkanten, må den ikke være større end 0,70 gange tykkelsen af forruden eller beskyttelsesskjoldet, målt på den øverste kant.«.

f) Punkt 1.3.5.2 affattes således:

»1.3.5.2. Den anvendte radius på forskærmens forkant må ikke være større end 0,70 gange tykkelsen af skærmen som målt ved forkanten (f.eks. tages i tilfælde af en rund vulst på kanten af metalplader diameteren af denne vulst som tykkelse).«.

g) I punkt 2.1.2.1.1 indsættes som andet afsnit:

»I overensstemmelse med første afsnit kan visse dele af de pågældende former for køretøjer vurderes med anordningen til prøvning af udragende dele (jf. tillæg 1), og de resterende dele vurderes med en kugle på 100 mm i diameter (jf. FN/ECE-regulativ nr. 26). I sådanne tilfælde skal der udvises særlig opmærksomhed over for de nødvendige radier, mens størrelsen af håndtags, hængsler, trykknappers og antenner udragen ikke behøver at blive kontrolleret.«.

6) I bilag IX foretages følgende ændringer:

a) Punkt 2.2.1 affattes således:

»2.2.1. Brændstoftanken underkastes en hydraulisk prøve for indvendig trykpåvirkning, som udføres på en enkeltstående enhed fuldt monteret med alt tilbehør. Tanken fyldes helt op med en ikke-brændbar væske med omtrent samme densitet og viskositet som det normalt benyttede brændstof eller med vand. Når alle forbindelser til atmosfæren er blevet lukket, øges trykket gradvist gennem den slange, hvorigennem der tilføres brændstof til motoren, til det indre tryk, der er fastsat i punkt 1.2.9, og dette tryk fastholdes i mindst 60 sekunder.«.

b) Punkt 3.2.1 affattes således:

»3.2.1. Gennemtrængelighedsprøvning som led i den type IV-prøvning, der er omhandlet i bilag V (A) til forordning (EU) nr. 168/2013, uden at der tages hensyn til nogen spredningsmålinger med henblik på prøvningen i dette bilag, udføres på et passende antal tanke med henblik på prøvningen i punkt 3.3 til 3.7.5.1. Den samlede varighed af konditioneringsproceduren består af en forudgående henståen af mindst fire ugers varighed, efterfulgt af en periode på otte ugers stabiliseret henståen.«.

c) Punkt 3.3.1 affattes således:

»3.3.1. Brændstoftanken fyldes op til den samlede nominelle volumen med en blanding af 50 % vand og 50 % ethylenglycol eller en anden kølevæske, som ikke ødelægger brændstoftankens materiale, og hvis frysepunkt er lavere end $243 \pm 2\text{K}$ ($-30 \pm 2\text{ }^\circ\text{C}$).

Temperaturen af væskerne i brændstoftanken under prøvningen skal være $253 \pm 2\text{K}$ ($-20 \pm 2\text{ }^\circ\text{C}$). Tanken køles ned til en temperatur, der svarer til den omgivende temperatur. Tanken kan også fyldes med en passende afkølet væske, forudsat at den fastholdes ved prøvningstemperaturen i mindst en time.

Til prøvningen anvendes et pendul. Pendullodet skal have form af en pyramide, hvis sideflader er ligesidede trekantede, og hvis hjørner og kanter har en krumningsradius på 3,0 mm. Pendulets frit svingende masse skal være $15\text{ kg} \pm 0,5\text{ kg}$, og energien i det anvendte pendul skal ikke være under 30,0 J for hvert slag på brændstoftanken.

Den tekniske tjeneste kan vælge et antal punkter på brændstoftanken, som skal afprøves, og disse punkter skal være repræsentative for områder, der anses for kritiske som følge af tankens montering og dens placering på køretøjet. Ved vurdering af de kritiske områder tages der ikke hensyn til afskærmning af tanken, som ikke er af metal, men der skal tages hensyn til stelrør eller dele af chassiset.

Der kan anvendes mere end en brændstoftank til udførelse af alle slagprøver, forudsat at alle de anvendte brændstoftanke har været underkastet gennemtrængelighedsprøvning.

Der må ikke være nogen udsivning af væske efter et enkelt slag på et af de afprøvede slagpunkter.«.

d) Punkt 3.4.1 affattes således:

»3.4.1. Brændstoftanken fyldes op til den samlede nominelle volumen med vand ved $326 \pm 2\text{K}$ ($53 \pm 2\text{ °C}$). Tanken udsættes derefter for et indre tryk, som svarer til to gange det relative tryk under drift (konstruktionstryk), eller et overtryk på 30 kPa, alt efter hvilket tryk der er højest. Tanken skal være lukket og under tryk i et tidsrum på mindst fem timer ved en omgivende temperatur på $326 \pm 2\text{K}$ ($53 \pm 2\text{ °C}$).

Brændstoftanken må ikke vise tegn på udsivning, og enhver midlertidig eller permanent deformation, der måtte opstå, må ikke gøre tanken uanvendelig. Ved bedømmelse af tankens deformation skal der tages hensyn til monteringsforholdene.«.

e) Punkt 3.5.1 affattes således:

»3.5.1. Seks trækprøveemner af omtrent samme tykkelse udtages fra plane eller næsten plane områder af en helt ny brændstoftank. Emnernes trækstyrke og elasticitetsgrænse bestemmes ved $296 \pm 2\text{K}$ ($23 \pm 2\text{ °C}$) ved en træk hastighed på 50 mm/min. De opnåede værdier sammenlignes derefter med trækstyrken og elasticitetsværdierne opnået ved lignende prøvninger på en brændstoftank, som har gennemgået gennemtrængelighedsprøvningen. Materialet godkendes, hvis trækstyrken ikke afviger med mere end 25 %.«.

f) Punkt 3.6.1 affattes således:

»3.6.1. Brændstoftanken monteres på en repræsentativ del af køretøjet og fyldes op til 50 % af sit samlede nominelle volumen med vand ved $293 \pm 2\text{K}$ ($20 \pm 2\text{ °C}$). Prøveopstillingen med brændstoftanken placeres derefter ved en omgivende temperatur på $343 \pm 2\text{K}$ ($70 \pm 2\text{ °C}$) i 60 minutter, hvorefter tanken ikke må udvise nogen tegn på permanent deformation eller udsivning og skal være i en fuldt ud anvendelig stand.«.

g) Punkt 3.7.4.3 affattes således:

»3.7.4.3. Den gennemsnitlige forbrændingstid (ACT) og den gennemsnitlige forbrændte længde (ACL) beregnes, hvis ingen prøveemner ud af ti eller højst et prøveemne ud af 20 er forbrændt op til 100 mm-mærket.

Ligning 9-1:

$$\text{ACT (s)} = \sum_{i=1}^n \cdot ((t_i - 30) / (n))$$

(bemærk: n = antallet af prøver)

Resultatet afrundes opad eller nedad til nærmeste interval på 5 sekunder. En ACT på 0 anvendes dog ikke (f.eks.: hvis forbrændingen varer mellem mindre end 2 sekunder og 7 sekunder, er ACT = 5 sekunder; hvis forbrændingen varer mellem 8 og 12 sekunder, er ACT = 10 sekunder; hvis forbrændingen varer mellem 13 og 17 sekunder, er ACT = 15 sekunder osv.).

Ligning 9-2:

$$\text{ACL (mm)} = \sum_{i=1}^n \cdot ((100 - \text{uforbrændt længde}_i) / (n))$$

(bemærk: n = antallet af prøver)

Resultatet udtrykkes i forhold til det nærmeste interval på 5 mm (dvs. at der skal angives »under 5 mm«, hvis den forbrændte længde er mindre end 2 mm, og ACL kan således under ingen omstændigheder være 0 mm).

Hvis kun et enkelt prøveemne ud af 20 er forbrændt op til eller ud over 100 mm-mærket, angives den forbrændte længde (dvs. værdien af (100 — uforbrændt længde) til 100 mm.

Ligning 9-3:

$$n_{\text{average_combustion_speed}} = \frac{ACL}{ACT} \cdot \frac{mm}{s}$$

Denne værdi sammenlignes med kravene i punkt 3.7.5 til 3.7.5.1.«.

7) I bilag XI affattes tillæg 1, punkt 1.6, således:

»1.6. Frihøjde:

- 1.6.1. Med henblik på måling af frihøjden for en køretøjstype i klasse L, skal prøvekøretøjet lastes til den faktiske masse.
- 1.6.2. Som en undtagelse fra punkt 1.6.1 skal prøvningsenduro- eller trialmotorcyklen med henblik på måling af frihøjde for en køretøjstype af underklasse L3e-AxE (x = 1, 2 eller 3, forhjulet enduro-motorcykel) eller underklasse L3e-AxT (x = 1, 2 eller 3, forhjulet trialmotorcykel), lastes til sin masse i køreklar stand.
- 1.6.3. Automatisk eller manuelt indstillelige ophængssystemer, som kan medføre en variabel frihøjde, indstilles den mindst mulige afstand mellem køretøjet og understøtningsfladen.
- 1.6.4. Den mindste afstand mellem understøtningsfladen og det laveste faste punkt på køretøjet måles mellem og under akslen (akslerne), hvis det er relevant, i overensstemmelse med tillæg 1 til bilag II til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF (*). Den mindste målte afstand skal anses for køretøjets frihøjde.

(*) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007 om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (Rammedirektiv) (EUT L 263 af 9.10.2007, s. 1).«.

8) I bilag XII foretages følgende ændringer:

a) I punkt 2.2.2 affattes tabel 12-1 således:

»Tabel 12-1

OBD II-funktioner og tilhørende krav i punkterne i dette bilag og i tillæg 1

Område	Punkter i dette bilag og i tillæg 1
Generelt deaktiveringskriterium for diagnosticering af nedbrydningstype i OBD-II	3.2.1.1.
Overvågning af katalysator	3.3.2.1, 3.3.3.1
Overvågning af udstødningscirkulationens effektivitet/flow	3.3.3.4
Overvågning af funktion under brug	2. litra i punkt 3.3 i bilag 1, tillæg 1, punkt 4
Generelle OBD II-krav	3.3 i tillæg 1

Område	Punkter i dette bilag og i tillæg 1
Detektion af fejltænding	3.2.2, 3.3.2.2, 3.5.3, 3.6.2, 3.7.1, 3.1.2 i tillæg 1
Overvågning af efterbehandlingssystemet for NOx	3.3.3.5, 3.3.3.6
Overvågning af forringelse af lambdasonden	3.3.2.3
Overvågning af partikelfilter	3.3.3.2
Overvågning af emissioner af partikelmasse (PM)	3.3.2.5«.

b) Punkt 3.2.2.1 og 3.2.2.2 affattes således:

»3.2.2.1. Fabrikanten kan som kriterium ved nærmere angiven motorhastighed og -belastning anvende større antal fejltændinger end det, der er erklæret over for myndigheden, såfremt det over for myndighederne godtgøres, at detektion af lavere antal fejltændinger ville være upålidelig. Ved egendiagnoseovervågning er fejltænding den procentdel af det samlede antal fejltændinger (som angivet af fabrikanten), der medfører, at emissionerne overskrider OBD-grænseværdierne i afsnit (B) i bilag VI til forordning (EU) nr. 168/2013, eller den procentdel, der kan medføre overophedning af katalysatoren (katalysatorerne) med uoprettelig skade til følge.

3.2.2.2 Når en fabrikant over for myndigheden kan godtgøre, at detektion af en større procentdel fejltændinger stadig ikke er mulig, eller at fejltænding ikke kan skelnes fra andre påvirkninger (f.eks. ujævn vej, gearskift, eftertænding mv.), kan fejltændingsovervågningssystemet sættes ud af funktion, hvor sådanne forhold foreligger.«.

c) I punkt 3.6 affattes sidste punktum således:

»Der skal også lagres en fejlkode i de tilfælde, der er omhandlet i punkt 3.3.5 og 3.3.6.«

d) Punkt 3.6.1 affattes således:

»Den strækning, der er tilbagelagt af køretøjet med fejlindikatoren aktiveret, skal til enhver tid være tilgængelig gennem den serielle port på standarddatastikket. Ved dispensation for køretøjer udstyret med en mekanisk kilometertæller, som ikke kan give input til den elektroniske styreenhed, herunder køretøjer med en trinløst variabel transmission, der ikke giver mulighed for nøjagtigt input til den elektroniske styreenhed, kan den tilbagelagte strækning erstattes af motorens driftstid, og denne skal til enhver tid være tilgængelig gennem den serielle port på standarddatastikket.«.

e) Punkt 4.3 og 4.4 affattes således:

»4.3. En opstilling af ufuldstændighederne i rækkefølge skal begynde med ufuldstændigheder vedrørende punkt 3.3.2.1, 3.3.2.2 og 3.3.2.3 for motorer med styret tænding og vedrørende punkt 3.3.3.1, 3.3.3.2 og 3.3.3.3 for motorer med kompressionstænding.

4.4. Hverken inden eller på tidspunktet for typegodkendelse kan der tillades ufuldstændighed i forhold til kravene i punkt 3 i tillæg 1, bortset fra kravene i punkt 3.11 i tillæg 1.«.

f) Følgende indsættes som punkt 4.7.:

»De køretøjsfamiliekriterier, der er fastsat i tabel 11-1 i punkt 3.1 i bilag XI til forordning (EU) nr. 134/2014, med hensyn til prøvningstype VIII, skal også gælde for de funktionelle krav vedrørende egendiagnosesystemer i dette bilag.«.

g) Punkt 3.13 i tillæg 1 affattes således:

»Indtil en standardiseret tilslutningsgrænseflade for køretøjer i klasse L er vedtaget og offentliggjort på ISO- eller CEN-plan, og henvisningen til denne tekniske standard er medtaget i denne forordning, kan der være monteret en alternativ tilslutningsgrænseflade på anmodning af fabrikanten. I tilfælde, hvor en sådan alternativ tilslutningsgrænseflade er installeret, skal køretøjsfabrikanten gratis give prøvningsudstyrsfabrikanterne detaljerede angivelser af benkonfigurationen af køretøjets stik. Køretøjets fabrikant skal forsyne køretøjet med en adapter, som muliggør tilslutning til et generisk scanningsværktøj. En sådan adapter skal være af passende kvalitet til professionel værkstedsanvendelse. Den skal på anmodning udleveres til alle uafhængige aktører på ikke-diskriminerende vis. Fabrikanten kan tage rimelige og forholdsmæssige priser for denne adapter under hensyntagen til ekstraomkostningerne for kunden ved dette valg. Tilslutningsgrænsefladen og adapteren må ikke omfatte særlige designelementer, der ville kræve godkendelse eller certificering inden brug, eller som begrænser udvekslingen af køretøjsdata, når der anvendes et generisk scanningsværktøj.«.

h) I tillæg 2, punkt 2.1, erstattes i tabel Ap2-1 »Anordningen er i drift/Anordningen findes« af »Anordning er ikke i drift/Anordningen forefindes ikke«.

i) I tillæg 2 affattes punkt 2.6.2 således:

»2.6.2. overvågningen af nogle af de anordninger, der er opført i tabel Ap2-1, er fysisk umulig, og der er indrømmet en ufuldstændighed for denne ukomplette overvågningsenhed. Fyldestgørende teknisk begrundelse for, hvorfor en sådan OBD-overvågningsenhed ikke kan køre, skal være vedlagt informationsmappen.«.

9) I bilag XIII indsættes følgende punkt 1.4:

»1.4. De maksimale tryk, som er nævnt i punkt 1.2.1, 1.2.2, 1.2.3 og 1.3.1, kan efter aftale med fabrikanten overskrides under prøvningen.«.

10) I bilag XIV affattes punkt 1.5.1.5.1 således:

»1.5.1.5.1. Nummerpladen skal være synlig i hele området inden for følgende fire planer:

- de to lodrette planer gennem nummerpladens sidekanter, der danner en vinkel udefter til venstre og til højre for skiltet på 30° i forhold til det vandrette plan, der er parallelt med køretøjets midterplan i længderetningen og går gennem centrum af pladen
- det plan gennem nummerpladens øvre kant, der danner en vinkel på 15° opefter med det horisontale plan
- det vandrette plan gennem nummerpladens nederste kant.«.

11) I bilag XVI indsættes følgende punkt 2.3.5.1:

»2.3.5.1. Som undtagelse fra punkt 1.2.1 og 2.3.5 kan et sidestøtteben monteret på et køretøj af klasse L3e-A1E, L3e-A2E, L3e-A3E, L3e-A1T, L3e-A2T eller L3e-A3T automatisk klappe op, når støttebenet ikke holdes eller støttes af en person.«.

BILAG III

Ændringer af delegeret forordning (EU) nr. 134/2014

I bilagene til delegeret forordning (EU) nr. 134/2014 foretages følgende ændringer:

1) I bilag II foretages følgende ændringer:

a) Punkt 4.5.5.2.1.1 og 4.5.5.2.1.2 affattes således:

»4.5.5.2.1.1. Trin 1 — Beregning af gearskiftpunkter

Hastighed for opadgående gearskift ($v_{1 \rightarrow 2}$ og $v_{i \rightarrow i+1}$) i km/h i accelerationsfaser beregnes ved hjælp af følgende ligning:

Ligning 2-3:

$$v_{1 \rightarrow 2} = \left[(0,5753 \times e^{(-1,9 \times \frac{P_n}{m_k})} - 0,1) \times (s - n_{idle}) + n_{idle} \right] \times \frac{1}{ndv_1}$$

Ligning 2-4:

$$v_{i \rightarrow i-1} = \left[(0,5753 \times e^{(-1,9 \times \frac{P_n}{m_k})} \times (s - n_{idle}) + n_{idle} \right] \times \frac{1}{ndv_{i-2}}, i = 2 \text{ til } ng-1$$

hvor:

- »i« = gearnummer (≥ 2)
- »ng« = det samlede antal fremadgående gear
- » P_n « = den nominelle effekt i kW
- » m_k « = referencemassen i kg
- » n_{idle} « = tomgangshastigheden i min^{-1}
- »S« = den nominelle motorhastighed i min^{-1}
- » ndv_i « = forholdet mellem motorhastigheden i min^{-1} og kørehastigheden i km/h i gear »i«

4.5.5.2.1.2. Hastighederne for nedadgående gearskift ($v_{i \rightarrow i-1}$) i km/h ved stabil hastighed eller i decelerationsfaser i gear 4 (4. gear) til ng beregnes ved hjælp af følgende ligning:

Ligning 2-5:

$$v_{i \rightarrow i-1} = \left[(0,5753 \times e^{(-1,9 \times \frac{P_n}{m_k})} \times (s - n_{idle}) + n_{idle} \right] \times \frac{1}{ndv_{i-2}}, i = 4 \text{ til } ng$$

hvor:

- »i« = gearnummer (≥ 4)
- »ng« = det samlede antal fremadgående gear
- » P_n « = den nominelle effekt i kW
- » m_k « = referencemassen i kg
- » n_{idle} « = tomgangshastigheden i min^{-1}
- »S« = den nominelle motorhastighed i min^{-1}
- » ndv_{i-2} « = forholdet mellem motorhastigheden i min^{-1} og kørehastigheden i km/h i gear »i-2«

Hastigheden for nedadgående gearskift fra gear 3 til gear 2 ($v_{3 \rightarrow 2}$) beregnes ved hjælp af følgende ligning:

Ligning 2-6:

$$v_{3 \rightarrow 2} = \left[(0,5753 \times e^{(-1,9 \times \frac{P_n}{m_k})} - 0,1) \times (s - n_{idle}) + n_{idle} \right] \times \frac{1}{ndv_1}$$

hvor:

» P_n « = den nominelle effekt i kW

» m_k « = referencemassen i kg

» n_{idle} « = tomgangshastigheden i min^{-1}

» s « = den nominelle motorhastighed i min^{-1}

» ndv_1 « = forholdet mellem motorhastigheden i min^{-1} og kørehastigheden i km/h i gear »1«

Hastigheden for nedadgående gearskift fra gear 2 til gear 1 ($v_{2 \rightarrow 1}$) beregnes ved hjælp af følgende ligning:

Ligning 2-7:

$$v_{2 \rightarrow 1} = [0,03 \times (s - n_{idle}) + n_{idle}] \times \frac{1}{ndv_2}$$

hvor:

» ndv_2 « = forholdet mellem motorhastigheden i min^{-1} og kørehastigheden i km/h i gear »2«

Eftersom faserne med stabile hastigheder defineres af faseindikatoren, kan der forekomme små hastighedsstigninger, og det kan være hensigtsmæssigt at foretage et opadgående gearskift. Hastighederne for opadgående gearskift ($v_{1 \rightarrow 2}$, $v_{2 \rightarrow 3}$ og $v_{i \rightarrow i+1}$) i km/h i faser med stabil hastighed beregnes ved hjælp af følgende ligninger:

Ligning 2-7a:

$$v_{1 \rightarrow 2} = [0,03 \times (s - n_{idle}) + n_{idle}] \times \frac{1}{ndv_2}$$

Ligning 2-8:

$$v_{2 \rightarrow 3} = \left[(0,5753 \times e^{(-1,9 \times \frac{P_n}{m_k})} - 0,1) \times (s - n_{idle}) + n_{idle} \right] \times \frac{1}{ndv_1}$$

Ligning 2-9:

$$v_{i \rightarrow i+1} = \left[(0,5753 \times e^{(-1,9 \times \frac{P_n}{m_k})} \right) \times (s - n_{idle}) + n_{idle} \right] \times \frac{1}{ndv_{i-1}}, \quad i = 3 \text{ to } ng$$

b) Punkt 6.1.1.4.2 til 6.1.1.4.7 erstattes af følgende:

»6.1.1.4.2. Carbonhydrider (HC)

Massen af uforbrændte carbonhydrider, der emitteres fra køretøjets udstødning under prøvningen, beregnes ved hjælp af følgende ligning:

Ligning 2-33:

$$HC_m = \frac{1}{S} \cdot V \cdot d_{HC} \cdot \frac{HC_C}{10^6}$$

hvor:

HC_m = massen af carbonhydrider, der er emitteret under prøvningsdelen, i mg/km

S = den afstand, der er defineret i punkt 6.1.1.3

V = det totale volumen defineret i punkt 6.1.1.4.1

d_{HC} = massefylden af carbonhydrider ved referencetemperatur og referencetryk (273,2 K og 101,3 kPa)

$$d_{HC} = 0,631 \cdot 10^3 \text{ mg/m}^3 \text{ for benzin (E5) (C}_1\text{H}_{1,89}\text{O}_{0,016})$$

$$= 932 \cdot 10^3 \text{ mg/m}^3 \text{ for ethanol (E85) (C}_1\text{H}_{2,74}\text{O}_{0,385})$$

$$= 622 \cdot 10^3 \text{ mg/m}^3 \text{ for diesel (B5)(C}_1\text{H}_{1,86}\text{O}_{0,005})$$

$$= 649 \cdot 10^3 \text{ mg/m}^3 \text{ for LPG (C}_1\text{H}_{2,525})$$

$$= 714 \cdot 10^3 \text{ mg/m}^3 \text{ for NG/biomethan (C}_1\text{H}_4)$$

$$= \frac{9,104 \cdot A + 136}{1\,524,152 - 0,583 \cdot A} \cdot 10^6 \text{ mg/m}^3 \text{ for H}_2\text{NG (med A = NG/biomethankvantitet inden for H}_2\text{NG-blandingen i (volumenprocent))}.$$

HC_c = koncentrationen af de fortyndede gasser, udtrykt i ppm carbonækvivalent (f.eks. koncentrationen i propan ganget med 3), korrigeret for fortyndingsluft ved hjælp af følgende ligning:

Ligning 2-34:

$$HC_c = HC_e - HC_d \cdot \left(1 - \frac{1}{DiF}\right)$$

hvor:

HC_e = carbonhydridkoncentrationen i prøven af fortyndet gas opsamlet i sækken(e) A, udtrykt i ppm carbonækvivalent

HC_d = carbonhydridkoncentrationen i prøven af fortyndingsluft opsamlet i sækken(e) B, udtrykt i ppm carbonækvivalent

DiF er den koefficient, der er defineret i punkt 6.1.1.4.7.

Koncentrationen af andre carbonhydrider end methan (NMHC) beregnes som følger:

Ligning 2-35:

$$C_{NMHC} = C_{THC} - (Rf_{CH_4} \cdot C_{CH_4})$$

hvor:

C_{NMHC} = korrigeret koncentration af NMHC i den fortyndede udstødningssgas, udtrykt i ppm carbonækvivalent

C_{THC} = koncentrationen af samlede carbonhydrider (THC) i den fortyndede udstødningssgas, udtrykt i ppm carbonækvivalent, og korrigeret for mængden af THC i fortyndingsluften

C_{CH_4} = koncentrationen af methan (CH₄) i den fortyndede udstødningssgas, udtrykt i ppm carbonækvivalent og korrigeret for mængden af CH₄ i fortyndingsluften

Rf CH₄ = FID-enhedens responsfaktor over for methan som defineret i punkt 5.2.3.4.1.

6.1.1.4.3. Carbonmonoxid (CO)

Massen af carbonmonoxid, der emitteres fra motorens udstødning under prøvningen, beregnes ved hjælp af følgende ligning:

Ligning 2-36:

$$CO_m = \frac{1}{S} \cdot V \cdot d_{CO} \cdot \frac{CO_c}{10^6}$$

hvor:

CO_m = massen af carbonmonoxid, der er emitteret under prøvningsdelen, i mg/km

S = den afstand, der er defineret i punkt 6.1.1.3

V = det totale volumen defineret i punkt 6.1.1.4.1

d_{CO} er densiteten af carbonmonoxid, $d_{CO} = 1,25 \cdot 10^6$ mg/m³ ved referencetemperatur og referencetryk (273,2 K og 101,3 kPa)

CO_c = koncentrationen af de fortyndede gasser, udtrykt i ppm carbonækvivalent, korrigeret for fortyndingsluft ved hjælp af følgende ligning:

Ligning 2-37:

$$CO_c = CO_e - CO_d \cdot \left(1 - \frac{1}{DiF}\right)$$

hvor:

CO_e = carbonmonoxidkoncentrationen i prøven af fortyndet gas opsamlet i sækken(e) A, udtrykt i ppm

CO_d = carbonmonoxidkoncentrationen i prøven af fortyndingsluft opsamlet i sækken(e) B, udtrykt i ppm

DiF er den koefficient, der er defineret i punkt 6.1.1.4.7.

6.1.1.4.4. Nitrogenoxider (NO_x)

Massen af nitrogenoxider, der emitteres fra køretøjets udstødning under prøvningen, beregnes ved hjælp af følgende ligning:

Ligning 2-38:

$$NO_{xm} = \frac{1}{S} \cdot V \cdot d_{NO_2} \cdot \frac{NO_{xc} \cdot K_h}{10^6}$$

hvor:

NO_{xm} = massen af nitrogenoxider, der er emitteret under prøvningsdelen, i mg/km

S = den afstand, der er defineret i punkt 6.1.1.3

V = det totale volumen defineret i punkt 6.1.1.4.1

d_{NO_2} = densiteten af nitrogenoxider i udstødningsgasserne, idet det antages, at disse vil forekomme i formen nitrogenmonoxid, $d_{NO_2} = 2,05 \cdot 10^6$ mg/m³ ved referencetemperatur og referencetryk (273,2 K og 101,3 kPa)

NO_{xc} = koncentrationen af de fortyndede gasser, udtrykt i ppm, korrigeret for fortyndingsluft ved hjælp af følgende ligning:

Ligning 2-39:

$$NO_{xc} = NO_{xe} - NO_{xd} \cdot \left(1 - \frac{1}{DiF}\right)$$

hvor:

NO_{xe} = nitrogenoxidkoncentrationen i prøven af fortyndet gas opsamlet i sækken(e) A, udtrykt i ppm

NO_{xd} = nitrogenoxidkoncentrationen i prøven af fortyndingsluft opsamlet i sækken(e) B, udtrykt i ppm

DiF er den koefficient, der er defineret i punkt 6.1.1.4.7.

K_h = fugtighedskorrektionsfaktoren, beregnet ved følgende ligning:

Ligning 2-40:

$$K_h = \frac{1}{1 - 0,0329 \cdot (H - 10,7)}$$

hvor:

H = den absolutte fugtighed i g vand pr. kg tør luft: Ligning 2-41:

$$H = \frac{6,2111 \cdot U \cdot P_d}{P_a - P_d \cdot \frac{U}{100}}$$

hvor:

U = fugtigheden i procent

P_d = mætningsstrykket for vand ved prøvningstemperaturen, udtrykt i kPa

P_a = atmosfæretrykket i kPa.

6.1.1.4.5. Partikelmasse

Partikelemissionen M_p (mg/km) beregnes ved hjælp af følgende ligning:

Ligning 2-42:

$$M_p = \frac{(V_{mix} + V_{ep}) \cdot P_e}{V_{ep} \cdot d}$$

hvis udstødningsgassen føres uden om tunnelen

Ligning 2-43:

$$M_p = \frac{V_{mix} \cdot P_e}{V_{ep} \cdot S}$$

hvis udstødningsgassen føres tilbage til tunnelen

hvor:

V_{mix} = volumen V af fortyndet udstødningsgas under standardbetingelser

V_{ep} = volumen af den udstødningsgas, der strømmer gennem partikelfiltrene under standardbetingelser

P_e = partikelmasse udskilt på filter (filtre), i mg

S = den afstand, der er defineret i punkt 6.1.1.3

M_p = partikelemission i mg/km.

Hvis der foretages korrektion for baggrundsniveauet af partikler fra fortyndingssystemet, skal denne bestemmes i overensstemmelse med punkt 5.2.1.5. I så fald beregnes partikelmassen (g/km) som følger:

Ligning 2-44:

$$M_p = \left[\frac{P_e}{V_{\text{ep}}} - \left(\frac{P_a}{V_{\text{ap}}} \cdot \left(1 - \frac{1}{\text{DiF}} \right) \right) \right] \cdot \frac{(V_{\text{mix}} + V_{\text{ep}})}{d}$$

hvis udstødningsgassen føres uden om tunnelen

Ligning 2-45:

$$M_p = \left[\frac{P_e}{V_{\text{ep}}} - \left(\frac{P_a}{V_{\text{ap}}} \cdot \left(1 - \frac{1}{\text{DiF}} \right) \right) \right] \cdot \frac{V_{\text{mix}}}{d}$$

hvis udstødningsgassen føres tilbage til tunnelen

hvor:

V_{ap} = volumen af den tunnelluft, der strømmer gennem baggrundspartikelfiltrene under standardbetingelser

P_a = partikelmasse udskilt på baggrundfilter

DiF er den koefficient, der er defineret i punkt 6.1.1.4.7.

Hvis anvendelsen af en baggrundskorrektion resulterer i en negativ partikelmasse (i mg/km), anses resultatet for at være nul mg/km partikelmasse.

6.1.1.4.6. Carbondioxid (CO₂)

Massen af carbondioxid, der emitteres fra køretøjets udstødning under prøvningen, beregnes ved hjælp af følgende ligning:

Ligning 2-46:

$$\text{CO}_{2m} = \frac{1}{S} \cdot V \cdot d_{\text{CO}_2} \cdot \frac{\text{CO}_{2c}}{10^2}$$

hvor:

CO_{2m} = massen af carbondioxid, der er emitteret under prøvningen, i g/km

S = den afstand, der er defineret i punkt 6.1.1.3

V = det totale volumen defineret i punkt 6.1.1.4.1

d_{CO_2} er densiteten af carbonmonoxid, $d_{\text{CO}_2} = 1,964 \cdot 10^3 \text{ mg/m}^3$ ved referencetemperatur og referencetryk (273,2 K og 101,3 kPa)

CO_{2c} = koncentrationen af de fortyndede gasser, udtrykt i procent af carbondioxidækvivalent, korrigeret for fortyndingsluft ved hjælp af følgende ligning:

Ligning 2-47:

$$\text{CO}_{2c} = \text{CO}_{2e} - \text{CO}_{2d} \times \left(1 - \frac{1}{\text{DiF}}\right)$$

hvor:

CO_{2c} = carbondioxidkoncentrationen i prøven af fortyndet gas opsamlet i sækken(e) A, udtrykt i procent

CO_{2d} = carbondioxidkoncentrationen i prøven af fortyndingsluft opsamlet i sækken(e) B, udtrykt i procent

DiF er den koefficient, der er defineret i punkt 6.1.1.4.7.

6.1.1.4.7. Fortyndingsfaktor (DiF)

Fortyndingsfaktoren beregnes således:

For hvert referencebrændstof, undtagen hydrogen:

Ligning 2-48:

$$\text{DiF} = \frac{X}{C_{\text{CO}_2} + (C_{\text{HC}} + C_{\text{CO}}) \cdot 10^{-4}}$$

For en brændstofsammensætning $\text{C}_x\text{H}_y\text{O}_z$ er den generelle formel:

Ligning 2-49:

$$X = 100 \cdot \frac{x}{x + \frac{y}{2} + 3,76 \cdot \left(x + \frac{y}{4} - \frac{z}{2}\right)}$$

For H_2NG er formelen:

Ligning 2-50:

$$X = \frac{65,4 \cdot A}{4,922 \cdot A + 195,84}$$

For hydrogen beregnes fortyndingsfaktoren således:

Ligning 2-51:

$$\text{DiF} = \frac{X}{C_{\text{H}_2\text{O}} - C_{\text{H}_2\text{O-DA}} + C_{\text{H}_2} \cdot 10^{-4}}$$

For referencebrændstofferne i tillæg x har »X« følgende værdier:

Tabel 1-8

Faktor »X« i formlen til beregning af DiF

Brændstof	X
Benzin (E5)	13,4
Diesel (B5)	13,5
LPG	11,9
NG/biomethan	9,5
Ethanol (E85)	12,5
Hydrogen	35,03

Hvor:

C_{CO_2} = koncentrationen af CO_2 i den fortyndede udstødningssæk i opsamlingsækkens udtryk i volumenprocent

C_{HC} = koncentration af HC i den fortyndede udstødningssæk indeholdt i opsamlingsækkens udtryk i ppm kulstofækvivalenter

C_{CO} = koncentrationen af CO i den fortyndede udstødningssæk i opsamlingsækkens udtryk i ppm

C_{H_2O} = koncentrationen af H_2O i den fortyndede udstødningssæk i opsamlingsækkens udtryk i volumenprocent

C_{H_2O-DA} = koncentration af H_2O i luften anvendt til fortynding, udtrykt i volumenprocent

C_{H_2} = koncentrationen af hydrogen i den fortyndede udstødningssæk i udtagningsækkens udtryk i ppm

A = mængden af NG/biomethan i H_2 NG-blandingen, udtrykt i volumenprocent.

c) I punkt 6.1.1.5.1.1 erstattes »Vægtning af resultaterne fra prøvningscykluser i henhold til FN/ECE-regulativ nr. 40 og regulativ nr. 47 med »Vægtning af resultaterne fra prøvningscykluserne ECE R40 og ECE R47«.

d) I tillæg 1, tabel Ap 1-1, affattes rækken for symbolet »DF« således:

»DiF	Fortyndingsfaktor	—«

e) I tillæg 2, punkt 1.1, affattes andet punktum således:

»Brændstofs-specifikationerne i dette tillæg er forenelige med referencebrændstofs-specifikationerne i bilag 10 til FN/ECE-regulativ nr. 83, revision 4 (*).

(* EUT L 42 af 12.2.2014, s. 1.«.

f) Punkt 3.2.1.3 i tillæg 11 affattes således:

»3.2.1.3. Funktionsmådeomskifteren indstilles i henhold til tabel Ap11-2.

Tabel Ap11-2

Opslagstabel til at bestemme betingelse A eller B, afhængigt af forskellige udformninger af hybridkøretøjer og positionen af hybridfunktionsmådeomskifteren

	Hybridfunktionsmåder [→]	— Rent elektrisk — Hybrid	— Rent brændstofforbrugende — Hybrid	— Rent elektrisk — Rent brændstofforbrugende — Hybrid	— Hybridfunktionsmåde n ⁽¹⁾ — Hybridfunktionsmåde m ⁽¹⁾
Batteriladningstilstand		Omskifter indstillet	Omskifter indstillet	Omskifter indstillet	Omskifter indstillet
Betingelse A Fuldt opladet		Hybrid	Hybrid	Hybrid	Mest elektriske hybridfunktionsmåde ⁽²⁾
Betingelse B Min. ladetilstand		Hybrid	Brændstofforbrugende	Brændstofforbrugende	Mest brændstofforbrugende funktionsmåde ⁽³⁾

⁽¹⁾ F.eks.: sport, økonomi, bykørsel, landevejskørsel osv.

⁽²⁾ Mest elektriske hybridfunktionsmåde: Den hybridfunktionsmåde, som kan påvises at have det største elektricitetsforbrug af alle de hybridfunktionsmåder, der kan vælges, når prøvning foretages i henhold til betingelse A i punkt 4 i bilag 10 til FN/ECE-regulativ nr. 101, idet dette fastslås på grundlag af fabrikantens oplysninger og med den tekniske tjenestes accept.

⁽³⁾ Mest brændstofforbrugende kørsel: Den hybridfunktionsmåde, som kan påvises at have det største brændstofforbrug af alle de hybridfunktionsmåder, der kan vælges, når prøvning foretages i henhold til betingelse B i punkt 4 i bilag 10 til FN/ECE-regulativ nr. 101, idet dette fastslås på grundlag af fabrikantens oplysninger og med den tekniske tjenestes accept.

2) I bilag V foretages følgende ændringer:

a) I tillæg 2 foretages følgende ændringer:

i) I punkt 1.1 tilføjes følgende punktum:

»Med henblik på at opfylde fordampningsemissionsprøvningens krav i forordning (EU) nr. 168/2013 prøves kun køretøjer i (under)klasse L3e, L4e, L5e-A, L6e-A og L7e-A.«.

ii) i punkt 4.4 erstattes »301,2 ± 2 K (28 °C ± 5 °C)« med »301,2 ± 5 K (28 °C ± 5 °C)«.

b) I tillæg 3 foretages følgende ændringer:

i) Punkt 4.4.1 affattes første punktum således:

»Anlægget til opvarmning af brændstoffranken skal bestå af mindst to særskilte varmeaggregater med to temperaturregulatorer.«.

ii) I punkt 4.7.2 erstattes »tillæg 1« med »tillæg 4«.

iii) Punkt 5.2.3 affattes således:

»5.2.3. Køretøjet parkeres i prøvningsområdet i den i tabel Ap3-1 angivne minimumsperiode.

Tabel Ap3-1

SHED-prøvning — minimale og maksimale soak-perioder

Slagvolumen	Minimum (timer)	Maksimum (timer)
< 170 cm ³	6	36
170 cm ³ ≤ slagvolumen < 280 cm ³	8	36
≥ 280 cm ³	12	36«.

iv) Punkt 5.3.1.5 og 5.3.1.6 affattes således:

»5.3.1.5. Brændstof og dampe kan opvarmes kunstigt til begyndelsestemperaturerne på henholdsvis 288,7 K (15,5 °C) og 294,2 K (21,0 °C) ± 1 K. En indledende dampstemperatur på op til 5 °C over 21,0 °C kan anvendes. I denne tilstand må dampen ikke opvarmes i begyndelsen af døgnemissionsprøvningen. Når brændstofftemperaturen er nået op på 5,5 °C under dampstemperaturen ved at følge de T_f-funktion, følges resten af dampopvarmningsprofilen.

5.3.1.6 Så snart brændstofftemperaturen har nået 14,0 °C:

- 1) påsættes tankdækslet(-erne)
- 2) slukkes blæserne, hvis de ikke allerede er slukkede
- 3) lukkes prøvelokalets døre tæt til.

Så snart brændstoffet har nået en temperatur på 15,5 °C ± 1 °C, fortsættes prøvningsproceduren som følger:

- a) carbonhydridkoncentrationen, barometertrykket og temperaturen måles, og dermed er udgangsværdierne C_{HC}, i, p_i og T_i til tankopvarmningsprøvningen aflæst
- b) der påbegyndes en lineær opvarmning på 13,8 °C eller 20 °C ± 0,5 °C over en periode på 60 ± 2 minutter. Temperaturen for brændstoffet og brændstoffdampene skal under opvarmningen svare til funktionen nedenfor inden for ± 1,7 °C, eller den tættest mulige funktion som beskrevet i punkt 4.4:

for de eksponerede typer brændstoftanke anvendes:

ligningerne B.3.3-1

$$T_f = 0,3333 \cdot t + 15,5 \text{ °C}$$

$$T_v = 0,3333 \cdot t + 21,0 \text{ °C}$$

for de ikke-eksponerede typer brændstoftanke anvendes:

ligningerne B.3.3-2

$$T_f = 0,2222 \cdot t + 15,5 \text{ °C}$$

$$T_v = 0,2222 \cdot t + 21,0 \text{ °C}$$

hvor:

T_f = den krævede brændstoftemperatur (°C)

T_v = den krævede dampstemperatur (°C)

t = tiden fra påbegyndelsen af opvarmningen i minutter.»

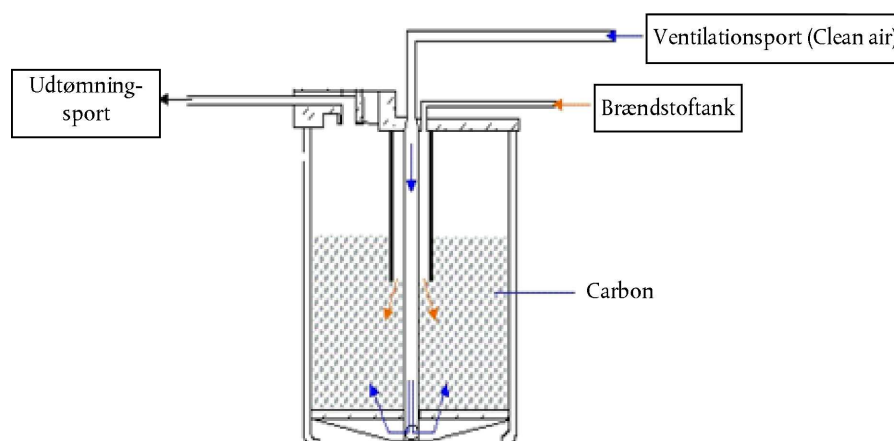
c) I tillæg 3.2 foretages følgende ændringer:

i) Punkt 2 affattes således:

»2. Ældning af adsorptionsbeholder

Figur Ap3.2-1

Rutediagram for gasstrømme i adsorptionsbeholder og porte



En adsorptionsbeholder, der er repræsentativ for køretøjets fremdriftsfamilie som angivet i bilag XI vælges som prøvningsadsorptionsbeholder og mærkes efter aftale med den godkendende myndighed og den tekniske tjeneste.»

ii) Punkt 3.1 affattes således:

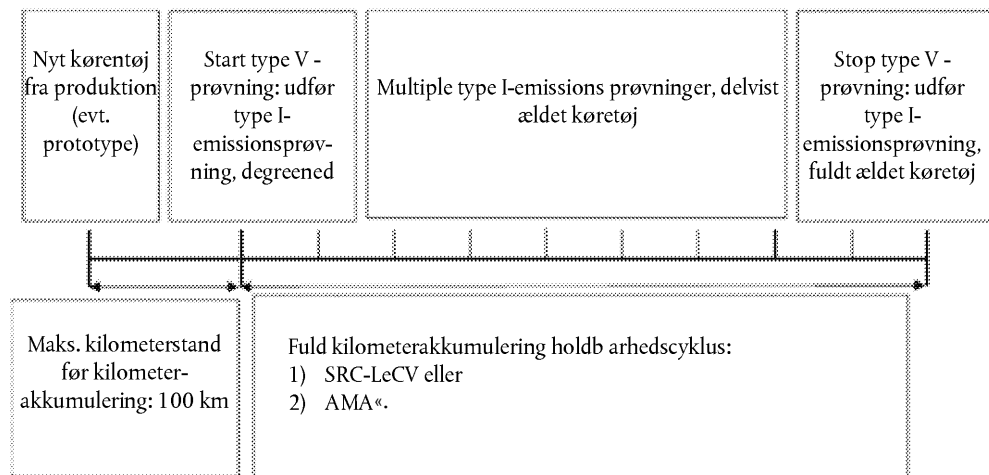
»3.1 Holdbarhedsprøvningen skal aktivere kontrolventiler, kabler og forbindelser, hvor det er relevant, og være repræsentativ for driften af disse dele i løbet af køretøjets livscyklus, hvis de anvendes under normale anvendelsesforhold og vedligeholdes i overensstemmelse med fabrikantens anbefalinger. Den samlede distance og drift under betingelser svarende til type V-holdbarhedsprøvningen kan betragtes som repræsentative for køretøjets livscyklus.»

3) I bilag VI foretages følgende ændringer:

a) Punkt 3.1.2 affattes således:

»3.1.2. Der gennemføres multiple type I-emissionsprøvningsprocedurer i hele distanceakkumuleringsfasen med en frekvens og et antal type I-prøvningsprocedurer efter fabrikantens valg og med den tekniske tjenestes og den godkendende myndigheds accept. Resultaterne af type I-emissionsprøvningen skal give tilstrækkelig statistisk relevans til identificering af forringelsesudviklingen, som skal være repræsentativ for køretøjstypen med hensyn til miljøpræstationer, når den markedsføres (jf. figur 5-1).

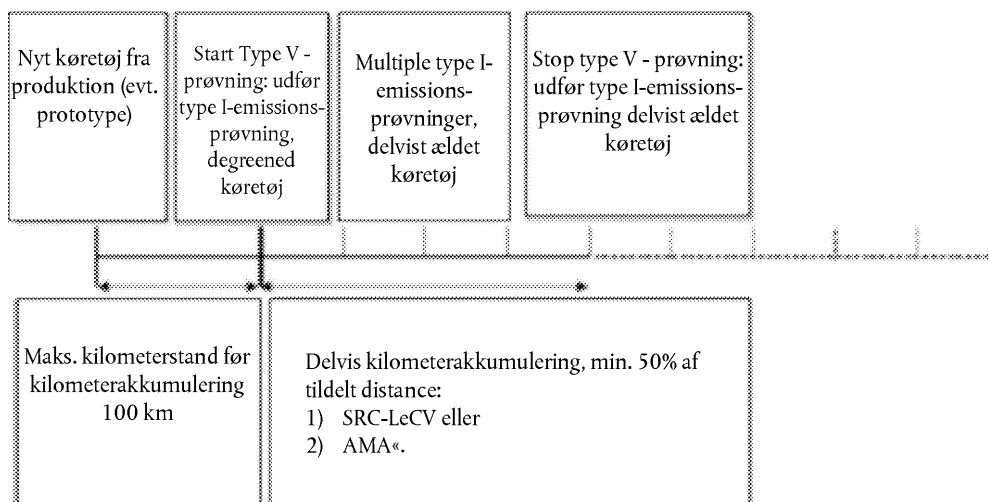
Figur 5-1

Type V-prøvning — holdbarhedsprøvningsprocedure med fuld distanceakkumulering

b) Punkt 3.2.2 affattes således:

- »3.2.2. Der gennemføres multiple type I-emissionsprøvninger under fasen med delvis distanceakkumulering med en frekvens og et antal type I-prøvningsprocedurer efter fabrikantens valg. Resultaterne af type I-emissionsprøvningen skal give tilstrækkelig statistisk relevans til identificering af forringelsesudviklingen, som skal være repræsentativ for køretøjstypen med hensyn til miljøpræstationer, når den markedsføres (jf. figur 5-2).

Figur 5-2

Type V-prøvning — accelereret holdbarhedsprøvningsprocedure med delvis distanceakkumulering

c) I tillæg 1 foretages følgende ændringer:

i) Punkt 2.6 affattes således:

»2.6. Klassifikation af køretøjer til type V-prøvningen

2.6.1. Med henblik på distanceakkumulering i SRC-LeCV inddeles køretøjer i klasse L i overensstemmelse med tabel Ap1-1.

Tabel Ap1-1

Køretøjer i klasse L til SRC-LeCV

Cyklus	WMT-C-klasse	1) Konstruktivt bestemt maksimalhastighed (km/h)	2) Maksimal nettoeffekt eller kontinuerlig nominal effekt (kW)
1	1	$v_{\max} \leq 50 \text{ km/h}$	$\leq 6 \text{ kW}$
2		$50 \text{ km/h} < v_{\max} < 100 \text{ km/h}$	$< 14 \text{ kW}$
3	2	$100 \text{ km/h} \leq v_{\max} < 130 \text{ km/h}$	$\geq 14 \text{ kW}$
4	3	$130 \text{ km/h} \leq v_{\max}$	—

hvor:

V_d = motors slagvolumen i cm^3

v_{\max} = køretøjets konstruktivt bestemt maksimalhastighed i km/h

2.6.2. Køretøjsklassificeringskriterierne i tabel Ap1-1 anvendes ved hjælp af følgende hierarki af klassificeringskriterier:

- 1) Køretøjets konstruktivt bestemte maksimalhastighed i km/h
- 2) Maksimal nettoeffekt eller kontinuerlig nominal effekt (kW).

2.6.3. Hvis

- a) en acceleration af køretøjet i klasse L ikke er tilstrækkelig til at gennemføre accelerationsfaserne inden for de foreskrevne distancer eller
- b) den foreskrevne maksimale kørehastighed i de enkelte cyklusser ikke kan nås på grund af manglende fremdrivningseffekt eller
- c) køretøjets maksimale konstruktivt bestemte hastighed er begrænset til en køretøjshastighed, der er lavere end den foreskrevne SRC-LeCV

køretøjet køres med fuldt åbent gasspjæld, indtil den kørehastighed, der er foreskrevet for prøvningscyklussen er nået, eller indtil køretøjets maksimale konstruktivt bestemte hastighed er nået. Efterfølgende skal prøvningscyklussen udføres som foreskrevet for køretøjsklassen. Omfattende eller hyppige afvigelser fra det foreskrevne toleranceområde for kørehastigheden og tilhørende begrundelse skal rapporteres til den godkendende myndighed og medtages i type V-prøvningsrapporten.«.

ii) Punkt 2.7.3.4 affattes således:

»2.7.3.4. deceleration ved motorbremsning: fuld slækning af gasgivning, med motoren tilkoblet og i gear, ingen betjening af fod- eller håndaktiverede betjeningsredskaber, ingen bremses aktiveret. Hvis målhastigheden er 0 km/h (tomgang), og hvis køretøjets faktiske hastighed er ≤ 5 km/h, kan der udkobles, skiftes til frigear og bremses for at forhindre, at motoren går i stå, og med henblik på at standse køretøjet. Opgearing er ikke tilladt ved deceleration ved motorbremsning. Føreren kan nedgear for at øge motorens bremseeffekt. Under gearskift skal det sikres, at gearskift udføres hurtigt, med minimalt friløb (dvs. < 2 sekunder) i frigear og minimal anvendelse af kobling og delvis kobling. Køretøjets fabrikant kan med den godkendende myndigheds accept anmode om forlængelse af dette tidsrum, hvis det er absolut nødvendigt.«

4) I bilag VII foretages følgende ændringer:

a) Overskriften affattes således:

»Prøvningstype VII-forskrifter vedrørende energieffektivitet: CO₂-emissioner, brændstofforbrug, elektrisk energiforbrug og elektrisk rækkevidde«.

b) I tillæg 1 affattes punkt 1.4.3.1 og 1.4.3.2 således:

»1.4.3.1. for benzindrevne (E5) køretøjer med styret tænding:

Ligning Ap1-1:

$$FC = (0,118/D) \cdot ((0,848 \cdot HC) + (0,429 \cdot CO) + (0,273 \cdot CO_2))$$

hvor HC-, CO- og CO₂ -udstødningsemissioner er angivet i g/km.

1.4.3.2. for LPG-drevne køretøjer med styret tænding:

Ligning Ap1-2:

$$FC_{\text{norm}} = (0,1212/0,538) \cdot ((0,825 \cdot HC) + (0,429 \cdot HC) + (0,273 \cdot CO_2))$$

hvor HC-, CO- og CO₂ -udstødningsemissioner er angivet i g/km.

Hvis sammensætningen af det brændstof, der er anvendt til prøvningen, afviger fra det, der er antaget til beregningen af det normaliserede forbrug, kan der på fabrikantens anmodning anvendes en korrektionsfaktor (cf):

Ligning Ap1-3:

$$FC_{\text{norm}} = (0,1212/0,538) \cdot (cf) \cdot ((0,825 \cdot HC) + (0,429 \cdot CO) + (0,273 \cdot CO_2))$$

hvor HC-, CO- og CO₂ -udstødningsemissioner er angivet i g/km.

Korrektionsfaktoren bestemmes således:

Ligning Ap1-4:

$$cf = 0,825 + 0,0693 \cdot n_{\text{actual}}$$

hvor:

n_{actual} = det anvendte brændstofs faktiske H/C-forhold«.

c) I tillæg 3 foretages følgende ændringer:

i) Punkt 3.4.1 affattes således:

»3.4.1. CO₂-værdierne skal være:

Ligning Ap3-5:

$$M_1 = m_1/D_{\text{test1}} \text{ (g/km) og}$$

Ligning Ap3-6:

$$M_2 = m_2/D_{\text{test}2} \text{ (g/km)}$$

hvor

$D_{\text{test}1}$ og $D_{\text{test}2}$ = de faktiske distancer kørt under de prøvninger, der er udført ved henholdsvis betingelse A (punkt 3.2) og B (punkt 3.3.), og

m_1 og m_2 = prøvningsresultaterne som bestemt efter henholdsvis punkt 3.2.3.5 og 3.3.2.5.«.

ii) Punkt 4.4.1 affattes således:

»CO₂-værdierne skal være:

Ligning Ap3-20:

$$M_1 = m_1/D_{\text{test}1} \text{ (g/km) og}$$

Ligning Ap3-21:

$$M_2 = m_2/D_{\text{test}2} \text{ (g/km)}$$

hvor:

$D_{\text{test}1}$ og $D_{\text{test}2}$ = de faktiske distancer kørt under de prøvninger, der er udført ved henholdsvis betingelse A (punkt 4.2) og B (punkt 4.3), og

m_1 og m_2 = prøvningsresultaterne som bestemt efter henholdsvis punkt 4.2.4.5 og 4.3.2.5.«.

d) Punkt 1 i tillæg 3.3 affattes således:

»1. Måling af den elektriske rækkevidde

1.1. Den prøvningsmetode, der beskrives i punkt 4, anvendes til at måle den elektriske rækkevidde udtrykt i km for køretøjer, der udelukkende drives af et elektrisk drivaggregat, eller den elektriske rækkevidde og OVC-rækkevidde for køretøjer, der drives af et hybridt elektrisk drivaggregat med ekstern opladning (OVC-HEV), jf. definitionen i tillæg 3.

1.2. Køretøjer i klasse L1e med pedaler som omhandlet i bilag I til forordning (EU) nr. 168/2013 og i punkt 1.1.2 i bilag XIX til forordning (EU) nr. 3/2014, bør være undtaget fra prøvningen af elektrisk rækkevidde.«.

6) I bilag IX foretages følgende ændringer:

a) Følgende indsættes som punkt 2.3 til 2.4.3:

»2.3. Multimode-støjdæmpningssystem

2.3.1. Køretøjer i klasse L udstyret med manuelt eller elektronisk kontrolleret, justerbart multimodelyddæmpningssystem skal prøves i alle modi.

2.3.2 For køretøjer udstyret med støjdæmpningssystem som omhandlet i punkt 2.9.1 skal det indberettede lydtryksniveau være det, der er noteret for den modus, der har det højeste gennemsnitlige lydtryksniveau.

2.4. Krav til sikring mod uautoriserede indgreb og manuelt eller elektronisk indstillelige multimodeudstødningssystemer eller -lyddæmpningssystemer

2.4.1. Alle udstødning- eller lyddæmpningssystemer skal være konstrueret på en sådan måde, at det ikke er let at fjerne lydbafner, udgangskonusser og andre dele, hvis primære funktion er at udgøre en del af lyddæmpnings- eller ekspansionskamrene. Hvor anvendelse af en sådan del er uundgåelig, skal dens fastgørelsesmåde være sådan, at den ikke let kan fjernes (f.eks. med konventionelle gevindskårne fastgøringer), og den skal også være fastgjort således, at fjernelse medfører permanent/uoprettelig skade på udstødningssystemet.

2.4.2. Udstødning- eller lyddæmpningssystemer med manuelt eller elektronisk kontrollerede multipelt indstillelige driftstilstande skal opfylde alle forskrifterne i alle driftstilstande. De støjniveauer, der rapporteres ved typegodkendelsen, skal være fra driftstilstanden med de højeste støjniveauer.

2.4.3. Fabrikanten må ikke udelukkende med henblik på at opfylde kravene vedrørende støjmissioner ved typegodkendelsen forsætligt ændre, tilpasse eller indføre anordninger eller metoder, som ikke er operationelle under typisk drift på vej.«

b) Punkt 2.4.1.1 i tillæg 3 affattes således:

»2.4.1.1. Absorberende fibermaterialer skal være asbestfrie og kun kunne bruges ved konstruktion af lyddæmpere, hvis de holdes sikkert på plads gennem hele lyddæmperens driftslevetid og opfylder kravene i enten punkt 2.4.1.2, 2.4.1.3 eller 2.4.1.4.«

7) I bilag X foretages følgende ændringer:

a) I tillæg 2.1 foretages følgende ændringer:

i) Punkt 2.1.2 affattes således:

»2.1.2.

Tabel Ap2.1-1

Udstyr, som skal være monteret ved prøvning af fremdriftsydelse for at bestemme drejningsmoment og nettoeffekt

Nr.	Udstyr	Monteret til prøvning af drejningsmoment og nettoeffekt
1	Luftindtagningssystem — Indsugningsmanifold — Luftfilter — Indsugningslyddæmper — Emissionsbegrænsningssystem til krumtaphus — Elektrisk kontrolanordning, hvis monteret	Hvis seriemonteret: ja
2	Udstødningssystem — Manifold — Rørforbindelser ⁽¹⁾ — Lyddæmper ⁽¹⁾ — Udstødningsrør ⁽¹⁾ — Elektrisk kontrolanordning, hvis monteret	Hvis seriemonteret: ja
3	Karburator	Hvis seriemonteret: ja
4	Brændstofindsprøjtningssystem — Opstrømsfilter — Filter — Brændstoftilførselspumpe og højtrykspumpe, hvis relevant — Trykluftpumpe i tilfælde af luftservo til direkte brændstofindsprøjtning — Rørforbindelser — Injektor — Luftindtagsspjæld ⁽²⁾ , hvis monteret — Brændstoftryk/flowregulator, hvis monteret	Hvis seriemonteret: ja

Nr.	Udstyr	Monteret til prøvning af drejningsmoment og nettoeffekt
5	Relæ til styring af maksimal omdrejningshastighed eller effekt	Hvis seriemonteret: ja
6	Væskekøling — Køler — Ventilator ⁽³⁾ — Vandpumpe — Termostat ⁽⁴⁾	Hvis seriemonteret: ja ⁽⁵⁾
7	Luftkøling — Ventilatorskærm — Blæser ⁽³⁾ — Temperaturreguleringsenhed(-er) — Ekstern blæserenhed på bænk	Hvis seriemonteret: ja
8	Elektrisk anlæg	Hvis seriemonteret: ja ⁽⁶⁾
9	Forureningsbegrænsende anordninger ⁽⁷⁾	Hvis seriemonteret: ja
9	Smøresystem — Olieregulator	Hvis seriemonteret: ja

⁽¹⁾ Hvis det er vanskeligt at anvende standardudstødningssystemer, kan der med fabrikantens samtykke monteres et udstødningssystem, der forårsager et tilsvarende trykfald. Når motoren er i drift i prøvningslaboratoriet, må systemet til udvinding af udstødningssystemet ikke i det punkt, hvor det er tilsluttet køretøjets udstødningssystem, bevirke et tryk, som afviger fra barometertrykket med ± 740 Pa (7,40 mbar), medmindre fabrikanten før prøvningen accepterer et højere modtryk.

⁽²⁾ Luftindtagsspjældet er det spjæld, der styrer den pneumatiske indsprøjtningssumpes regulator.

⁽³⁾ Hvis en ventilator eller blæser kan frakobles, skal motorens nettoeffekt først være anført med ventilator eller blæser frakoblet, efterfulgt af motorens nettoeffekt med ventilatoren eller blæseren tilkoblet. Hvis en fast elektrisk eller mekanisk drevet ventilator ikke kan monteres på prøvebænken, skal den af ventilatoren optagne effekt bestemmes ved samme omdrejningshastigheder som dem, der blev brugt, da motoreffekten målte. Denne effekt fratrækkes den korrigerede effekt, hvorved nettoeffekt fremkommer.

⁽⁴⁾ Termostaten kan låses i helt åben stilling.

⁽⁵⁾ Køler, ventilator, ventilatordyse, vandpumpe og termostat skal i prøvebænken så vidt muligt have samme placering i forhold til hinanden som på køretøjet. Hvis køler, ventilator, ventilatordyse, vandpumpe eller termostat har en placering på prøvebænken, der adskiller sig fra den på køretøjet, skal dette beskrives og registreres i prøvningsrapporten. Flydende kølemiddel cirkuleres udelukkende af motorens vandpumpe. Den kan køles enten ved motorens køler eller gennem et eksternt kredsløb, forudsat at trykfaldene i dette kredsløb hovedsageligt forbliver de samme som i motorens kølesystem. Hvis motoren har kølerjalousi, skal dette være åbent.

⁽⁶⁾ Mindste generatoreffekt: generatoren leverer den strøm, der er strengt nødvendig til strømforsyning af det tilbehør, som er nødvendigt for motorens funktion. Batteriet, må ikke oplades under prøvningen.

⁽⁷⁾ Dette kan f.eks. omfatte udstødningsgasrecirkulationssystem (EGR-system), katalysator, varmereaktor, sekundært lufttilførselssystem og system til modvirkning af brændstoffordampning.

ii) Punkt 3.4 affattes således:

»3.4. Bestemmelse af korrektionsfaktoren for den mekaniske virkningsgrad af kraftoverførslen α_2

Hvor:

— der måles direkte på krumtapakslen, er denne faktor 1

— der ikke måles direkte på krumtapakslen, beregnes denne faktor ved hjælp af formlen:

Ligning Ap2.1-3:

$$\alpha_2 = \frac{1}{n_t}$$

hvor n_t er virkningsgraden for kraftoverførslen mellem krumtapakslen og målepunktet.

kraftoverførselens virkningsgrad n_t bestemmes ved produktet (multiplikationen) af virkningsgraden n_j af de enkelte elementer i kraftoverførslen:

Ligning Ap2.1-4:

$$n_t = n_1 \cdot n_2 \cdot \dots \cdot n_j$$

b) I tillæg 4 foretages følgende ændringer:

i) Punkt 3.3 affattes således:

»3.3. Prøvningsprocedure til måling af frakoblingsafstand

Når pedallering ophører, skal motorhjælpen frakobles over en kørselsafstand på ≤ 3 m. Prøvekøretøjets hastighed er 90 % af den maksimale hjælpehastighed. Målingerne foretages i overensstemmelse med EN 15194:2009. Hvis der er monteret hjælpemodulator på køretøjet, må den ikke være aktiveret under prøvningen.«.

ii) Punkt 3.3.1 til 3.3.5.10 udgår.

iii) Punkt 3.4 til 3.4.3 affattes således:

»3.4. Prøvningsprocedure til måling af maksimal hjælpefaktor

3.4.1. Den omgivende temperatur skal være mellem 278,2 K og 318,2 K.

3.4.2. Prøvekøretøjet skal være drevet af sit tilhørende fremdrivningsbatteri. Det fremdrivningsbatteri, der har størst kapacitet, skal anvendes til denne prøvningsprocedure.

3.4.3. Batteriet skal være fuldt opladet med den af køretøjets fabrikant opgivne oplader.«.

iv) Der indsættes følgende punkt 3.4.4 til 3.4.9:

»3.4.4. En motor på prøvebænken kobles til prøve køretøjets krankaksel. Denne prøvebænkkrankmotor skal simulere førerens kørsel og skal være i stand til at køre med variable omdrejningstal og drejningsmomenter. Den skal kunne præstere en omdrejningshastighed på 90 omdr./min. og et maksimalt kontinuerlig nominelt drejningsmoment på 50 Nm.

3.4.5. En bremse eller en motor, der simulerer tab og inert i fra køretøjet, fastgøres til en tromle under prøve køretøjets baghjul.

3.4.6. For køretøjer, der er udstyret med forhjulstræk, fastgøres yderligere en bremse eller en motor til en tromle under forhjulet til simulering af tab og inert i fra køretøjet.

3.4.7. Hvis køretøjets hjælpe niveau er variabelt, sættes det til maksimal hjælp.

3.4.8. Følgende driftsparametre skal prøves:

Tabel Ap4-1

Driftsparametre til prøvning af maksimal hjælpefaktor

Driftsstadie	Simuleret indgangseffekt fra fører ($\pm 10\%$) i (W)	Køretøjets målhastighed ⁽¹⁾ ($\pm 10\%$) i (km/h)	Ønsket pedalleringskadence ⁽²⁾ i (omdr./min.)
A	80	20	60
B	120	35	70
C	160	40	80

⁽¹⁾ Hvis køretøjets målhastighed ikke kan nås, udføres målingen ved den maksimalt opnåede kørehastighed.

⁽²⁾ Der vælges det gear, der er tættest på de krævede omdr./min.

3.4.9. Den maksimale hjælpefaktor beregnes efter følgende formel:

Ligning Ap4-1:

$$\text{Hjælpfaktor} = \frac{\text{prøvekøretøjets mekaniske motoreffekt}}{\text{simuleret indgangseffekt fra fører}}$$

hvor:

Køretøjets mekaniske motoreffekt beregnes som summen af de mekaniske bremsemotoreffekter minus den mekaniske indgangseffekt på prøvebænkens krankmotor (i W).«.

v) Punkt 3.5 til 3.5.9 udgår.

8) I bilag XI foretages følgende ændringer:

a) Punkt 3.1 affattes således:

»3.1. Prøvningsstyperne I, II, V, VII og VIII (»X« i tabel 11-1 betyder »kan anvendes«)

Tabel 11-1

Klassificeringskriterier for fremdriftsfamilie med hensyn til prøvningstype I, II, V, VII og VIII

#	Klassificeringskriterier — beskrivelse	Prøvningsstype I	Prøvningsstype II	Prøvningsstype V	Prøvningsstype VII	Prøvningsstype VIII ⁽¹⁾	
						Fase I	Fase II
1.	Køretøj						
1.1.	klasse	X	X	X	X	X	X
1.2.	underklasse	X	X	X	X	X	X

#	Klassificeringskriterier — beskrivelse	Prøvningstype I	Prøvningstype II	Prøvningstype V	Prøvningstype VII	Prøvningstype VIII (1)	
						Fase I	Fase II
1.3.	køretøjsvariants eller -versions inerti over eller under den nominelle inertikategori	X		X	X	X	X
1.4.	totalt transmissionsudvekslingsforhold (+/- 8 %)	X		X	X	X	X
2.	Fremdriftsfamilie — egenskaber						
2.1.	antal motorer eller elektriske motorer	X	X	X	X	X	X
2.2.	hybrid(-e) funktionsmåde(-r) (parallel/sekventiel/andet)	X	X	X	X	X	X
2.3.	antal cylindre i forbrændingsmotor	X	X	X	X	X	X
2.4.	forbrændingsmotors slagvolumen (+/- 2 %) (2)	X	X	X	X	X	X
2.5.	antal ventiler og eventuel styring (variable ventiltider) — forbrændingsmotor	X	X	X	X	X	X
2.6.	enkeltbrændstof/dobbelbrændstof/blandingsbrændstof H ₂ NG/flere brændstoftyper	X	X	X	X	X	X
2.7.	brændstofsysteem (karburator/skylleport/indirekte indsprøjtning/direkte indsprøjtning/common rail/pump-injector/andet)	X	X	X	X	X	X
2.8.	brændstoflager (3)					X	X
2.9.	type kølesystem — forbrændingsmotor	X	X	X	X	X	X
2.10.	funktionsprincip (PI/Ci/totakts/firetakts/andet)	X	X	X	X	X	X
2.11.	indsugningssystem (naturlig indsugning/turbolader/ladeluftkøler/ladetrykregulering) og kontrol af lufttilførsel (mekanisk gasspjæld/elektroniske gasspjældskontrol/intet gasspjæld)	X	X	X	X	X	X
3.	Kendetegn for forureningsbegrænsningssystem						
3.1.	udstødning fra fremdriftsmiddel (ikke) udstyret med katalysator(-er)	X	X	X	X		X
3.2.	type katalysator(-er)	X	X	X	X		X
3.2.1.	antal og elementer af katalysatorer	X	X	X	X		X
3.2.2.	størrelsen på katalysatorer (volumen af monolit (-ter) ± 15 %)	X	X	X	X		X

#	Klassificeringskriterier — beskrivelse	Prøvningsstype I	Prøvningsstype II	Prøvningsstype V	Prøvningsstype VII	Prøvningsstype VIII ⁽¹⁾	
						Fase I	Fase II
3.2.3.	driftsprincip for katalytisk aktivitet (oxidations-, 3-vejs, opvarmet, SCR, andet)	X	X	X	X		X
3.2.4.	ædelmetalbelastning (identisk eller højere)	X	X	X	X		X
3.2.5.	ædelmetalforhold ($\pm 15\%$)	X	X	X	X		X
3.2.6.	substrat (opbygning og materiale)	X	X	X	X		X
3.2.7.	celletæthed	X	X	X	X		X
3.2.8.	katalysatorbeholdertype(-r)	X	X	X	X		X
3.3.	udstødning fra fremdriftsmiddel (ikke) udstyret med partikelfilter (PF)	X	X	X	X		X
3.3.1.	PF-typer	X	X	X	X		X
3.3.2.	antal og elementer af PF	X	X	X	X		X
3.3.3.	størrelse af PF (volumen for filterelement $\pm 10\%$)	X	X	X	X		X
3.3.4.	driftsprincipet for PF (delvis/wall-flow/andet)	X	X	X	X		X
3.3.5.	PF's aktive overflade	X	X	X	X		X
3.4.	fremdriftsmiddel (ikke) udstyret med periodisk regenererende system	X	X	X	X		X
3.4.1.	type periodisk regenererende system	X	X	X	X		X
3.4.2.	driftsprincip for periodisk regenererende system	X	X	X	X		X
3.5.	fremdriftsmiddel (ikke) udstyret med selektivt katalytisk reduktionssystem (SCR-system)	X	X	X	X		X
3.5.1.	SCR-systemets type	X	X	X	X		X
3.5.2.	driftsprincip for periodisk regenererende system	X	X	X	X		X
3.6.	fremdriftsmiddel (ikke) udstyret med lean NOx-filter/adsorber	X	X	X	X		X
3.6.1.	type lean NOx-filter/adsorber	X	X	X	X		X
3.6.2.	driftsprincip for lean NOx-filter/adsorber	X	X	X	X		X

#	Klassificeringskriterier — beskrivelse	Prøvningsstype I	Prøvningsstype II	Prøvningsstype V	Prøvningsstype VII	Prøvningsstype VIII ⁽¹⁾	
						Fase I	Fase II
3.7.	fremdriftsmiddel (ikke) udstyret med en koldstartanordning(-er) eller starthjælpemiddel(-ler)	X	X	X	X		X
3.7.1.	type koldstartanordning eller starthjælpemiddel	X	X	X	X		X
3.7.2.	driftsprincip for koldstartanordning(-er) eller starthjælpemiddel(-ler)	X	X	X	X	X	X
3.7.3.	Aktiveringstid for koldstartanordning eller starthjælpemiddel og/eller arbejdscyklus (kun aktiveret begrænset tidsrum efter koldstart/kontinuerlig drift)	X	X	X	X	X	X
3.8.	fremdriftsmiddel (ikke) udstyret med lambdasonde til kontrol af brændstof	X	X	X	X	X	X
3.8.1.	typer lambdasonde	X	X	X	X	X	X
3.8.2.	driftsprincip for lambdasonde (binært/wide range/andet)	X	X	X	X	X	X
3.8.3.	lambdasondens interaktion med closed loop-brændstofs-system (støkiometri/mager eller fed drift)	X	X	X	X	X	X
3.9.	fremdriftsmiddel (ikke) udstyret med system til udstødningsrecirkulation (EGR)	X	X	X	X		X
3.9.1.	typer EGR-system	X	X	X	X		X
3.9.2.	driftsprincip for EGR-system (internt/eksternt)	X	X	X	X		X
3.9.3.	maksimalt recirkulationsforhold for udstødningen ($\pm 5\%$)	X	X	X	X		X

Forklarende bemærkninger:

⁽¹⁾ De samme familiekriterier gælder også for de funktionelle aspekter ved egendiagnosesystemer, der er fastsat i bilag XII til forordning (EU) nr. 44/2014.

⁽²⁾ Der accepteres højst 30 % for prøvningsstype VIII.

⁽³⁾ Kun for køretøjer udstyret med lager til gasformigt brændstof.

b) I punkt 3.2 affattes overskriften på tabel 11.2 således:

»Tabel 11-2

Klassificeringskriterier for fremdriftsfamilie med hensyn til prøvningsstype III og IV.

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2016/1825**af 6. september 2016****om ændring af gennemførelsesforordning (EU) nr. 901/2014 for så vidt angår de administrative bestemmelser for godkendelse og markedsovervågning af to- eller trehjulede køretøjer samt quadricykler****(EØS-relevant tekst)**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 168/2013 af 15. januar 2013 om godkendelse og markedsovervågning af to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler⁽¹⁾, særlig artikel 27, stk. 4, artikel 29, stk. 4, artikel 30, stk. 2 og 3, artikel 32, stk. 1, artikel 38, stk. 2, artikel 39, stk. 3, artikel 40, stk. 4, og artikel 72, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) For at muliggøre typegodkendelse af brændstoftanke som separat teknisk enhed bør et særligt oplysningsskema med de relevante oplysninger indsættes som et nyt tillæg til bilag I til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 901/2014⁽²⁾,
- (2) For at mindske den administrative byrde for fabrikanter, navnlig i forbindelse med køretøjer i klasse L6e og L7e, bør der tillades yderligere systemtypegodkendelser.
- (3) For at sikre, at alle relevante oplysninger vedrørende køretøjer udstyret med trinløs variabel transmission (CVT) gøres tilgængelige, bør tabellen med oplysninger om gearudvekslingsforhold, som skal angives på oplysningsskemaet, ændres
- (4) For at etablere en klar forbindelse mellem de to køretøjskonfigurationer, hvis ydeevne kan konverteres fra underklasse L3e/L4e-A2 til (L3e/L4e)-A3 og modsat, og for at lette ejernes adgang til disse oplysninger bør der tilføjes et punkt med EU-typegodkendelsesnummeret for den oprindelige konfiguration til den model, der er angivet i tillæg 24 til bilag I til gennemførelsesforordning (EU) nr. 901/2014, og til modellen for typeattester i bilag IV til nævnte gennemførelsesforordning.
- (5) Med henblik på yderligere oplysninger i tilfælde af nye teknologier og nye begreber bør der indsættes yderligere punkter i modellen for typegodkendelsesattesterne for nye systemer, komponenter eller separate tekniske enheder.
- (6) Af hensyn til klarheden og sammenhængen bør visse forklarende noter ændres eller udgå.
- (7) Gennemførelsesforordning (EU) nr. 901/2014 bør derfor ændres.
- (8) For at give fabrikanter og nationale myndigheder mulighed for rettidig anvendelse af ændringerne i denne forordning, bør forordningen træde i kraft snarest muligt, navnlig i lyset af, at forordning (EU) nr. 168/2013 trådte i kraft 1. januar 2016, og at de dermed forbundne administrative krav vil blive obligatoriske for alle nye køretøjer, der registreres eller markedsføres fra 1. januar 2018.
- (9) Anvendelsesdatoen for ændringerne af typeattestmodellerne bør udsættes indtil 1. september 2017 for at sikre fabrikanterne og nationale myndigheder yderligere tid til at tilpasse deres administrative ordninger for køretøjsregistrering og især deres IT-systemer til disse ændringer.
- (10) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra det udvalg, der er nævnt i artikel 73, stk. 1, i forordning (EU) nr. 168/2013 —

⁽¹⁾ EUT L 60 af 2.3.2013, s. 52.

⁽²⁾ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 901/2014 af 18. juli 2014 om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 168/2013 for så vidt angår de administrative bestemmelser for godkendelse og markedsovervågning af to- eller trehjulede køretøjer samt quadricykler (EUT L 249 af 22.8.2014, s. 1).

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

Bilag I og IV-VIII til gennemførelsesforordning (EU) nr. 901/2014 ændres som angivet i bilaget til nærværende forordning.

Artikel 2

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

Bilagets punkt 2 anvendes fra den 1. september 2017.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 6. september 2016.

På Kommissionens vegne
Jean-Claude JUNCKER
Formand

BILAG

I gennemførelsesforordning (EU) nr. 901/2014 foretages følgende ændringer:

1) I bilag I foretages følgende ændringer:

a) I listen over tillæg indsættes følgende rækker i nummerorden:

»5a	Model for oplysningsskemaet vedrørende EU-typegodkendelse af en type/køretøjstype for så vidt angår fremdriftssystemets maksimale drejningsmoment og maksimale nettoeffekt	
8a	Model for oplysningsskemaet vedrørende EU-typegodkendelse af en type/køretøjstype for så vidt angår et system for lydsignalapparater	
9a	Model for oplysningsskemaet vedrørende EU-typegodkendelse af en type/køretøjstype for så vidt angår et rudesystem, et vinduesviskersystem samt et system af afrimnings- og afdugningsanordninger	
9b	Model for oplysningsskemaet vedrørende EU-typegodkendelse af en type/køretøjstype for så vidt angår identificering af betjeningsanordninger, kontrollamper og indikatorer	
11a	Model for oplysningsskemaet vedrørende EU-typegodkendelse af en type/køretøjstype for så vidt angår et forankringssystem til sikkerhedsseler	
11b	Model for oplysningsskemaet vedrørende EU-typegodkendelse af en type/køretøjstype for så vidt angår et system for styreegenskaber, kurveegenskaber og drejeegenskaber	
13a	Model for oplysningsskemaet vedrørende EU-typegodkendelse af en type/køretøjstype for så vidt angår et system for beskyttelse af fører og passagerer, herunder indvendigt udstyr, hovedstøtter og døre	
20a	Model for oplysningsskemaet vedrørende EU-typegodkendelse af en brændstofbeholder som separat teknisk enhed«	

b) I afsnit B, punkt 2.2, tabel 1, liste I, indsættes følgende række i nummerorden:

»5a	System: fremdriftssystemets maksimale drejningsmoment nettoeffekt	X Tillæg 2«	
-----	---	----------------	--

c) I afsnit B, punkt 2.2, tabel 1, liste II, indsættes følgende rækker i nummerorden:

»8a	System: montering af lydsignalanordninger	II	
9a	System: montering af ruder, vinduesviskere og afrimnings- og afdugningsanordninger	VII	
9b	System: identificering af betjeningsanordninger, kontrollamper og indikatorer	VIII	
11a	System: sikkerhedseleforankringer	XII	
11b	System: styreegenskaber, kurveegenskaber og drejeegenskaber	XIV	
13a	System: beskyttelse af fører og passagerer, herunder indvendigt udstyr, hovedstøtter og døre	XVII«	

d) I afsnit B, punkt 2.2, tabel 1, liste III, indsættes følgende rækker i nummerorden:

»20a	Separat teknisk enhed: brændstoftank	IX«	
------	--------------------------------------	-----	--

e) i afsnit B, punkt 2.8, foretages følgende ændringer i punkterne i tabellen vedrørende oplysningsskemaet:

i) følgende indsættes som punkt 3.3.3.4 i oplysningsskemaet:

»3.3.3.4.	L1e — L7e	15/30 ⁽⁴⁾ -minutters effekt ⁽²⁷⁾ : kW«
-----------	-----------	--

ii) oplysningsskemaets punkt 3.5.4 affattes således:

»3.5.4. Gearudvekslingsforhold

L1e — L7e

Overblik over gearudvekslingsforhold

Gear ⁽²⁴⁾ :	Udvekslingsforhold i gearkasse (forhold mellem motorens og udgangsakslens omdrejningshastighed)	Endeligt udvekslingsforhold (forhold mellem udgangsakslens og de trækkende hjuls omdrejningshastighed)	Totalt udvekslingsforhold	Udvekslingsforhold (motorhastighed/køretøjets hastighed) udelukkende for manuel transmission
1				
2				
3				
...				
Bakgear«				

iii) oplysningsskemaets punkt 4.0.1 affattes således:

»4.0.1.	L1e — L7e	Miljøklasse: Euro (3/4/5) ⁽⁴⁾ «
---------	-----------	--

iv) følgende indsættes som punkt 4.0.2-4.0.5 i oplysningsskemaet:

»4.0.2.	L1e — L7e	Brændstofforbrug (angiv nærmere oplysninger om hvert prøvet referencebrændstof) l/kg ⁽⁴⁾ /100 km
4.0.3.	L1e — L7e	CO ₂ -emission ⁽²⁵⁾ : g/km
4.0.4.	L1e — L7e	Energiforbrug ⁽²⁵⁾ : Wh/km
4.0.5.	L1e — L7e	Elektrisk rækkevidde ⁽²⁵⁾ : km«.

f) I tillæg 3 foretages følgende ændringer:

i) oplysningsskemaets punkt 4.0.1 affattes således:

»4.0.1.	L1e — L7e	Miljøklasse: Euro (3/4/5) ⁽⁴⁾ «
---------	-----------	--

ii) følgende indsættes som punkt 4.0.2-4.0.5 i oplysningsskemaet:

»4.0.2.	L1e — L7e	Brændstofforbrug (angiv nærmere oplysninger om hvert prøvet referencebrændstof) l/kg ⁽⁴⁾ /100 km
---------	-----------	---

4.0.3.	L1e — L7e	CO ₂ -emission ⁽²⁵⁾ : g/km
4.0.4.	L1e — L7e	Energiforbrug ⁽²⁵⁾ : Wh/km
4.0.5.	L1e — L7e	Elektrisk rækkevidde ⁽²⁵⁾ : km«.

g) I tillæg 4 foretages følgende ændringer:

i) følgende indsættes som punkt 4.0.2, 4.0.2.1 og 4.0.2.2 i oplysningsskemaet:

ii) følgende indsættes som punkt 4.0.6 og 4.0.6.1 i oplysningsskemaet:

»4.0.6.	Støjniveau	
4.0.6.1.	L3e	Grænseværdi for L _{urban} ⁽¹⁶⁾ : dB(A)«.

h) Følgende indsættes som tillæg 5a:

»Tillæg 5a

Model for oplysningsskemaet vedrørende EU-typegodkendelse af en type/køretøjstype for så vidt angår fremdriftssystemets maksimale drejningsmoment og maksimale nettoeffekt

Punkt nr.	(Under)klasse	Detaljerede oplysninger
B.		Generelle oplysninger vedrørende systemer, komponenter eller separate tekniske enheder
0.7.	L1e — L7e	Mærke (fabrikantens varemærke):
0.8.	L1e — L7e	Type:
0.8.1.	L1e — L7e	Eventuel(le) handelsbetegnelse(r):
0.8.2.	L1e — L7e	Eventuelle godkendelsesnumre:
0.8.3.	L1e — L7e	Eventuel(le) typegodkendelse(r) udstedt den (dato):
0.9.		Fabrikantens virksomhedsnavn og adresse:
0.9.1.	L1e — L7e	Navn(e) og adresse(r) på samlefabrikker:
0.9.2.	L1e — L7e	Navn og adresse på fabrikantens godkendte repræsentant, hvis relevant:
0.10.		Køretøj(er), som den separate tekniske enhed er beregnet til⁽²¹⁾:
0.10.1.	L1e — L7e	Type ⁽¹⁷⁾ :
0.10.2.	L1e — L7e	Variant ⁽¹⁷⁾ :
0.10.3.	L1e — L7e	Version ⁽¹⁷⁾ :
0.10.4.	L1e — L7e	Eventuel(le) handelsbetegnelse(r):
0.10.5.	L1e — L7e	Køretøjets klasse, underklasse og under-underklasse ⁽²⁾ :

Punkt nr.	(Under)klasse	Detaljerede oplysninger
C.		Generelle oplysninger vedrørende køretøjet, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder
0.12.		Produktionens overensstemmelse
0.12.1.	L1e — L7e	Beskrivelse af det overordnede kvalitetsstyringssystem.
1.		ALMINDELIGE SPECIFIKATIONER
1.8.		Fremdriftsydelse
1.8.1.	L3e, L4e, L5e, L7e-A, L7e-B2	Angivet maksimalhastighed: km/h
1.8.2.	L1e, L2e, L6e, L7e-B1, L7e-C	Køretøjets konstruktivt bestemte maksimalhastighed ⁽²²⁾ : km/h og gear, hvor denne hastighed opnås:
1.8.3.	L1e — L7e	Maksimal nettoeffekt for forbrændingsmotor: kW ved min ⁻¹ ved A/F-forhold:
1.8.4.	L1e — L7e	Maksimalt nettodrejningsmoment for forbrændingsmotor: Nm ved min ⁻¹ ved A/F-forhold:
1.8.5.	L1e — L7e	Maksimal kontinuerlig nominel effekt for elmotor (15/30 ⁽⁴⁾ -minutters effekt ⁽²⁷⁾): kW ved min ⁻¹
1.8.6.	L1e — L7e	Maksimalt kontinuerligt nominelt drejningsmoment for elmotor: Nm ved min ⁻¹
1.8.7.	L1e — L7e	Maksimal kontinuerlig samlet effekt for fremdriftssystemet: kW ved min ⁻¹ ved A/F-forhold:
1.8.8.	L1e — L7e	Maksimalt kontinuerligt samlet drejningsmoment for fremdriftssystemet: Nm ved min ⁻¹ ved A/F-forhold:...
1.8.9.	L1e — L7e	Maksimal spidseffekt for fremdriftssystemet: kW ved min ⁻¹ ved A/F-forhold:
3.		ALMINDELIGE SPECIFIKATIONER FOR DRIVAGGREGATET
3.2.		Forbrændingsmotor
3.2.1.		<i>Specifikke motoroplysninger</i>
3.2.1.1.	L1e — L7e	Antal forbrændingsmotorer:
3.2.1.2.	L1e — L7e	Arbejdsprincip: intern forbrændingsmotor/styret tænding/kompressionstænding/ydre forbrænding/turbine/komprimeret luft ⁽⁴⁾ :
3.2.1.3.	L1e — L7e	Funktionsprincip: firetakts/totakts/rotation/andet ⁽⁴⁾ :
3.2.1.4.	L1e — L7e	Cylindere
3.2.1.4.1.	L1e — L7e	Antal:
3.2.1.4.2.	L1e — L7e	Cylinderarrangement ⁽²⁶⁾ :

Punkt nr.	(Under)klasse	Detaljerede oplysninger
3.2.1.4.3.	L1e — L7e	Boring ⁽¹²⁾ : mm
3.2.1.4.4.	L1e — L7e	Slaglængde ⁽¹²⁾ : mm
3.2.1.4.5.	L1e — L7e	Antal og udformning af motorstatorer (for motorer med roterende stempler):
3.2.1.4.6.	L1e — L7e	Forbrændingskammerens volumen (for motorer med roterende stempler): cm ³
3.2.1.4.7.	L1e — L7e	Tændingsrækkefølge:
3.2.1.5.	L1e — L7e	Slagvolumen ⁽⁶⁾ : cm ³
3.2.1.6.	L1e — L7e	Volumetrisk kompressionsforhold ⁽⁷⁾ :
3.3.		Rent elektrisk og hybridelektrisk fremdrift og kontrol
3.3.3.4.	L1e — L7e	15/30 ⁽⁴⁾ -minutters effekt ⁽²⁷⁾ : kW«.

i) I tillæg 6 foretages følgende ændringer:

i) oplysningsskemaets punkt 4.0.1 affattes således:

»4.0.1.	L1e — L7e	Miljøklasse: Euro (3/4/5) ⁽⁴⁾ «
---------	-----------	--

ii) følgende indsættes som punkt 4.0.2-4.0.5 i oplysningsskemaet:

»4.0.2.	L1e — L7e	Brændstofforbrug (angiv nærmere oplysninger om hvert prøvet referencebrændstof) l/kg ⁽⁴⁾ /100 km
4.0.3.	L1e — L7e	CO ₂ -emission ⁽²⁵⁾ : g/km
4.0.4.	L1e — L7e	Energiforbrug ⁽²⁵⁾ : Wh/km
4.0.5.	L1e — L7e	Elektrisk rækkevidde ⁽²⁵⁾ : km«.

j) I tillæg 7 foretages følgende ændringer:

i) oplysningsskemaets punkt 4.0.1 og 4.0.2 affattes således:

»4.0.1.	L1e — L7e	Miljøklasse: Euro (3/4/5) ⁽⁴⁾
4.0.2.	L1e — L7e	Brændstofforbrug (angiv nærmere oplysninger om hvert prøvet referencebrændstof) l/kg ⁽⁴⁾ /100 km«

ii) oplysningsskemaets punkt 4.0.2.1 og 4.0.2.2 udgår

iii) følgende indsættes som punkt 4.0.3-4.0.6.1 i oplysningsskemaet:

»4.0.3.	L1e — L7e	CO ₂ -emission ⁽²⁵⁾ : g/km
4.0.4.	L1e — L7e	Energiforbrug ⁽²⁵⁾ : Wh/km
4.0.5.	L1e — L7e	Elektrisk rækkevidde ⁽²⁵⁾ : km.
4.0.6.		Støjniveau
4.0.6.1.	L3e	Grænseværdi for L _{urban} ⁽¹⁶⁾ : dB(A)«.

k) I tillæg 8 foretages følgende ændringer:

i) oplysningsskemaets punkt 4.0.1 og 4.0.2 affattes således:

»4.0.1.	L1e — L7e	Miljøklasse: Euro (3/4/5) ⁽⁴⁾
4.0.2.	L1e — L7e	Brændstofforbrug (angiv nærmere oplysninger om hvert prøvet referencebrændstof) l/kg ⁽⁴⁾ /100 km«

ii) oplysningsskemaets punkt 4.0.2.1 og 4.0.2.2 udgår

iii) følgende indsættes som punkt 4.0.3-4.0.6.1 i oplysningsskemaet:

»4.0.3.	L1e — L7e	CO ₂ -emission ⁽²⁵⁾ : g/km
4.0.4.	L1e — L7e	Energiforbrug ⁽²⁵⁾ : Wh/km
4.0.5.	L1e — L7e	Elektrisk rækkevidde ⁽²⁵⁾ : km.
4.0.6.		Støjniveau
4.0.6.1.	L3e	Grænseværdi for L _{urban} ⁽¹⁶⁾ : dB(A)«.

l) Følgende indsættes som tillæg 8a:

»Tillæg 8a

Model for oplysningsskemaet vedrørende EU-typegodkendelse af en type/køretøjstype for så vidt angår et system for lydsignallapparater

Punkt nr.	(Under)klasse	Detaljerede oplysninger
B.		Generelle oplysninger vedrørende systemer, komponenter eller separate tekniske enheder
0.7.	L1e — L7e	Mærke (fabrikantens varemærke):
0.8.	L1e — L7e	Type:
0.8.1.	L1e — L7e	Eventuel(le) handelsbetegnelse(r):
0.8.2.	L1e — L7e	Eventuelle godkendelsesnumre:
0.8.3.	L1e — L7e	Eventuel(le) typegodkendelse(r) udstedt den (dato):

Punkt nr.	(Under)klasse	Detaljerede oplysninger
0.9.		Fabrikantens virksomhedsnavn og adresse:
0.9.1.	L1e — L7e	Navn(e) og adresse(r) på samlefabrikker:
0.9.2.	L1e — L7e	Navn og adresse på fabrikantens godkendte repræsentant, hvis relevant:
0.10.		Køretøj(er), som den separate tekniske enhed er beregnet til⁽²¹⁾:
0.10.1.	L1e — L7e	Type ⁽¹⁷⁾ :
0.10.2.	L1e — L7e	Variant ⁽¹⁷⁾ :
0.10.3.	L1e — L7e	Version ⁽¹⁷⁾ :
0.10.4.	L1e — L7e	Eventuel(le) handelsbetegnelse(r):
0.10.5.	L1e — L7e	Køretøjets klasse, underklasse og under-underklasse ⁽²⁾ :
C.		Generelle oplysninger vedrørende køretøjet, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder
0.12.		Produktionens overensstemmelse
0.12.1.	L1e — L7e	Beskrivelse af det overordnede kvalitetsstyringssystem.
6.		OPLYSNINGER OM DEN FUNKTIONELLE SIKKERHED
6.1.		Lydsignalanordninger
6.1.1.	L1e — L7e	Kortfattet beskrivelse af den/de anvendte anordning(er) og deres formål:
6.1.2.	L1e — L7e	Tegning(er) af lydsignalapparatets (-apparaternes) placering på køretøjet:
6.1.3.	L1e — L7e	Nærmere oplysninger om fastgørelsesmåde, herunder om den del af køretøjet, hvorpå lydsignalapparatet (-apparaterne) er fastgjort:
6.1.4.	L1e — L7e	Elektrisk/pneumatisk kredsløbsdiagram:
6.1.4.1.	L1e — L7e	Spænding: ⁽⁴⁾ Vekselstrøm/jævnstrøm
6.1.4.2.	L1e — L7e	Nominel spænding eller tryk:
6.1.5.	L1e — L7e	Tegning af monteringsanordning:«

m) Følgende indsættes som tillæg 9a:

»Tillæg 9a

Model for oplysningsskemaet vedrørende EU-typegodkendelse af en type/køretøjstype for så vidt angår et rudesystem, et vinduesviskersystem samt et system af afrimnings- og afdugningsanordninger

Punkt nr.	(Under)klasse	Detaljerede oplysninger
B.		Generelle oplysninger vedrørende systemer, komponenter eller separate tekniske enheder
0.7.	L1e — L7e	Mærke (fabrikantens varemærke):
0.8.	L1e — L7e	Type:
0.8.1.	L1e — L7e	Eventuel(le) handelsbetegnelse(r):
0.8.2.	L1e — L7e	Eventuelle godkendelsesnumre:
0.8.3.	L1e — L7e	Eventuel(le) typegodkendelse(r) udstedt den (dato):
0.9.		Fabrikantens virksomhedsnavn og adresse:
0.9.1.	L1e — L7e	Navn(e) og adresse(r) på samlefabrikker:.....
0.9.2.	L1e — L7e	Navn og adresse på fabrikantens godkendte repræsentant, hvis relevant:
0.10.		Køretøj(er), som den separate tekniske enhed er beregnet til⁽²¹⁾:
0.10.1.	L1e — L7e	Type ⁽¹⁷⁾ :
0.10.2.	L1e — L7e	Variant ⁽¹⁷⁾ :
0.10.3.	L1e — L7e	Version ⁽¹⁷⁾ :
0.10.4.	L1e — L7e	Eventuel(le) handelsbetegnelse(r):
0.10.5.	L1e — L7e	Køretøjets klasse, underklasse og under-underklasse ⁽²⁾ :
C.		Generelle oplysninger vedrørende køretøjet, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder
0.12.		Produktionens overensstemmelse
0.12.1.	L1e — L7e	Beskrivelse af det overordnede kvalitetsstyringssystem.
1.		ALMINDELIGE SPECIFIKATIONER
1.7.	L4e, L5e-B, L6e-B, L7e-A2, L7e-B2, L7e-C	Styring: venstre-/højre-/centerstyring ⁽⁴⁾ :
1.7.1.	L1e — L7e	Køretøjet er udstyret til højre-/venstrekørsel og til brug i lande, som benytter metriske enheder/måleenhederne i det britiske imperium ⁽⁴⁾ :

Punkt nr.	(Under)klasse	Detaljerede oplysninger
3.		ALMINDELIGE SPECIFIKATIONER FOR DRIVAGGREGATET
3.1		Fabrikant af fremdriftssystemet
3.1.1.		<i>Forbrændingsmotor</i>
3.1.1.1.	L1e — L7e	Fabrikant:
3.1.1.2.	L1e — L7e	Motorens kode (som markeret på motoren, eller andre identifikationsformer):
3.1.2.		<i>Elmotor</i>
3.1.2.1.	L1e — L7e	Fabrikant:
3.1.2.2.	L1e — L7e	Elmotorens kode (som markeret på motoren, eller andre identifikationsformer):
3.1.3.		<i>Hybridsystem</i>
3.1.3.1.	L1e — L7e	Fabrikant:
3.1.3.2.	L1e — L7e	Systemets kode (som markeret på motoren, eller andre identifikationsformer):
3.2.		Forbrændingsmotor
3.2.1.		<i>Specifikke motoroplysninger</i>
3.2.1.2.	L1e — L7e	Arbejdsprincip: intern forbrændingsmotor/styret tænding/kompressions-tænding/ydre forbrænding/turbine/komprimeret luft ⁽⁴⁾ :
3.2.1.3.	L1e — L7e	Funktionsprincip: firetakts/totakts/rotation/andet ⁽⁴⁾ :
3.2.1.4.	L1e — L7e	Cylindere
3.2.1.4.1.	L1e — L7e	Antal:
3.2.1.4.2.	L1e — L7e	Cylinderarrangement ⁽²⁶⁾ :
3.2.1.5.	L1e — L7e	Slagvolumen ⁽⁶⁾ : cm ³
3.2.1.9.	L1e — L7e	Normal varm tomgangshastighed: min ⁻¹
3.2.3.		<i>Brændstof</i>
3.2.3.1.	L1e — L7e	Brændstoftype: ⁽⁹⁾
3.2.3.2.	L1e — L7e	Brændstofkonfiguration: enkeltbrændstof/dobbeltbrændstof/blandingsbrændstof ⁽⁴⁾

Punkt nr.	(Under)klasse	Detaljerede oplysninger
3.2.10.		<i>Drivaggregatets kølesystem og -kontrol</i>
3.2.10.2.	L1e — L7e	Kølesystem: væske: ja/nej ⁽⁴⁾
3.2.10.2.2.	L1e — L7e	Nominel indstilling af motortemperaturstyringsmekanisme:
3.2.10.2.3.	L1e — L7e	Væskens art:
3.2.10.2.4.	L1e — L7e	Cirkulationspumpe(r): ja/nej ⁽⁴⁾
3.2.10.2.4.1.	L1e — L7e	Karakteristik:
3.2.10.2.5.	L1e — L7e	Udvekslingsforhold:
3.2.10.2.6.	L1e — L7e	Beskrivelse af ventilator og dennes drivmekanisme:
3.2.10.3.	L1e — L7e	Luftkøling: ja/nej ⁽⁴⁾
3.2.10.3.3.	L1e — L7e	Blæser: ja/nej ⁽⁴⁾
3.2.10.3.3.1.	L1e — L7e	Karakteristik:
3.2.13.		<i>Andre elektriske systemer og kontrolenheder end dem, der er beregnet til elektrisk fremdrift</i>
3.2.13.1.	L1e — L7e	Nominel spænding: V, positiv/negativ tilslutning til stel ⁽⁴⁾
3.2.13.2.	L1e — L7e	Generator: ja/nej ⁽⁴⁾
3.2.13.2.1.	L1e — L7e	Nominel effekt: VA
3.3.		Rent elektrisk og hybridelektrisk fremdrift og kontrol
3.3.3.		<i>Elektrisk fremdriftsmotor</i>
3.3.3.2.	L1e — L7e	Type (vinding, magnetisering):
3.3.3.3.	L1e — L7e	Driftsspænding: V
3.3.4.		<i>Fremdrivningsbatterier</i>
3.3.4.1.	L1e — L7e	Primært fremdrivningsbatteri
3.3.4.1.1.	L1e — L7e	Antal celler:
3.3.4.1.2.	L1e — L7e	Masse: kg
3.3.4.1.3.	L1e — L7e	Kapacitet: Ah (amperetimer) / V
3.3.4.1.5.	L1e — L7e	Placering på køretøjet:
3.3.4.2.	L1e — L7e	Sekundært fremdrivningsbatteri
3.3.4.2.1.	L1e — L7e	Antal celler:

Punkt nr.	(Under)klasse	Detaljerede oplysninger
3.3.4.2.2.	L1e — L7e	Masse: kg
3.3.4.2.3.	L1e — L7e	Kapacitet: Ah (amperetimer) / V
3.3.4.2.5.	L1e — L7e	Placering på køretøjet:
3.3.5.		<i>Hybrid elkøretøj:</i>
3.3.5.1.	L1e — L7e	Motorkombination (antal elmotorer og/eller forbrændingsmotorer/andre) ⁽⁴⁾ :
3.3.5.2.	L1e — L7e	Kategori af hybrid elkøretøj: ekstern opladning/ikke ekstern opladning:
3.3.5.3.	L1e — L7e	Omskifter for funktionsmåde: med/uden ⁽⁴⁾
3.3.5.4.	L1e — L7e	Valgbare indstillinger: ja/nej ⁽⁴⁾
3.3.5.5.	L1e — L7e	Rent brændstofforbrugende: ja/nej ⁽⁴⁾
3.3.5.6.	L1e — L7e	Køretøj drevet af brændselscelle: ja/nej ⁽⁴⁾
3.3.5.7.	L1e — L7e	Hybrid funktionsmåde: ja/nej ⁽⁴⁾ (i givet fald gives en kort beskrivelse):
3.3.6.		<i>Energilagringseenhed</i>
3.3.6.1.	L1e — L7e	Beskrivelse: (batteri, kondensator, svinghjul/generator) ⁽⁴⁾
3.3.6.2.	L1e — L7e	Identifikationsnummer:
* 3.3.6.3.	L1e — L7e	Type elektrokemisk element:
3.3.6.4.	L1e — L7e	Energi (ved batteri: spænding og kapacitet Ah i 2 h, ved kondensator: J,..., ved svinghjul/generator: J,...):
3.3.6.5.	L1e — L7e	Oplader: indbygget/ekstern/ingen ⁽⁴⁾
3.4.		Andre motorer, elmotorer eller kombinationer (specifikke oplysninger om disse motorers dele)
3.4.1.		<i>Kølesystem (de af fabrikanten tilladte temperaturer)</i>
3.4.1.1.	L1e — L7e	Væskekøling:
3.4.1.1.1.	L1e — L7e	Maksimal temperatur ved fraløb: K
3.4.1.2.	L1e — L7e	Luftkøling:
3.4.1.2.1.	L1e — L7e	Referencepunkt:
3.4.1.2.2.	L1e — L7e	Maksimal temperatur ved referencepunkt: K

Punkt nr.	(Under)klasse	Detaljerede oplysninger
6.		OPLYSNINGER OM DEN FUNKTIONELLE SIKKERHED
6.5.		Ruder, forrudeviskere og forrudevaskere samt afrimnings- og afdugningsanordninger
6.5.1.		<i>Forrude</i>
6.5.1.1.	L2e, L5e, L6e, L7e	Anvendte materialer:
6.5.1.2.	L2e, L5e, L6e, L7e	Monteringsmåde:
6.5.1.3.	L2e, L5e, L6e, L7e	Hældning:
6.5.1.4.	L2e, L5e, L6e, L7e	Forrudeudstyr og dets placering samt en kort beskrivelse af eventuelle elektriske/elektroniske komponenter:
6.5.1.5.	L2e, L5e, L6e, L7e	Tegning af forruden med angivelse af dimensioner:
6.5.2.		<i>Andre ruder</i>
6.5.2.1.	L2e, L5e, L6e, L7e	Anvendte materialer:
6.5.2.2.	L2e, L5e, L6e, L7e	Kort beskrivelse af eventuelle elektriske/elektroniske komponenter i op- og nedrulningsmekanismen for sideruder:
6.5.3.		<i>Glas i oplukkeligt tag</i>
6.5.3.1.	L2e, L5e, L6e, L7e	Anvendte materialer:
6.5.4.		<i>Andre glasarealer</i>
6.5.4.1.	L2e, L5e, L6e, L7e	Anvendte materialer:
6.6.		Forrudevisker(e)
6.6.1.	L2e, L5e, L6e, L7e	Detaljeret teknisk beskrivelse (herunder fotografier eller tegninger):
6.7.		Forrudevasker
6.7.1.	L2e, L5e, L6e, L7e	Detaljeret teknisk beskrivelse (herunder fotografier eller tegninger):
6.7.2.	L2e, L5e, L6e, L7e	Beholderens kapacitet: l
6.8.		Afrimning og afdugning
6.8.1.	L2e, L5e, L6e, L7e	Detaljeret teknisk beskrivelse (herunder fotografier eller tegninger):
6.16.		Siddepladser (sadler og sæder)
6.16.1.	L1e — L7e	Antal siddepladser:
6.16.1.1.	L2e, L5e, L6e, L7e	Placering og arrangement ⁽⁸⁾ :

Punkt nr.	(Under)klasse	Detaljerede oplysninger
6.16.4.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Koordinater eller tegning af R-punktet (-punkterne) for alle siddepladser:
6.16.4.1.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Førersæde:
6.16.5.	L1e — L7e	Konstruktivt bestemt torsovinkel
6.16.5.1.	L1e — L7e	Førersæde:
6.20.		Beskyttelse af fører og passagerer, herunder indvendigt udstyr og døre
6.20.1.		<i>Karosseri</i>
6.20.1.1.	L2e, L5e-B, L6e-B, L7e	Materialer og konstruktion:
6.20.2.		<i>Døre, låse og hængsler</i>
6.20.2.1.	L2e, L5e, L6e, L7e	Antal døre og deres konfiguration, dimensioner og største åbningsvinkel ⁽⁵⁾ :
6.20.3.		<i>Beskyttelse af fører og passagerer)</i>
6.20.3.1.	L2e, L5e, L6e, L7e	Fotografier, tegninger og/eller eksploderet afbildning af indvendigt udstyr, som viser kabinens dele og de anvendte materialer (med undtagelse af indvendige førerspejle, betjeningsanordningernes udformning, sæder og sædebagsider), tag og skydetag, ryglæn:.....“

n) Følgende indsættes som tillæg 9b:

»Tillæg 9b

Model for oplysningsskemaet vedrørende EU-typegodkendelse af en type/køretøjstype for så vidt angår identificering af betjeningsanordninger, kontrollamper og indikatorer

Punkt nr.	(Under)klasse	Detaljerede oplysninger
B.		Generelle oplysninger vedrørende systemer, komponenter eller separate tekniske enheder
0.7.	L1e — L7e	Mærke (fabrikantens varemærke):
0.8.	L1e — L7e	Type:
0.8.1.	L1e — L7e	Eventuel(le) handelsbetegnelse(r):

Punkt nr.	(Under)klasse	Detaljerede oplysninger
0.8.2.	L1e — L7e	Eventuelle godkendelsesnumre:
0.8.3.	L1e — L7e	Eventuel(le) typegodkendelse(r) udstedt den (dato):
0.9.		Fabrikantens virksomhedsnavn og adresse:
0.9.1.	L1e — L7e	Navn(e) og adresse(r) på samlefabrikker:
0.9.2.	L1e — L7e	Navn og adresse på fabrikantens godkendte repræsentant, hvis relevant:
0.10.		Køretøj(er), som den separate tekniske enhed er beregnet til⁽²¹⁾:
0.10.1.	L1e — L7e	Type ⁽¹⁷⁾ :
0.10.2.	L1e — L7e	Variant ⁽¹⁷⁾ :
0.10.3.	L1e — L7e	Version ⁽¹⁷⁾ :
0.10.4.	L1e — L7e	Eventuel(le) handelsbetegnelse(r):
0.10.5.	L1e — L7e	Køretøjets klasse, underklasse og under-underklasse ⁽²⁾ :
C.		Generelle oplysninger vedrørende køretøjet, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder
0.12.		Produktionens overensstemmelse
0.12.1.	L1e — L7e	Beskrivelse af det overordnede kvalitetsstyringssystem.
1.		ALMINDELIGE SPECIFIKATIONER
1.7.	L4e, L5e-B, L6e-B, L7e-A2, L7e-B2, L7e-C	Styring: venstre-/højre-/centerstyring ⁽⁴⁾ :
6.9.		Førerbetjente betjeningsanordninger, herunder identificering af betjeningsanordninger, kontrollamper og indikatorer
6.9.1.	L1e — L7e	Betjeningsanordningernes, kontrollampenes og indikatorernes placering og identificering:
6.9.2.	L1e — L7e	Fotografier og/eller tegninger af placeringen af symboler og betjeningsanordninger, kontrollamper og indikatorer:
6.9.3.	L1e — L7e	Betjeningsanordninger, kontrollamper og indikatorer, som, hvis de forefindes, skal være identificeret, herunder identifikation af anvendte symboler:

Punkt nr.	(Under)klasse	Detaljerede oplysninger																																																																																																																																																																																																													
6.9.4.	L1e — L7e	<p>Oversigtstabel: Køretøjet er udstyret med følgende førerbetjente betjeningsanordninger, kontrollamper og indikatorer⁽⁴⁾</p> <p>Betjeningsanordninger, kontrollamper og indikatorer, som, hvis de forefindes, skal være identificeret, og hertil anvendte symboler</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Symbol nr.</th> <th>Anordning</th> <th>Betjeningsanordning/indikator forefindes (*)</th> <th>Er identificeret ved symbol (*)</th> <th>Hvor (**)</th> <th>Kontrollampe forefindes (*)</th> <th>Er identificeret ved symbol (*)</th> <th>Hvor (**)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1</td><td>Hovedlysafbryder</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>2</td><td>Nærlysgte</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>3</td><td>Fjernlysgte</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>4</td><td>Positionssidelygter</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>5</td><td>Tågeforlygter</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>6</td><td>Tågebaglygte</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>7</td><td>Anordning til indstilling af forlygteniveau</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>8</td><td>Parkeringslysgter</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>9</td><td>Retningsviserblinklygter</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>10</td><td>Havariblink</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>11</td><td>Vinduesvisker</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>12</td><td>Forrudevasker</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>13</td><td>Kombineret forrudevasker og -vasker</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>14</td><td>Forlygtevasker</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>15</td><td>Forrudeafrimning og -afdugning</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>16</td><td>Bagrudeafrimning og -afdugning</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>17</td><td>Ventilator</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>18</td><td>Dieselforvarmer</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>19</td><td>Choker</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>20</td><td>Bremesvigt</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>21</td><td>Brændstofniveau</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>22</td><td>Ladeindikator</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>23</td><td>Kølevæsketemperatur</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>24</td><td>Fejlindikator (MI)</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </tbody> </table> <p>(*) x = ja. - = nej eller ikke til rådighed særskilt. o = ekstraudstyr.</p> <p>(**) d = på henholdsvis betjeningsanordning, indikator eller kontrollampe. c = i umiddelbar nærhed.</p>						Symbol nr.	Anordning	Betjeningsanordning/indikator forefindes (*)	Er identificeret ved symbol (*)	Hvor (**)	Kontrollampe forefindes (*)	Er identificeret ved symbol (*)	Hvor (**)	1	Hovedlysafbryder							2	Nærlysgte							3	Fjernlysgte							4	Positionssidelygter							5	Tågeforlygter							6	Tågebaglygte							7	Anordning til indstilling af forlygteniveau							8	Parkeringslysgter							9	Retningsviserblinklygter							10	Havariblink							11	Vinduesvisker							12	Forrudevasker							13	Kombineret forrudevasker og -vasker							14	Forlygtevasker							15	Forrudeafrimning og -afdugning							16	Bagrudeafrimning og -afdugning							17	Ventilator							18	Dieselforvarmer							19	Choker							20	Bremesvigt							21	Brændstofniveau							22	Ladeindikator							23	Kølevæsketemperatur							24	Fejlindikator (MI)						
Symbol nr.	Anordning	Betjeningsanordning/indikator forefindes (*)	Er identificeret ved symbol (*)	Hvor (**)	Kontrollampe forefindes (*)	Er identificeret ved symbol (*)	Hvor (**)																																																																																																																																																																																																								
1	Hovedlysafbryder																																																																																																																																																																																																														
2	Nærlysgte																																																																																																																																																																																																														
3	Fjernlysgte																																																																																																																																																																																																														
4	Positionssidelygter																																																																																																																																																																																																														
5	Tågeforlygter																																																																																																																																																																																																														
6	Tågebaglygte																																																																																																																																																																																																														
7	Anordning til indstilling af forlygteniveau																																																																																																																																																																																																														
8	Parkeringslysgter																																																																																																																																																																																																														
9	Retningsviserblinklygter																																																																																																																																																																																																														
10	Havariblink																																																																																																																																																																																																														
11	Vinduesvisker																																																																																																																																																																																																														
12	Forrudevasker																																																																																																																																																																																																														
13	Kombineret forrudevasker og -vasker																																																																																																																																																																																																														
14	Forlygtevasker																																																																																																																																																																																																														
15	Forrudeafrimning og -afdugning																																																																																																																																																																																																														
16	Bagrudeafrimning og -afdugning																																																																																																																																																																																																														
17	Ventilator																																																																																																																																																																																																														
18	Dieselforvarmer																																																																																																																																																																																																														
19	Choker																																																																																																																																																																																																														
20	Bremesvigt																																																																																																																																																																																																														
21	Brændstofniveau																																																																																																																																																																																																														
22	Ladeindikator																																																																																																																																																																																																														
23	Kølevæsketemperatur																																																																																																																																																																																																														
24	Fejlindikator (MI)																																																																																																																																																																																																														

Punkt nr.	(Under)klasse	Detaljerede oplysninger							
6.9.5.	L1e — L7e	Betjeningsanordninger, kontrollamper og indikatorer, som, hvis de forefindes, kan være identificeret, og symboler, der skal anvendes, hvis de er identificeret							
		Symbol nr.	Anordning	Betjeningsanordning/indikator forefindes (*)	Er identificeret ved symbol (*)	Hvor (**)	Kontrollampe forefindes (*)	Er identificeret ved symbol (*)	Hvor (**)
		1	Parkeringsbremse						
		2	Bagrudevisker						
		3	Bagrudevasker						
		4	Kombineret bagrudevisker og -vasker						
		5	Intermitterende forrudevisker						
		6	Lydsignalapparat (horn)						
		7	Motorhjelmskive (fortil)						
		8	Bagagerumsklap (bagtil)						
		9	Sikkerhedssele						
		10	Olietryk						
		11	Blyfri benzin						
		12	...						
		13						
		(*) x = ja. - = nej eller ikke til rådighed særskilt. o = ekstraudstyr. (**) d = på henholdsvis betjeningsanordning, indikator eller kontrollampe. c = i umiddelbar nærhed.*							

o) Følgende indsættes som tillæg 11a:

»Tillæg 11a

Model for oplysningsskemaet vedrørende EU-typegodkendelse af en type/køretøjstype for så vidt angår et forankringssystem til sikkerhedssele

Punkt nr.	(Under)klasse	Detaljerede oplysninger
B.		Generelle oplysninger vedrørende systemer, komponenter eller separate tekniske enheder
0.7.	L1e — L7e	Mærke (fabrikantens varemærke):
0.8.	L1e — L7e	Type:
0.8.1.	L1e — L7e	Eventuel(le) handelsbetegnelse(r):
0.8.2.	L1e — L7e	Eventuelle godkendelsesnumre:
0.8.3.	L1e — L7e	Eventuel(le) typegodkendelse(r) udstedt den (dato):

Punkt nr.	(Under)klasse	Detaljerede oplysninger			
0.9.		Fabrikantens virksomhedsnavn og adresse:			
0.9.1.	L1e — L7e	Navn(e) og adresse(r) på samlefabrikker:			
0.9.2.	L1e — L7e	Navn og adresse på fabrikantens godkendte repræsentant, hvis relevant:			
0.10.		Køretøj(er), som den separate tekniske enhed er beregnet til⁽²¹⁾:			
0.10.1.	L1e — L7e	Type ⁽¹⁷⁾ :			
0.10.2.	L1e — L7e	Variant ⁽¹⁷⁾ :			
0.10.3.	L1e — L7e	Version ⁽¹⁷⁾ :			
0.10.4.	L1e — L7e	Eventuel(le) handelsbetegnelse(r):			
0.10.5.	L1e — L7e	Køretøjets klasse, underklasse og under-underklasse ⁽²⁾ :			
C.		Generelle oplysninger vedrørende køretøjet, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder			
0.12.		Produktionens overensstemmelse			
0.12.1.	L1e — L7e	Beskrivelse af det overordnede kvalitetsstyringssystem.			
1.		ALMINDELIGE SPECIFIKATIONER			
1.4.	L1e — L7e	Chassis (hvis et sådant forefindes) (tegning):			
1.5.	L2e, L5e-B, L6e-B, L7e-A2, L7e-B2, L7e-C	Materiale, der benyttes til karrosseriet:			
1.7.	L4e, L5e-B, L6e-B, L7e-A2, L7e-B2, L7e-C	Styring: venstre-/højre-/centerstyring ⁽⁴⁾ :			
6.		OPLYSNINGER OM DEN FUNKTIONELLE SIKKERHED			
6.14.		Sikkerhedsseler og/eller andre fastholdelsesanordninger			
6.14.1.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Antal og placering af sikkerhedsseler og fastholdelsesanordninger og sæder, på hvilke de kan bruges, udfyld tabellen nedenfor: (L = venstre side, R = højre side, C = i midten)			
		Konfiguration af sikkerhedsseler og tilhørende oplysninger			
			Fuldstændigt EU-typegodkendelsesmærke	Variant (hvis relevant)	Anordning til højdeindstilling af sele (anfør ja/nej/ekstraudstyr)
	Første sæderække	}	L		
			C		
			R		
	Anden sæderække	}	L		
			C		
			R		
		L = venstre, C = i midten, R = højre			

Punkt nr.	(Under)klasse	Detaljerede oplysninger			
6.14.2.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Beskrivelse af den særlige type sikkerhedsseler, hvor den ene ende er forankret i sædets ryglæn, eller som er udstyret med en energidissiperende anordning:			
6.14.3.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Forankringernes antal og placering.			
6.14.4.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Kortfattet beskrivelse af elektriske/elektroniske komponenter:.....			
6.15.		Sikkerhedsseleforankringer			
6.15.1.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Fotografier og/eller tegninger af karrosseriet, der viser placering og dimensioner for de faktiske og fungerende forankringer, herunder R-punktet:			
6.15.2.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Tegninger af seleforankringerne og de dele af køretøjets konstruktion, hvortil de er fastgjort (med angivelse af de anvendte materialer):			
6.15.3.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Betegnelse for de typer sikkerhedsseler(14), der er godkendt til forankring til køretøjets seleforankringer:			
Konfiguration af seleforankringer og tilhørende oplysninger					
				Forankringens placering	
				Køretøjets konstruktion	Sædets konstruktion
Første sæderække					
Højre sæde		{ Nederste forankring Øverste forankring	{ ydre indre		
Midtersæde		{ Nederste forankring Øverste forankring	{ højre venstre		
Venstre sæde		{ Nederste forankring Øverste forankring	{ ydre indre		
Anden sæderække					
Højre sæde		{ Nederste forankring Øverste forankring	{ ydre indre		
Midtersæde		{ Nederste forankring Øverste forankring	{ højre venstre		
Venstre sæde		{ Nederste forankring Øverste forankring	{ ydre indre		
6.15.4.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Typegodkendelsesmærke for hver siddeplads:			
6.15.5.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Særlige anordninger (eksempel: indstilling af sædehøjde, selestrammer osv.):			

Punkt nr.	(Under)klasse	Detaljerede oplysninger
6.15.6.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Fotografier og/eller tegninger af karrosseriet, der viser placering og dimensioner for de faktiske og fungerende forankringer, herunder R-punktet:
6.15.7.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Bemærkning:

p) Følgende indsættes som tillæg 11b:

»Tillæg 11b

Model for oplysningskemaet vedrørende EU-typegodkendelse af en type/køretøjstype for så vidt angår et system for styreegenskaber, kurveegenskaber og drejeegenskaber

Punkt nr.	(Under)klasse	Detaljerede oplysninger
B.		Generelle oplysninger vedrørende systemer, komponenter eller separate tekniske enheder
0.7.	L1e — L7e	Mærke (fabrikantens varemærke):
0.8.	L1e — L7e	Type:
0.8.1.	L1e — L7e	Eventuel(le) handelsbetegnelse(r):
0.8.2.	L1e — L7e	Eventuelle godkendelsesnumre:
0.8.3.	L1e — L7e	Eventuel(le) typegodkendelse(r) udstedt den (dato):
0.9.		Fabrikantens virksomhedsnavn og adresse:
0.9.1.	L1e — L7e	Navn(e) og adresse(r) på samlefabrikker:
0.9.2.	L1e — L7e	Navn og adresse på fabrikantens godkendte repræsentant, hvis relevant:
0.10.		Køretøj(er), som den separate tekniske enhed er beregnet til⁽²¹⁾:
0.10.1.	L1e — L7e	Type ⁽¹⁷⁾ :
0.10.2.	L1e — L7e	Variant ⁽¹⁷⁾ :
0.10.3.	L1e — L7e	Version ⁽¹⁷⁾ :
0.10.4.	L1e — L7e	Eventuel(le) handelsbetegnelse(r):
0.10.5.	L1e — L7e	Køretøjets klasse, underklasse og under-underklasse ⁽²⁾ :
C.		Generelle oplysninger vedrørende køretøjet, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder
0.12.		Produktionens overensstemmelse
0.12.1.	L1e — L7e	Beskrivelse af det overordnede kvalitetsstyringssystem.

Punkt nr.	(Under)klasse	Detaljerede oplysninger
1.		ALMINDELIGE SPECIFIKATIONER
1.1.	L1e — L7e	Fotografier og/eller tegninger af et repræsentativt køretøj:
1.3.	L1e — L7e	Antal aksler og hjul:
1.3.1.	L1e — L7e	Aksler med tvillingehjul ⁽²³⁾ :
1.3.2.	L1e — L7e	Drivaksler ⁽²³⁾ :
1.7.	L4e, L5e-B, L6e-B, L7e-A2, L7e-B2, L7e-C	Styring: venstre-/højre-/centerstyring ⁽⁴⁾ :
1.8.		Fremdriftsydelse
1.8.1.	L3e, L4e, L5e, L7e-A, L7e-B2	Angivet maksimalhastighed: km/h
1.8.2.	L1e, L2e, L6e, L7e-B1, L7e-C	Køretøjets konstruktivt bestemte maksimalhastighed ⁽²²⁾ : km/h og gear, hvor denne hastighed opnås:
2.		MASSE OG DIMENSIONER (i kg og mm) henvis i givet fald til tegninger
2.1		Interval af køretøjsmasser (samlet)
2.1.3.	L1e — L7e	Teknisk tilladt totalmasse: kg
2.1.3.1.	L1e — L7e	Teknisk tilladt akseltryk på forakslen: kg
2.1.3.2.	L1e — L7e	Teknisk tilladt akseltryk på bagakslen: kg
2.1.3.3.	L4e	Teknisk tilladt akseltryk på sidevognens aksel: kg
2.2.		Interval af køretøjets dimensioner (udvendige mål)
2.2.1.	L1e — L7e	Længde: mm
2.2.2.	L1e — L7e	Bredde: mm
2.2.3.	L1e — L7e	Højde: mm
2.2.4.	L1e — L7e	Akselafstand: mm
2.2.4.1.	L4e	Akselafstand på sidevogn ⁽²⁸⁾ : mm
2.2.5.		Sporvidde
2.2.5.1.	L1e — L7e, udstyret med tvillingehjul L2e, L4e, L5e, L6e, L7e	Sporvidden for forakslen: mm.
2.2.5.2.	L1e — L7e, udstyret med tvillingehjul	Sporvidden for bagakslen: mm.

Punkt nr.	(Under)klasse	Detaljerede oplysninger
2.2.5.3.	L2e, L4e, L5e, L6e, L7e	Sporvidden for sidevognen: mm.
2.2.6.	L7e-B	Overhæng fortil: mm.
2.2.7.	L7e-B	Overhæng bagtil: mm.
3.		ALMINDELIGE SPECIFIKATIONER FOR DRIVAGGREGATET
3.5.		Fremdriftssystem og styresystem⁽¹³⁾
3.5.1.	L1e — L7e	Kort beskrivelse og skitse af køretøjets fremdriftssystem og dets styresystem (gearskift, kobling eller andre elementer i fremdriftssystemet):
3.6.		Anordning til sikker kurvekørsel
3.6.1.	L1e — L7e udstyret med tvillingehjul, L2e, L5e, L6e, L7e	Anordning til sikker kurvekørsel (bilag VIII til forordning (EU) nr. 168/2013): ja/nej ⁽⁴⁾ differentiale/andet ⁽⁴⁾
3.6.2.	L1e — L7e udstyret med tvillingehjul, L2e, L5e, L6e, L7e	Differentialelås: ja/nej/ekstraudstyr ⁽⁴⁾
3.6.3.	L1e — L7e	Kort beskrivelse og skitse af anordningen til sikker kurvekørsel, differentialelås og deres styresystemer:
3.7.		Hjulophæng og indstilling
3.7.1.	L1e — L7e	Kort beskrivelse og skitse af hjulophængssystemet og dets betjening:
6.		OPLYSNINGER OM DEN FUNKTIONELLE SIKKERHED
6.17.		Styreegenskaber, kurveegenskaber og drejeegenskaber
6.17.1.	L1e — L7e	Skematisk diagram over den (de) styrende aksel (aksler), som viser styreapparatets geometri:
6.17.2.		<i>Transmission og styreapparatets betjening</i>
6.17.2.1.	L1e — L7e	Konfiguration af styretransmissionen (specificeres for henholdsvis for- og baghjul):
6.17.2.2.	L1e — L7e	Forbindelse til hjulene (også ikke-mekanisk; specificeres for henholdsvis for- og baghjul):
6.17.2.2.1.	L1e — L7e	Kortfattet beskrivelse af elektriske/elektroniske komponenter:
6.17.2.3.	L1e — L7e	Diagram over styretransmissionen:
6.17.2.4.	L2e, L5e, L6e, L7e	Skematisk(e) diagram(mer), der viser styreapparatets betjeningsanordning(er):
6.17.2.5.	L2e, L5e, L6e, L7e	Eventuel indstillingsmåde for styreapparatets betjeningsanordning:
6.17.2.6.	L2e, L5e, L6e, L7e	Servoforstærkning:

Punkt nr.	(Under)klasse	Detaljerede oplysninger
6.17.3.		<i>Hjulenes største drejningsvinkel</i>
6.17.3.1.	L1e — L7e	Til højre: grader; antal ratomdrejninger (eller tilsvarende data):
6.17.3.2.	L1e — L7e	Til venstre: grader; antal ratomdrejninger (eller tilsvarende data):
6.18.		Dæk-/hjul kombination
6.18.1.		<i>Dæk</i>
6.18.1.1.		Dimensionsbetegnelse:
6.18.1.1.1.	L1e — L7e	Aksel 1:
6.18.1.1.2.	L1e — L7e	Aksel 2:
6.18.1.1.3.	L4e	Sidevognens hjul:
6.18.1.4.	L1e — L7e	Dæktryk som anbefalet af køretøjsfabrikanten: kPa«.

q) Følgende indsættes som tillæg 13a:

»Tillæg 13a

Model for oplysningsskemaet vedrørende EU-typegodkendelse af en type/køretøjstype for så vidt angår et system for beskyttelse af fører og passagerer, herunder indvendigt udstyr, hovedstøtter og døre

Punkt nr.	(Under)klasse	Detaljerede oplysninger
B.		Generelle oplysninger vedrørende systemer, komponenter eller separate tekniske enheder
0.7.	L1e — L7e	Mærke (fabrikantens varemærke):
0.8.	L1e — L7e	Type:
0.8.1.	L1e — L7e	Eventuel(le) handelsbetegnelse(r):
0.8.2.	L1e — L7e	Eventuelle godkendelsesnumre:
0.8.3.	L1e — L7e	Eventuel(le) typegodkendelse(r) udstedt den (dato):
0.9.		Fabrikantens virksomhedsnavn og adresse:
0.9.1.	L1e — L7e	Navn(e) og adresse(r) på samlefabrikker:
0.9.2.	L1e — L7e	Navn og adresse på fabrikantens godkendte repræsentant, hvis relevant:

Punkt nr.	(Under)klasse	Detaljerede oplysninger
0.10.		Køretøj(er), som den separate tekniske enhed er beregnet til⁽²¹⁾:
0.10.1.	L1e — L7e	Type ⁽¹⁷⁾ :
0.10.2.	L1e — L7e	Variant ⁽¹⁷⁾ :
0.10.3.	L1e — L7e	Version ⁽¹⁷⁾ :
0.10.4.	L1e — L7e	Eventuel(le) handelsbetegnelse(r):
0.10.5.	L1e — L7e	Køretøjets klasse, underklasse og under-underklasse ⁽²⁾ :
C.		Generelle oplysninger vedrørende køretøjet, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder
0.12.		Produktionens overensstemmelse
0.12.1.	L1e — L7e	Beskrivelse af det overordnede kvalitetsstyringssystem.
1.		ALMINDELIGE SPECIFIKATIONER
1.7.	L4e, L5e-B, L6e-B, L7e-A2, L7e-B2, L7e-C	Styring: venstre-/højre-/centerstyring ⁽⁴⁾ :
6.		OPLYSNINGER OM DEN FUNKTIONELLE SIKKERHED
6.16.		Siddepladser (sadler og sæder)
6.16.1.	L1e — L7e	Antal siddepladser:
6.16.1.1.	L2e, L5e, L6e, L7e	Placering og arrangement ⁽⁸⁾ :
6.16.2.	L1e — L7e	Konfiguration af siddeplads: sæde/saddel ⁽⁴⁾
6.16.3.	L1e — L7e	Beskrivelse og tegninger af
6.16.3.1.	L1e — L7e	Sæderne og deres forankring:
6.16.3.2.	L1e — L7e	Indstillingssystem:
6.16.3.3.	L1e — L7e	System til indstilling og blokering:
6.16.3.4.	L1e — L7e	Sikkerhedsselernes forankringer, hvis de er indbygget i sædets ramme:
6.16.3.5.	L1e — L7e	Dele af køretøjet, der benyttes som forankring:
6.16.4.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Koordinater eller tegning af R-punktet (-punkterne) for alle siddepladser:
6.16.4.1.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Førersæde:
6.16.4.2.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Alle andre siddepladser:

Punkt nr.	(Under)klasse	Detaljerede oplysninger
6.16.5.	L1e — L7e	Konstruktivt bestemt torsovinkel
6.16.5.1.	L1e — L7e	Førersæde:
6.16.5.2.	L1e — L7e	Alle andre siddepladser:
6.20.		Beskyttelse af fører og passagerer, herunder indvendigt udstyr og døre
6.20.1.		<i>Karosseri</i>
6.20.1.1.	L2e, L5e-B, L6e-B, L7e	Materialer og konstruktion:
6.20.2.		<i>Døre, låse og hængsler</i>
6.20.2.1.	L2e, L5e, L6e, L7e	Antal døre og deres konfiguration, dimensioner og største åbningsvinkel ⁽⁵⁾ :
6.20.2.2.	L2e, L5e, L6e, L7e	Tegning af låse og hængsler og deres placering på dørene:
6.20.2.3.	L2e, L5e, L6e, L7e	Teknisk beskrivelse af låse og hængsler:
6.20.2.4.	L2e, L5e, L6e, L7e	Eventuelle nærmere oplysninger (herunder dimensioner) om indgange, trin og nødvendige håndtag:
6.20.3.		<i>Beskyttelse af fører og passagerer)</i>
6.20.3.1.	L2e, L5e, L6e, L7e	Fotografier, tegninger og/eller eksploderet afbildning af indvendigt udstyr, som viser kabinens dele og de anvendte materialer (med undtagelse af indvendige førerspejle, betjeningsanordningernes udformning, sæder og sædebagsider), tag og skydetag, ryglæn:
6.20.4.		<i>Hovedstøtter</i>
6.20.4.1.	L2e, L5e, L6e, L7e	Hovedstøtter: indbyggede/aftagelige/separate ⁽⁴⁾
6.20.4.2.	L2e, L5e, L6e, L7e	Detaljeret beskrivelse af hovedstøtten, navnlig med en beskrivelse af de anvendte polstringsmaterialer og i de relevante tilfælde angivelse af placering og specifikationer af bøjler og monteringsbeslag for den sædetype, der søges godkendelse til:
6.20.4.3.	L2e, L5e, L6e, L7e	For "separat" hovedstøtte
6.20.4.3.1.	L2e, L5e, L6e, L7e	Detaljeret beskrivelse af den del af køretøjets opbygning, som hovedstøtten agtes fastgjort til:
6.20.4.3.2.	L2e, L5e, L6e, L7e	Målskitser af de karakteristiske dele af opbygningen og hovedstøtten..... «.

r) Følgende indsættes som tillæg 20a:

»Tillæg 20a

Model for oplysningsskemaet vedrørende EU-typegodkendelse af en brændstofbeholder som separat teknisk enhed

Punkt nr.	(Under)klasse	Detaljerede oplysninger
B.		Generelle oplysninger vedrørende systemer, komponenter eller separate tekniske enheder
0.7.	L1e — L7e	Mærke (fabrikantens varemærke):
0.8.	L1e — L7e	Type:
0.8.1.	L1e — L7e	Eventuel(le) handelsbetegnelse(r):
0.8.2.	L1e — L7e	Eventuelle godkendelsesnumre:
0.8.3.	L1e — L7e	Eventuel(le) typegodkendelse(r) udstedt den (dato):
0.9.		Fabrikantens virksomhedsnavn og adresse:
0.9.1.	L1e — L7e	Navn(e) og adresse(r) på samlefabrikker:
0.9.2.	L1e — L7e	Navn og adresse på fabrikantens bemyndigede repræsentant, hvis relevant:
0.10.		Køretøj(er), som den separate tekniske enhed er beregnet til⁽²¹⁾:
0.10.1.	L1e — L7e	Type ⁽¹⁷⁾ :
0.10.2.	L1e — L7e	Variant ⁽¹⁷⁾ :
0.10.3.	L1e — L7e	Version ⁽¹⁷⁾ :
0.10.4.	L1e — L7e	Eventuel(le) handelsbetegnelse(r):
0.10.5.	L1e — L7e	Køretøjets klasse, underklasse og under-underklasse ⁽²⁾ :
C.		Generelle oplysninger vedrørende køretøjet, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder
0.12.		Produktionens overensstemmelse
0.12.1.	L1e — L7e	Beskrivelse af det overordnede kvalitetsstyringssystem.
4.		GENERELLE OPLYSNINGER OM MILJØPRÆSTATIONER OG FREMDRIFTSYDELSE
4.3.		System til begrænsning af emission ved fordampning
4.3.7.	L1e — L7e	Skematisk tegning af brændstoftanken med angivelse af kapacitet og materiale:

Punkt nr.	(Under)klasse	Detaljerede oplysninger
7.		OPLYSNINGER OM KØRETØJSKONSTRUKTION
7.5.		Lagring af brændstof
7.5.1.1.		Brændstoftank
7.5.1.1.1.	L1e — L7e	Maksimumkapacitet:
7.5.1.1.2.	L1e — L7e	Anvendte materialer:
7.5.1.1.3.	L1e — L7e	Brændstofbeholderens påfyldningsstuds: snæver åbning/mærkat ⁽⁴⁾
7.5.1.3.	L1e — L7e	Tegning og teknisk beskrivelse af reservebrændstofbeholder med alle tilslutninger og rør til udluftning, låse, ventiler, fastgørelsesanordninger:
7.5.2.		<i>Beholder til komprimeret naturgas (CNG)</i>
7.5.2.1.	L1e — L7e	Det relevante oplysningsskema i henhold til FN/ECE-regulativ nr. 110 (*) som foreskrevet for køretøjer i klasse M1 vedlægges dette oplysningsskema for så vidt angår CNG-beholdere og tilhørende udstyr.
7.5.3.	L1e — L7e	<i>Beholder(e) til flydende gas (LPG)</i>
7.5.3.1.	L1e — L7e	Det relevante oplysningsskema i henhold til FN/ECE-regulativ nr. 67 (**) som foreskrevet for køretøjer i klasse M1 vedlægges dette oplysningsskema for så vidt angår LPG-beholdere og tilhørende udstyr.

(*) EUT L 120 af 7.5.2011, s. 1.

(**) EUT L 72 af 14.3.2008, s. 1.«

s) Tillæg 24 affattes således:

»Tillæg 24

Fabrikantens erklæring om muligheden for at konvertere køretøjets ydeevne fra underklasse (L3e/L4e)-A2 til (L3e/L4e)-A3 og den anden vej

Fabrikantens erklæring om konvertering af en motorcykel i underklasse (L3e/L4e)-A2 til en motorcykel i underklasse (L3e/L4e)-A3 og den anden vej

En behørigt udfyldt version af denne udtalelse skal findes i informationsmappen.

Undertegnede: [.....(fulde navn og stilling)]

0.4. Fabrikantens virksomhedsnavn og adresse:

0.4.2. Navn og adresse på fabrikantens bemyndigede repræsentant (i givet fald)⁽⁰⁾:

erklærer, at

motorcyklen i underklasse (L3e/L4e)-A2 eller underklasse (L3e/L4e)-A3⁽¹⁾:

0.2.	Type ⁽⁴⁾ :
0.2.1.	Variant(er) ⁽⁴⁾ :
0.2.2.	Version(er) ⁽⁴⁾ :
0.2.3.	Eventuel(le) handelsbetegnelse(r):
0.3.	Køretøjets klasse, underklasse og under-underklasse ⁽⁵⁾ :
1.	Typegodkendelsesnummer (når det foreligger):
1.1.	Eventuel(le) typegodkendelse(r) udstedt den (dato):
3.2.2.1.	PCU/ECU-ernes ⁽¹⁾ softwareidentifikationsnummer(-numre): og kalibreringskontrolnummer(-numre):

er teknisk egnet til at blive konverteret til det nedenfor beskrevne køretøj i underklasse (L3e/L4e)-A2 eller (L3e/L4e)-A3⁽¹⁾:

0.2.	Type ⁽⁴⁾ :
0.2.1.	Variant(er) ⁽⁴⁾ :
0.2.2.	Version(er) ⁽⁴⁾ :
0.2.3.	Eventuel(le) handelsbetegnelse(r):
0.3.	Køretøjets klasse, underklasse og under-underklasse ⁽⁵⁾ :
1.	Typegodkendelsesnummer (når det foreligger):
1.1.	Eventuel(le) typegodkendelse(r) udstedt den (dato):
3.2.2.1.	PCU/ECU-ernes ⁽¹⁾ softwareidentifikationsnummer(-numre): og kalibreringskontrolnummer(-numre):

Med følgende karakteristika:

Almindelige specifikationer⁽³⁾

- 1.8. Konstruktivt bestemt maksimalhastighed: km/h
- 1.9. Maksimal nettoeffekt kW, ved: kW (ved min⁻¹)⁽¹⁾
- 1.10. Køretøjets nominelle maksimale nettoeffekt/masse i køreklar stand: kW/kg

Miljøpræstationer⁽³⁾

- 4.0.6. Støjniveau målt ved⁽²⁾:
- 4.0.6.1. Standmåling: dB(A) ved motorhastighed: min⁻¹
- 4.0.6.2. Forbikørsel: dB(A)
- 4.0.6.3. Grænseværdi for L_{urban}⁽⁰⁾⁽⁷⁾: dB(A)
- 3.2.15. Udstødningsemissioner målt ved ⁽²⁾:
- 3.2.15.1. Type I-prøvning: udstødningsemissioner efter koldstart, inkl. forringelsesfaktoren:
- CO: mg/km
- THC: mg/km
- NMHC⁽⁰⁾: mg/km

NOx:	mg/km
THC+NOx ⁽⁰⁾ :	mg/km
PM ⁽⁰⁾ :	mg/km
8.7.3.2. Type II-prøvning: udstødningsemissioner ved (forhøjet) tomgang og fri acceleration:	
HC:	ppm ved normal tomgangshastighed og: ppm ved høj tomgangshastighed
CO:	volumenprocent ved normal tomgangshastighed og: volumenprocent ved høj tomgangshastighed
8.7.3.2.1. Røg (korrigeret absorptionskoefficient):	m ⁻¹
Energieffektivitet målt efter ⁽²⁾⁽³⁾:	
4.0.2. Brændstofforbrug ⁽⁰⁾⁽⁶⁾ :	(l/100km) eller (kg/100 km)
4.0.3. CO ₂ -emission ⁽⁰⁾⁽⁶⁾ :	g/km
4.0.4. Energiforbrug ⁽⁰⁾⁽⁶⁾ :	Wh/km
4.0.5. Elektrisk rækkevidde ⁽⁰⁾ :	km
ved ændring af følgende komponenter, dele, software, osv.:	
.....	
Sted:...	Dato: ...
Underskrift: ...	Navn og stilling i virksomheden: ...

Forklarende noter til tillæg 24

(Der skal ikke angives fodnoter og forklaringer i fabrikantens erklæring)

- ⁽⁰⁾ Se bort fra de muligheder, som ikke er gældende.
- ⁽¹⁾ Det ikke gældende overstreges (i nogle tilfælde skal intet overstreges, f.eks. hvis flere muligheder finder anvendelse).
- ⁽²⁾ Nr. på de af Kommissionens delegerede forordninger og de seneste ændringer af Kommissionens delegerede forordninger, som er relevante for typegodkendelsen. I tilfælde hvor Kommissionens delegerede forordning har to eller flere gennemførelser, angives desuden den relevante gennemførelsesfase og/eller kode. Alternativt, angives nummeret på det gældende FN/ECE-regulativ.
- ⁽³⁾ Måleenhederne afrundes til nærmeste hele tal for dB(A), Wh/km, mg/km, g/km, ppm og km, til nærmeste tiendedel for kW, l/100km, kg/100km, m³/100km og volumenprocent, og til nærmeste hundrededel for kW/kg og for m⁻¹
- ⁽⁴⁾ Angiv den alfanumeriske kode for type-variant-version eller "TVV-kode", som er tildelt hver type, variant og version i henhold til i punkt 2.3 i afsnit B i bilag I.
- ⁽⁵⁾ Klassificeret i henhold til artikel 4 i og bilag I til forordning (EU) nr. 168/2013, kodningen skal angives, f. eks. "L3e-A2" for en motorcykel med mellemstor ydeevne.
- ⁽⁶⁾ For hybride elkøretøjer med ekstern opladning angives de "vægtede, blandede" værdier for CO₂, brændstofforbrug og elektrisk energiforbrug.
- ⁽⁷⁾ gælder udelukkende for køretøjer i klasse L3e«.
- t) I de forklarende noter til bilag I foretages følgende ændringer:
- i) Forklarende note (16) affattes således:
- »(16) Afrundes til det nærmeste hele tal for dB(A).«

ii) forklarende note (24) affattes således:

»(24) For køretøjer udstyret med CVT angives følgende: 1 "gearudvekslingsforhold ved køretøjets konstruktivt bestemte maksimalhastighed"; 2 "gearudvekslingsforhold ved maksimal effekt"; 3 "gearudvekslingsforhold ved maksimalt drejningsmoment". Gearudvekslingsforhold skal omfatte det primære transmissionsudvekslingsforhold (hvor det er relevant), og der skal angives en tolerance, der kan godtages af den godkendende myndighed. For motorer med hjulnav uden gear anføres "n/a" eller "1".«

(2) I bilag IV foretages følgende ændringer:

a) I tillæg 1 foretages følgende ændringer:

- i) I MODEL A — Afdeling 1 ændres ordene »på alle områder stemmer overens med den type, som er beskrevet i EU-typegodkendelsen (... typegodkendelsesnummer inkl. udvidelsesnummer) udstedt den (..... udstedelsesdato) og« til: »på alle områder stemmer overens med den type, som er beskrevet i EU-typegodkendelsen (... typegodkendelsesnummer inkl. udvidelsesnummer)⁽³ⁱ⁾ (CV* ... typegodkendelsesnummer inkl. udvidelsesnummer udstedt den (..... udstedelsesdato) (CV* udstedelsesdato)⁽³ⁱ⁾ og«
- ii) I MODEL B — Afdeling 1 ændres ordene »på alle områder stemmer overens med den type, som er beskrevet i EU-typegodkendelsen (... typegodkendelsesnummer inkl. udvidelsesnummer) udstedt den (..... udstedelsesdato) og« til: »på alle områder stemmer overens med den type, som er beskrevet i EU-typegodkendelsen (... typegodkendelsesnummer inkl. udvidelsesnummer)⁽³ⁱ⁾ (CV* ... typegodkendelsesnummer inkl. udvidelsesnummer udstedt den (..... udstedelsesdato) (CV* udstedelsesdato)⁽³ⁱ⁾ og«
- iii) I MODEL C — Afdeling 1 ændres ordene »på alle områder stemmer overens med den type, som er beskrevet i EU-typegodkendelsen (... typegodkendelsesnummer inkl. udvidelsesnummer) udstedt den (..... udstedelsesdato) og« til: »på alle områder stemmer overens med den type, som er beskrevet i EU-typegodkendelsen (... typegodkendelsesnummer inkl. udvidelsesnummer)⁽³ⁱ⁾ (CV* ... typegodkendelsesnummer inkl. udvidelsesnummer udstedt den (..... udstedelsesdato) (CV* udstedelsesdato)⁽³ⁱ⁾ og«
- iv) I Afdeling 2 affattes titlen »Afdeling 2« således:

»AFDELING 2^(O)«

v) Afdeling 2, punkt 4.0.1, affattes således:

»4.0.1.	Miljøklasse: Euro (3/4/5) ⁽¹⁾ «
---------	--

vi) Afdeling 2, punkt 4.0.2, 4.0.2.1 og 4.0.2.2 udgår

vii) I Afdeling 2 indsættes følgende som punkt 4.0.6-4.0.6.3 efter punkt 4.0.1:

»4.0.6.	Støjniveau målt ved ^(m) :
4.0.6.1.	Standmåling: dB(A) (CV*: dB(A)) ⁽³ⁱ⁾ ved motorhastighed: min ⁻¹ (CV*: min ⁻¹) ⁽³ⁱ⁾
4.0.6.2.	Forbikørsel: dB(A) (CV*: dB(A)) ⁽³ⁱ⁾
4.0.6.3.	Grænseværdi for L _{urban} ^(3r) : dB(A) (CV*: dB(A)) ⁽³ⁱ⁾ «

viii) Afdeling 2, punkt 3.2.15.1, affattes således:

»3.2.15.1.	Type I-prøvning: udstødningsemissioner efter koldstart, inkl. forringelsesfaktoren, eventuelt:		
	CO:	mg/km	(CV*:... mg/km) ⁽³ⁱ⁾
	THC:	mg/km	(CV*:... mg/km) ⁽³ⁱ⁾
	NMHC:	mg/km ⁽³⁾	(CV*:... mg/km) ⁽³ⁱ⁾
	NOx:	mg/km	(CV*:... mg/km) ⁽³ⁱ⁾
	THC+NOx:	mg/km ⁽³⁾	(CV*:... mg/km) ⁽³ⁱ⁾
	PM:	mg/km ⁽³⁾	(CV*:... mg/km) ^{(3i)κ}

ix) I Afdeling 2 affattes overskriften »Energieffektivitet« samt alle punkterne derunder således:

»Energieffektivitet^{(m)(o)}:

4.0.2.	Brændstofforbrug ^{(3)(q)} :	(l/100km) eller (kg/100 km)	(CV*:... (l/100km) eller (kg/100 km) ^{(3)(q)(3i)}
4.0.3.	CO ₂ -emission ^{(3)(q)(n)} :	g/km	(CV*:... g/km) ^{(3)(q)(3i)}
4.0.4.	Energiforbrug ^{(3)(q)} :	Wh/km	(CV*:... Wh/km) ^{(3)(q)(3i)}
4.0.5.	Elektrisk rækkevidde ⁽³⁾ :	km	(CV*:... km) ^{(3)(3i)κ}

b) I tillæg 2 foretages følgende ændringer:

i) punkt 0.3 affattes således:

»0.3.	Køretøjets klasse, underklasse og under-underklasse ^{(6)(u)} : ...«
-------	--

ii) Overskriften »Energieffektivitet« samt alle punkterne derunder affattes således:

»Energieffektivitet:

4.0.2.	Brændstofforbrug ^{(3)(q)} :	(l/100km) eller (kg/100 km)	(CV*:... (l/100km) eller (kg/100 km) ^{(3)(q)(3i)}
4.0.3.	CO ₂ -emission ^{(3)(q)(n)} :	g/km	(CV*:... g/km) ^{(3)(q)(3i)}
4.0.4.	Energiforbrug ^{(3)(q)} :	Wh/km	(CV*:... Wh/km) ^{(3)(q)(3i)}
4.0.5.	Elektrisk rækkevidde ⁽³⁾ :	km	(CV*:... km) ^{(3)(3i)κ}

c) I de forklarende noter til bilag IV foretages følgende ændringer:

i) Forklarende note (9) affattes således:

»(9) Angiv følgende værdi efter køretøjets klasse:

- for (under)klasse: L1e, L2e, L6e, L7e-B1, L7e-C: køretøjets målte maksimalhastighed
- for (under)klasse L3e, L4e, L5e, L7e-A og L7e-B2: køretøjets konstruktivt bestemte maksimalhastighed.
- for cykler udstyret med pedaler (L1e): Se bort fra dette punkt i typeattesten«

ii) Forklarende note (n) udgår.

iii) Forklarende note (o) affattes således:

»(o) Der afrundes til nærmeste hele tal for dB(A), Wh/ km, mg/ km, g/km, ppm, mm, kg, km og km/ h, til nærmeste tiendedel for kW, l/100 km, kg/100 km, m³/100 km og for volumenprocent og til nærmeste hundrededel for kW/kg og for m⁻¹.«

iv) Forklarende note (p) udgår.

v) Den anden forklarende note (s) under den forklarende note (t) udgår.

vi) Følgende indsættes som forklarende note (u):

»(u) Oplysningerne under dette punkt skal anføres under punkt nr. 04. "Køretøjsklasse" i typeattester udstedt i henhold til modellen i bilag IV til direktiv 2002/24/EF.«

vii) Følgende indsættes som forklarende note (3r):

»(3r) Gælder udelukkende for køretøjer i klasse L3e.«

3) I bilag V foretages følgende ændringer:

a) Punkt 3.1.6 affattes således:

»3.1.6. Ved typegodkendelse er det ikke nødvendigt at kontrollere, om fabrikanten har truffet foranstaltninger til sikring af den sporbarhed af køretøjet, som er omhandlet i punkt 3.1.5.«

b) Punkt 3.2.8 affattes således:

»3.2.8. Køretøjets identifikationsnummer skal så vidt muligt angives på én linje. Hvis VIN-koden angives på to linjer, skal kodens begyndelse og afslutning begrænses til ét symbol, som vælges af fabrikanten, og som hverken må være et stort latinsk bogstav eller et arabertal.«

c) I tillæg 1 affattes punkt 5 således:

»5. Eksempel for en motorcykel i underklasse L3e-A3 med yderligere oplysninger om det konverterede køretøj (CV), en motorcykel i underklasse L3e-A2, uden for det markerede rektangel. I dette tilfælde med henblik på en midlertidig og reversibel fabrikantgodkendt ændring til den først registrerede motorcykel i underklasse L3e-A3 for at foretage en national registrering efter konverteringen til en konfiguration med lavere ydeevne i underklasse L3e-A2 (f.eks. for førere med kørekort i kategori A2):

MOTORUDOLPH

L3e-A3

e4*168/2013*2691

JRM00DBP008002211

84 dB(A) — 4 250 min⁻¹

maks. 352 kg

L3e-A2

e4*168/2013*2692

83 dB(A) — 3 750 min⁻¹

35 kW«.

4) I bilag VI foretages følgende ændringer:

a) I tillæg 1, afdeling III, affattes punkt 2.1 således:

»2.1.	Typegodkendelse er meddelt i henhold til artikel 40 i forordning (EU) nr. 168/2013 og er gyldig indtil dd/mm/åååå ⁽⁶⁾ .«
-------	---

b) I tillæg 2 foretages følgende ændringer:

i) Afdeling III, punkt 4.1, affattes således:

»4.1.	Typegodkendelse er meddelt i henhold til artikel 40 i forordning (EU) nr. 168/2013 og er gyldig indtil dd/mm/åååå ⁽⁶⁾ .«
-------	---

ii) I Afdeling III affattes første led under »NB:« således:

»— Hvis denne model anvendes til typegodkendelse af et køretøj med en undtagelse for nye teknologier eller nye principper i henhold til artikel 40 i forordning (EU) nr. 168/2013, skal overskriften på attesten være "FORELØBIG EU-TYPEGODKENDELSESATTEST FOR HELE KØRETØJER, SOM UDELUKKENDE ER GYLDIG PÅ ...⁽⁵⁾ OMRÅDE". Den foreløbige typegodkendelsesattest skal desuden indeholde oplysninger om begrænsninger med hensyn til gyldigheden og fritagelser for visse bestemmelser, som er givet i henhold til artikel 30, stk. 4, i forordning (EU) nr. 168/2013.«

iii) De forklarende noter til tillæg 2 affattes således:

»Forklarende noter til tillæg 2

(Der skal ikke angives fodnoter og forklaringer i typegodkendelsesattesten)

- (1) Det ikke relevante overstreges.
- (2) Angiv den alfanumeriske kode for type-variant-version eller "TVV-kode", som er tildelt hver type, variant og version som angivet i punkt 2.3 i afsnit B i bilag I.
- (3) Klassificeret i henhold til artikel 4 i og bilag I til forordning (EU) nr. 168/2013, kodningen skal angives, f. eks. "L3e-A1E" for en enduromotorcykel med lav ydeevne.
- (4) Jf. afdeling 2.
- (5) Angiv den relevante medlemsstat.
- (6) Gælder udelukkende typegodkendelse af et køretøj som en undtagelse for nye teknologier eller nye principper, jf. artikel 40 i forordning (EU) nr. 168/2013.
- (7) Gælder udelukkende for national typegodkendelse af små serier, jf. artikel 42 i forordning (EU) nr. 168/2013.
- (8) I tilfælde af en ændring af en eller flere artikler i forordning (EU) nr. 168/2013, angives udelukkende den seneste ændring, der finder anvendelse på EU-typegodkendelsen.«

c) I tillæg 4, Afdeling II, indsættes følgende som punkt 4a og 4.a.1 før punkt 5:

»4a.	Typegodkendelse meddelt/udvidet/nægtet/inddraget ⁽¹⁾
4a.1.	Typegodkendelse er meddelt i henhold til artikel 40 i forordning (EU) nr. 168/2013 og er gyldig indtil dd/mm/åååå ⁽⁵⁾ .«

d) Tillæg 5, Afdeling II, affattes således:

i) Følgende indsættes som punkt 4a og 4.a.1 før punkt 5:

»4a.	Typegodkendelse meddelt/udvidet/nægtet/inddraget ⁽¹⁾
4a.1.	Typegodkendelse er meddelt i henhold til artikel 40 i forordning (EU) nr. 168/2013 og er gyldig indtil dd/mm/åååå ⁽⁵⁾ .«

ii) Punkt 5 affattes således:

»5.	Begrænsninger med hensyn til gyldighed ⁽¹⁾⁽⁵⁾ : «
-----	--

iii) Punkt 6 affattes således:

»6.	Gældende fritagelser ⁽¹⁾⁽⁵⁾ : «.
-----	---

5) I bilag VII foretages følgende ændringer:

a) I punkt 4 udgår tabel 1.

b) Punkt 5 affattes således:

»5. Kodificering af nummereringssystemet for EU-typegodkendelsesattester for systemer, komponenter og separate tekniske enheder

Tabel 1

Kodificering af nummereringssystemet for EU-typegodkendelsesattester for systemer, komponenter og separate tekniske enheder

LISTE I — Krav til miljøpræstationer og fremdriftsydelse		
System eller komponent/separat teknisk enhed	Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. .../...	alfanumerisk kode
System: udstødningsemissioner (Euro 4)	134/2014	A1
System: udstødningsemissioner (Euro 5)	134/2014	A2
System: krumtaphus (punkt 1.3.1 og 1.3.2) og fordampningsemissioner (punkt 1.4.1-1.4.3 i bilag IV til forordning (EU) nr. 168/2013)	134/2014	B1
System: krumtaphus- (punkt 1.3.1 og 1.3.2) og fordampningsemissioner (punkt 1.4.4-1.4.6 i bilag IV til forordning (EU) nr. 168/2013)	134/2014	B2
System: krumtaphus- (punkt 1.3.1 og 1.3.2) og fordampningsemissioner (punkt 1.4.7-1.4.8 i bilag IV til forordning (EU) nr. 168/2013)	134/2014	B3
System: miljømæssige aspekter ved egendiagnosesystemer (OBD) (etape I: punkt 1.8.1-1.8.2 i bilag IV til forordning (EU) nr. 168/2013)	134/2014	C1

LISTE I — Krav til miljøpræstationer og fremdriftsydelse

System eller komponent/separat teknisk enhed	Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. .../...	alfanumerisk kode
System: miljømæssige aspekter ved egendiagnosesystemer (OBD) (etape II: punkt 1.8.3 i bilag IV til forordning (EU) nr. 168/2013)	134/2014	C2
System: støjniveau	134/2014	D
System: fremdriftsydelse	134/2014	E
System: fremdriftssystemets maksimale drejningsmoment nettoeffekt	134/2014	E1
Separat teknisk enhed: forureningsbegrænsende anordning	134/2014	F
Separat teknisk enhed: lyddæmper	134/2014	G
Separat teknisk enhed: Separat teknisk enhed: udstødningssystem (forureningsbegrænsende anordning og lyddæmper)	134/2014	H

LISTE II — Krav til køretøjets funktionelle sikkerhed

System eller komponent/separat teknisk enhed	Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. .../..	alfanumerisk kode
System: bremsesystem	3/2014	J
System: montering af lygter og lyssignaler	3/2014	K
System: styrt sikre førerværn (ROPS)	3/2014	L
System: montering af dæk	3/2014	M
System: montering af lydsignalanordninger	3/2014	AA
System: montering af ruder, vinduesviskere og afrimnings- og afdugningsanordninger	3/2014	AB
System: identificering af betjeningsanordninger, kontrollamper og indikatorer	3/2014	AC
System: sikkerhedsseleforankringer	3/2014	AD
System: styreegenskaber, kurveegenskaber og drejeegenskaber	3/2014	AE
System: beskyttelse af fører og passagerer, herunder indvendigt udstyr, hovedstøtter og døre	3/2014	AF
Komponent/separat teknisk enhed: lydsignalapparat	3/2014	n

LISTE II — Krav til køretøjets funktionelle sikkerhed

System eller komponent/separat teknisk enhed	Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. .../..	alfanumerisk kode
Komponent/separat teknisk enhed: forrude uden sikkerhedsrudematerialer	3/2014	O
Komponent/separat teknisk enhed: forrudevaskersystem	3/2014	P
Komponent/separat teknisk enhed: anordning til bagudrettet udsyn	3/2014	Q
Komponent/separat teknisk enhed: sikkerhedsseler	3/2014	R
Komponent/separat teknisk enhed: siddeplads (sadel/sæde)	3/2014	S

LISTE III — Krav til køretøjskonstruktion og generelle typegodkendelseskrav

System eller komponent/separat teknisk enhed	Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. .../...	alfanumerisk kode
System: funktionelle aspekter ved egendiagnosesystemer (OBD) (etape I: punkt 1.8.1 til 1.8.2 i bilag IV til forordning (EU) nr. 168/2013)	44/2014	T1
System: funktionelle aspekter ved egendiagnosesystemer (OBD) (etape II: punkt 1.8.3 i bilag IV til forordning (EU) nr. 168/2013)	44/2014	T2
Separat teknisk enhed: tilkoblingsanordning	44/2014	U
Separat teknisk enhed: tyverisikringsanordninger	44/2014	V
Separat teknisk enhed: håndgreb til passagerer	44/2014	W
Separat teknisk enhed: fodstøtter	44/2014	X
Separat teknisk enhed: sidevogn	44/2014	Y
Separat teknisk enhed: brændstoftank	44/2014	Z«

6) I bilag VIII foretages følgende ændringer:

a) Punkt 2.2.1.3.3 affattes således:

»2.2.1.3.3. Type II-prøvningsresultater⁽³⁾:

Tabel 5-2:

Resultater af type II-prøvningen

Prøvning	HC (ppm)	CO (volumenprocent)	Lambda	Motorhastighed (min-)	Motorolietemperatur (K)	Målt og korrigeret værdi for absorptionskoefficient (m ⁻¹)
ST: Prøvning ved lav tomgang						—
ST: Prøvning ved forhøjet tomgang						—
KT — Prøvning med fri acceleration / Måling af røgindeks	—	—	—	—	—	«

b) Punkt 2.2.1.8.6 og 2.2.1.8.7 affattes således:

»2.2.1.8.6. CO₂-emissioner og brændstofforbrug⁽³⁾

Tabel 5-8:

Tabel over resultater af type VII-prøvning af fremdriftssystem udelukkende med en forbrændingsmotor eller med et hybridelektrisk fremdriftssystem med ikke-ekstern opladning (NOVC)

Type VII-prøvning: prøvningsresultater (TR _{TTVII})	Prøvning nr.	CO ₂ (g/km)	Brændstofforbrug (l/100km) eller (kg/100 km)
TR _{TTI} Målt x ⁽ⁱ⁾ ⁽ⁱⁱ⁾	1		
	2		
	3		
TR _{TTI} Målt gennemsnit ⁽ⁱ⁾ ⁽ⁱⁱ⁾			
K _i ⁽ⁱ⁾ ⁽ⁱⁱⁱ⁾ ^(v) (ingen enhed)			
TR _{TTVIIx} ⁽ⁱ⁾ ^(iv) = K _i · TR _{TTI} Målt x gennemsnit			
CO ₂ og brændstofforbrug som oplyst af fabrikanten:	—		

⁽ⁱ⁾ Hvor det er relevant.

⁽ⁱⁱ⁾ Afrundes til 2 decimaler.

⁽ⁱⁱⁱ⁾ Afrundes til 4 decimaler.

^(iv) Afrundes til 0 decimaler.

^(v) Sæt K_i = 1, såfremt:

a) køretøjet **ikke** er udstyret med et periodisk regenererende emissionsreducerende system eller

b) køretøjet **ikke** er et hybridt elkøretøj.

2.2.1.8.7. CO₂-emissioner/brændstofforbrug (som oplyst af fabrikanten)⁽³⁾

Elektrisk energiforbrug og elektrisk rækkevidde⁽³⁾:

Tabel 5-9:

Tabel over resultater af type VII-prøvning af rent elektrisk fremdriftssystem eller fremdriftssystem med ikke-ekstern opladning (NOVC) med en elmotor til fremdrift

	Målt elektrisk energiforbrug (Wh/km)	Oplyst elektrisk energiforbrug (Wh/km)	Målt elektrisk rækkevidde (km)	Oplyst elektrisk rækkevidde (km)
Udelukkende elektrisk drivaggregat				
Hybridelektrisk drivaggregat med ikke-ekstern opladning				«

c) I punkt 2.2.1.10.9 affattes tabel 5-13 således:

»Tabel 5-13

Krav til prøvningens resultat med hensyn til støjniveau

Støjemissionsniveau	Euro 4		Euro 5
Tærskelværdi for støjniveau	Bilag VI(D) til forordning (EU) nr. 168/2013	FN/ECE-tærskel for støjniveau svarende til bilag VI(D) til forordning (EU) nr. 168/2013	Bilag VI(D) til forordning (EU) nr. 168/2013
Prøvningskrav	Bilag VIII til forordning (EU) nr. 168/2013	FN/ECE-regulativer nævnt i bilag VI(D) til forordning (EU) nr. 168/2013	FN/ECE-regulativer nævnt i bilag VI(D) til forordning (EU) nr. 168/2013

Administrative krav til køretøjsunderklasser for så vidt angår støjniveau

Køretøjs(under)klasser		
L1e, L6e-A	Bilag I til FN/ECE-regulativ nr. 63	FN/ECE-regulativ nr. 63
L3e	Bilag I til FN/ECE-regulativ nr. 41	FN/ECE-regulativ nr. 41
L2e, L4e, L5e, L6e-B, L7e	Bilag I til FN/ECE-regulativ nr. 9	FN/ECE-regulativ nr. 9
Udskiftningslyddæmpere i alle klasser	Bilag I til FN/ECE-regulativ nr. 92	FN/ECE-regulativ nr. 92«

d) I punkt 2.2.1.10.11 affattes tabel 5-14 således:

»Tabel 5-14

Euro 4- eller Euro 5-prøvningsresultater for støjniveau

Køretøjsklasse	Fremdriftsklasse	Euro 4-tærskelværdi for støjniveau SL_{EU4} (dB(A)) / Euro 4-prøvningsresultater $TR_{TTIXEU4}$ (dB(A)) & (% af SL_{EU4})	Euro 4-støjprøvningsprocedure	Euro 5-tærskelværdi for støjniveau SL_{EU5} (dB(A)) / Euro 5-prøvningsresultater $TR_{TTIXEU5}$ (dB(A)) & (% af SL_{EU5})	Euro 5-støjprøvningsprocedure
L1e-A	ST / KT / Hybrid	SL_{EU4} :63	Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 134/2014, bilag VIII / FN/ECE-regulativ nr. 63	SL_{EU5} :	FN/ECE-regulativ nr. 63
		$TR_{TTIXEU4}$:		$TR_{TTIXEU5}$:	
L1e-B	ST / KT / Hybrid $v_{maks.} \leq 25$ km/h	SL_{EU4} :66		SL_{EU5} :	
		$TR_{TTIXEU4}$:		$TR_{TTIXEU5}$:	
	ST / KT / Hybrid $v_{maks.} \leq 45$ km/h	SL_{EU4} :71		SL_{EU5} :	
		$TR_{TTIXEU4}$:		$TR_{TTIXEU5}$:	

Køretøjsklasse	Fremdriftsklasse	Euro 4-tærskelværdi for støjni- veau SL_{EU4} (dB(A)) / Euro 4-prøvnings- resultater $TR_{TTIXEU4}$ (dB(A)) & (% af SL_{EU4})	Euro 4-støjprøvningsprocedure	Euro 5-tærskelværdi for støjni- veau SL_{EU5} (dB(A)) / Euro 5-prøvnings- resultater $TR_{TTIXEU5}$ (dB(A)) & (% af SL_{EU5})	Euro 5-støjprøvningsprocedure
L2e	ST / KT / Hybrid	$SL_{EU4}:76$	Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 134/2014, bilag VIII / FN/ECE-regulativ nr. 9	$SL_{EU5}:$	FN/ECE-regulativ nr. 9
		$STR_{EU4}:$		$STR_{EU5}:$	
L3e	ST / KT / Hybrid PMR ≤ 25	$SL_{EU4}:73$	FN/ECE-regulativ nr. 41	$SL_{EU5}:$	FN/ECE-regulativ nr. 41
		$TR_{TTIXEU4}:$		$TR_{TTIXEU5}:$	
	ST / KT / Hybrid 25 < PMR ≤ 50	$SL_{EU4}:74$		$SL_{EU5}:$	
		$STR_{EU4}:$		$STR_{EU5}:$	
	ST / KT / Hybrid PMR > 50	$SL_{EU4}:77$		$SL_{EU5}:$	
		$TR_{TTIXEU4}:$		$TR_{TTIXEU5}:$	
L4e	ST / KT / Hybrid	$SL_{EU4}:80$	Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 134/2014, bilag VIII / FN/ECE-regulativ nr. 9	$SL_{EU5}:$	FN/ECE-regulativ nr. 9
		$TR_{TTIXEU4}$		$TR_{TTIXEU5}:$	
L5e-A	ST / KT / Hybrid	$SL_{EU4}:80$	Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 134/2014, bilag VIII / FN/ECE-regulativ nr. 9	$SL_{EU5}:$	FN/ECE-regulativ nr. 9
		$STR_{EU4}:$		$STR_{EU5}:$	
L5e-B	ST / KT / Hybrid	$SL_{EU4}:80$		$SL_{EU5}:$	
		$STR_{EU4}:$		$STR_{EU5}:$	
L6e-A	ST / KT / Hybrid	$SL_{EU4}:80$	Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 134/2014, bilag VIII / FN/ECE-regulativ nr. 63	$SL_{EU5}:$	FN/ECE-regulativ nr. 63
		$TR_{TTIXEU4}:$		$TR_{TTIXEU5}:$	

Køretøjsklasse	Fremdriftsklasse	Euro 4-tærskelværdi for støjniveau SL_{EU4} (dB(A)) / Euro 4-prøvningsresultater $TR_{TTIXEU4}$ (dB(A)) & (% af SL_{EU4})	Euro 4-støjprøvningsprocedure	Euro 5-tærskelværdi for støjniveau SL_{EU5} (dB(A)) / Euro 5-prøvningsresultater $TR_{TTIXEU5}$ (dB(A)) & (% af SL_{EU5})	Euro 5-støjprøvningsprocedure
L6e-B	ST / KT / Hybrid	$SL_{EU4}:80$	Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 134/2014, bilag VIII / FN/ECE-regulativ nr. 9	$SL_{EU5}:$	FN/ECE-regulativ nr. 9«
		$TR_{TTIXEU4}:$		$TR_{TTIXEU5}:$	
L7e-A	ST / KT / Hybrid	$SL_{EU4}:80$		$SL_{EU5}:$	
		$TR_{TTIXEU4}:$		$TR_{TTIXEU5}:$	
L7e-B	ST / KT / Hybrid	$SL_{EU4}:80$		$SL_{EU5}:$	
		$TR_{TTIXEU4}:$		$TR_{TTIXEU5}:$	
L7e-C	ST / KT / Hybrid	$SL_{EU4}:80$		$SL_{EU5}:$	
		$TR_{TTIXEU4}$		$TR_{TTIXEU5}:$	

e) Punkt 2.2.1.10.12 og 2.2.1.10.13 affattes således:

»2.2.1.10.12.	Støjniveau ved stationært køretøj: dB(A) ved motorhastighed: min^{-1}
2.2.1.10.13.	Mærke(r) og type(r) for udskiftningslyddæmperen (-dæmperne) ⁽³⁾ :«

f) Følgende indsættes som punkt 2.2.1.10.14:

»2.2.1.10.14.	Placering af typegodkendelsesnummeret (vedlæg tegninger, fotografier) ⁽³⁾ :«.
---------------	--

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2016/1826**af 14. oktober 2016****om afvisning af at godkende aktivstoffet tricyclazol, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1107/2009 om markedsføring af plantebeskyttelsesmidler****(EØS-relevant tekst)**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1107/2009 af 21. oktober 2009 om markedsføring af plantebeskyttelsesmidler og om ophævelse af Rådets direktiv 79/117/EØF og 91/414/EØF ⁽¹⁾, særlig artikel 13, stk. 2, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I overensstemmelse med artikel 7, stk. 1, i forordning (EF) nr. 1107/2009 modtog Italien den 21. december 2012 en ansøgning fra Dow AgroSciences om godkendelse af aktivstoffet tricyclazol.
- (2) I overensstemmelse med artikel 9, stk. 3, i den nævnte forordning meddelte den rapporterende medlemsstat, den 4. februar 2013 ansøgeren, de øvrige medlemsstater, Kommissionen og Den Europæiske Fødevarerikkerhedsautoritet (i det følgende benævnt »autoriteten«), at ansøgningen kunne antages.
- (3) For dette aktivstof er virkningerne på menneskers og dyrs sundhed og miljøet blevet vurderet i henhold til bestemmelserne i artikel 11, stk. 2 og 3, i den nævnte forordning for det anvendelsesformål, som ansøgeren har foreslået. Den 7. januar 2014 forelagde den rapporterende medlemsstat et udkast til en vurderingsrapport for Kommissionen og autoriteten.
- (4) Autoriteten handlede i overensstemmelse med artikel 12, stk. 1, i forordning (EF) nr. 1107/2009. I henhold til artikel 12, stk. 3, i den nævnte forordning anmodede den ansøgeren om at fremlægge supplerende oplysninger for medlemsstaterne, Kommissionen og autoriteten. Den rapporterende medlemsstats evaluering af de supplerende oplysninger blev forelagt autoriteten i form af et opdateret udkast til en vurderingsrapport.
- (5) Udkastet til vurderingsrapporten blev behandlet af medlemsstaterne og autoriteten. Den 18. februar 2015 forelagde autoriteten Kommissionen sin konklusion om risikovurderingen vedrørende tricyclazol ⁽²⁾. Autoriteten konkluderede, at vurderingen af aktivstoffets genotoksiske og kræftfremkaldende potentiale var inkonklusiv, og referenceværdierne (ADI, ARfD og AOEL) til vurdering af sundhedsrisici for mennesker kunne derfor ikke fastslås. Som følge heraf kunne risikovurderingen for brugerne, arbejdstagerne, de tilstedeværende, beboerne eller forbrugerne ikke gennemføres. Autoriteten konkluderede også, at det testmateriale, der var anvendt i toksicitetsundersøgelserne, ikke var repræsentativt for den foreslåede tekniske specifikation for aktivstoffet og de associerede urenheder. Derudover kunne nogle dele af vurderingen ikke færdiggøres, herunder risikoen for at tricyclazol er et hormonforstyrrende stof, samt risikoen for at grundvandet forurenes med metabolitter, hvis toksikologiske relevans ikke er kendt.
- (6) Kommissionen opfordrede ansøgeren til at fremsætte sine bemærkninger til både autoritetens konklusion og — i henhold til artikel 13, stk. 1, i forordning (EF) nr. 1107/2009 — til udkastet til vurderingsrapporten. Ansøgeren fremsatte sine bemærkninger, og Kommissionen har nøje gennemgået disse.
- (7) På trods af de argumenter, ansøgeren fremsatte, kan de betænkeligheder, der er påpeget i betragtning 5, dog ikke siges at være fjernet.

⁽¹⁾ EUT L 309 af 24.11.2009, s. 1.⁽²⁾ EFSA Journal 2015;13(2):4032. Tilgængelig online: www.efsa.europa.eu/efsajournal

- (8) Det er således ikke blevet påvist, at det kan forventes, at godkendelseskriterierne i artikel 4 i forordning (EF) nr. 1107/2009 er opfyldt for en eller flere repræsentative anvendelser af mindst ét plantebeskyttelsesmiddel, der indeholder tricyclazol. Aktivstoffet tricyclazol bør derfor ikke godkendes, jf. artikel 13, stk. 2, i forordning (EF) nr. 1107/2009.
- (9) Denne forordning er ikke til hinder for, at der kan indgives en ny ansøgning vedrørende tricyclazol i henhold til artikel 7 i forordning (EF) nr. 1107/2009.
- (10) Den Stående Komité for Planter, Dyr, Fødevarer og Foder har ikke afgivet en udtalelse inden for den tidsfrist, der var fastsat af formanden. Det blev anset for at være nødvendigt med en gennemførelsesretsakt, og formanden forelagde udkastet til en gennemførelsesretsakt for appeludvalget til yderligere drøftelse. Appeludvalget har ikke afgivet udtalelse —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

Afvisning af at godkende et aktivstof

Aktivstoffet tricyclazol godkendes ikke.

Artikel 2

Ikrafttræden

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

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 14. oktober 2016.

På Kommissionens vegne
Jean-Claude JUNCKER
Formand

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2016/1827**af 14. oktober 2016****om 255. ændring af Rådets forordning (EF) nr. 881/2002 om indførelse af visse specifikke restriktive foranstaltninger mod visse personer og enheder, der har tilknytning til ISIL- (Da'esh) og Al-Qaida-organisationerne**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Rådets forordning (EF) nr. 881/2002 af 27. maj 2002 om indførelse af visse specifikke restriktive foranstaltninger mod visse personer og enheder, der har tilknytning til ISIL- (Da'esh) og Al-Qaida-organisationerne ⁽¹⁾, særlig artikel 7, stk. 1, litra a), og artikel 7a, stk. 5, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Bilag I til forordning (EF) nr. 881/2002 indeholder en liste over de personer, grupper og enheder, der ifølge forordningen er omfattet af indefrysningen af pengemidler og økonomiske ressourcer.
- (2) Den 11. oktober 2016 besluttede Sanktionskomitéen under FN's Sikkerhedsråd at fjerne én fysisk person fra og ændre et punkt på listen over de personer, grupper og enheder, der er omfattet af indefrysningen af pengemidler og økonomiske ressourcer. Bilag I til forordning (EF) nr. 881/2002 bør derfor ajourføres —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

Bilag I til forordning (EF) nr. 881/2002 ændres som angivet i bilaget til nærværende forordning.

*Artikel 2*Denne forordning træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 14. oktober 2016.

*På Kommissionens vegne**For formanden**Fungerende chef for Tjenesten for Udenrigspolitiske
Instrumenter*

⁽¹⁾ EFT L 139 af 29.5.2002, s. 9.

BILAG

I bilag I til forordning (EF) nr. 881/2002 foretages følgende ændringer:

1) Følgende punkt under overskriften »Fysiske personer« udgår:

»Nasir 'Abd-Al-Karim 'Abdullah Al-Wahishi (alias a) Nasir al-Wahishi, b) Abu Basir Nasir al-Wahishi, c) Naser Abdel Karim al-Wahishi, d) Nasir Abd al-Karim al-Wuhayshi, e) Abu Basir Nasir Al-Wuhayshi, f) Nasser Abdul-karim Abdullah al-Wouhichi, g) Abu Baseer al-Wehaishi, h) Abu Basir Nasser al-Wuhishi, i) Abdul Kareem Abdullah Al-Woohaishi, j) Nasser Abdelkarim Saleh Al Wahichi, k) Abu Basir, l) Abu Bashir). Fødselsdato: a) 1.10.1976, b) 8.10.1396 (Hijri-kalenderen). Fødested: Yemen. Nationalitet: yemenitisk. Pasnr.: 40483 (yemenitisk pasnr. udstedt den 5.1.1997). Andre oplysninger: Angiveligt død i Yemen i juni 2015. Den i artikel 7d, stk. 2, litra i), omhandlede dato: 19.1.2010.«

2) Følgende punkt under overskriften »Fysiske personer«:

»Yazid Sufaat (alias a) Joe, b) Abu Zufar). Adresse: Taman Bukit Ampang, Selangor, Malaysia. Fødselsdato: 20.1.1964. Fødested: Johor, Malaysia. Nationalitet: Malaysisk. Pasnr.: A 10472263. Nationalt identifikationsnr.: 640120-01-5529. Den i artikel 2a, stk. 4, litra b), omhandlede dato: 9.9.2003.« affattes således:

»Yazid Sufaat (alias a) Joe, b) Abu Zufar). Adresse: a) Taman Bukit Ampang, Selangor, Malaysia (tidligere adresse), b) Malaysia (fængslet siden 2013). Fødselsdato: 20.1.1964. Fødested: Johor, Malaysia. Nationalitet: Malaysisk. Pasnr.: A 10472263. Nationalt identifikationsnr.: 640120-01-5529. Den i artikel 7d, stk. 2, litra i), omhandlede dato: 9.9.2003.«

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2016/1828**af 14. oktober 2016****om faste importværdier med henblik på fastsættelse af indgangsprisen for visse frugter og grøntsager**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1308/2013 af 17. december 2013 om en fælles markedsordning for landbrugsprodukter og om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 922/72, (EØF) nr. 234/79, (EF) nr. 1037/2001 og (EF) nr. 1234/2007 ⁽¹⁾,under henvisning til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 543/2011 af 7. juni 2011 om nærmere bestemmelser for anvendelsen af Rådets forordning (EF) nr. 1234/2007 for så vidt angår frugt og grøntsager og forarbejdede frugter og grøntsager ⁽²⁾, særlig artikel 136, stk. 1, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ved gennemførelsesforordning (EU) nr. 543/2011 fastsættes der på basis af resultatet af de multilaterale handelsforhandlinger under Uruguayrunden kriterier for Kommissionens fastsættelse af faste importværdier for tredjelande for de produkter og perioder, der er anført i del A i bilag XVI til nævnte forordning.
- (2) Der beregnes hver arbejdsdag en fast importværdi i henhold til artikel 136, stk. 1, i gennemførelsesforordning (EU) nr. 543/2011 under hensyntagen til varierende daglige data. Derfor bør nærværende forordning træde i kraft på dagen for offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

De faste importværdier som omhandlet i artikel 136 i gennemførelsesforordning (EU) nr. 543/2011 fastsættes i bilaget til nærværende forordning.

*Artikel 2*Denne forordning træder i kraft på dagen for offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 14. oktober 2016.

*På Kommissionens vegne**For formanden*

Jerzy PLEWA

Generaldirektør for landbrug og udvikling af landdistrikter⁽¹⁾ EUT L 347 af 20.12.2013, s. 671.⁽²⁾ EUT L 157 af 15.6.2011, s. 1.

BILAG

Faste importværdier med henblik på fastsættelse af indgangsprisen for visse frugter og grøntsager

(EUR/100 kg)		
KN-kode	Tredjelandskode ⁽¹⁾	Fast importværdi
0702 00 00	MA	124,5
	ZZ	124,5
0707 00 05	TR	145,2
	ZZ	145,2
0709 93 10	TR	138,5
	ZZ	138,5
0805 50 10	AR	92,2
	CL	85,2
	TR	90,3
	UY	31,0
	ZA	94,7
	ZZ	78,7
	ZZ	78,7
0806 10 10	BR	285,5
	EG	169,2
	TR	144,7
	ZZ	199,8
0808 10 80	AR	191,8
	AU	196,9
	BR	124,9
	CL	154,5
	NZ	145,5
	ZA	112,2
	ZZ	154,3
	ZZ	154,3
0808 30 90	CN	59,0
	TR	134,9
	ZZ	97,0

⁽¹⁾ Landefortegnelse fastsat ved Kommissionens forordning (EU) nr. 1106/2012 af 27. november 2012 om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 471/2009 om fællesskabsstatistikker over varehandelen med tredjelande for så vidt angår ajourføring af den statistiske lande- og områdefortegnelse (EUT L 328 af 28.11.2012, s. 7). Koden »ZZ« = »anden oprindelse«.

BERIGTIGELSER**Berigtigelse til Kommissionens forordning (EU) 2016/919 af 27. maj 2016 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for togkontrol- og kommunikationsdelsystemerne i jernbanesystemet i Den Europæiske Union**

(Den Europæiske Unions Tidende L 158 af 15. juni 2016)

Side 37, bilaget, punkt 6.1.1.2, nr. 4:

I stedet for: »4. hvor der er tale om særtilfælde som angivet i punkt 7.2.9.«

læses: »4. hvor der er tale om særtilfælde som angivet i punkt 7.6.«

ISSN 1977-0634 (elektronisk udgave)
ISSN 1725-2520 (papirudgave)



Den Europæiske Unions Publikationskontor
2985 Luxembourg
LUXEMBOURG

DA