

I

(Rättsakter som antagits i enlighet med EG- och Euratomfördragen och som ska offentliggöras)

FÖRORDNINGAR

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EG) nr 661/2009

av den 13 juli 2009

om krav för typgodkännande av allmän säkerhet hos motorfordon och deras släpvagnar samt av de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för dem

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR
ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

2007/46/EG. Bilagorna IV, VI, XI och XV till det direktivet bör därför ändras i enlighet med detta.

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 95,

(3) Denna förordning påverkar varken det typgodkännande i ett steg eller det kombinerade typgodkännande av fordon som fastställs i artikel 6 i direktiv 2007/46/EG.

med beaktande av kommissionens förslag,

(4) De tekniska kraven för typgodkännande av motorfordon har i fråga om flera säkerhets- och miljöaspekter harmoniserats på gemenskapsnivå för att undvika krav som skiljer sig åt mellan medlemsstaterna och för att inom hela gemenskapen säkerställa trafiksäkerhet och miljöskydd på en hög nivå.

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ⁽¹⁾,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget ⁽²⁾, och

(5) Därför är syftet med denna förordning också att förbättra gemenskapens fordonsindustris konkurrenskraft, samtidigt som medlemsstaterna ges möjlighet att utöva en effektiv marknadsövervakning vad gäller uppfyllandet av de detaljerade krav för typgodkännande som fastställs i denna förordning för utsläppande på marknaden av de berörda produkterna.

av följande skäl:

(1) Den inre marknaden omfattar ett område utan inre gränser där den fria rörligheten för varor, personer, tjänster och kapital ska säkerställas. I detta syfte har ett omfattande typgodkännandesystem för motorfordon inom gemenskapen införts genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon (Ramdirektiv) ⁽³⁾.

(6) Det är lämpligt att krav uppställs både för allmän fordonssäkerhet och för däckens miljöprestanda då det finns system för övervakning av däcktryck som samtidigt stärker däckens säkerhets- och miljöprestanda.

(2) Denna förordning är en särförordning inom gemenskapens typgodkännandeförfarande enligt direktiv

(7) På Europaparlamentets begäran har en ny regleringsmodell tillämpats på gemenskapens fordonslagstiftning. I denna förordning bör därför endast grundläggande bestämmelser om fordonssäkerhet, koldioxidutsläpp och däckbullen fastställas, medan de tekniska anvisningarna bör fastställas i genomförandeåtgärder som antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ Yttrande av den 14 januari 2009 (ännu ej offentliggjort i EUT).

⁽²⁾ Europaparlamentets yttrande av den 10 mars 2009 (ännu ej offentliggjort i EUT) och rådets beslut av den 22 juni 2009.

⁽³⁾ EUT L 263, 9.10.2007, s. 1.

⁽⁴⁾ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

- (8) Kommissionen bör särskilt ges befogenhet att fastställa särskilda förfaranden, provningar och krav för typgodkännande av motorfordon, komponenter och separata tekniska enheter, att mera exakt definiera de prestandakrav som ett däck ska uppfylla för att definieras som "däck för särskilt bruk", "terränggående däck för yrkesmässigt bruk", "förstärkt däck" eller "däck för extra last", "vinterdäck", "reservdäck för temporärt bruk (T-typ)" eller "drivhjulsdäck", att fastställa specifika säkerhetskrav för de fordon som är avsedda för vägtransport av farligt gods inom eller mellan medlemsstaterna, att undanta vissa fordon eller fordonsklasser inom kategorierna M₂, M₃, N₂ och N₃ från skyldigheten att installera avancerade nödbromssystem och/eller varningssystem vid avvikelser ur fil, att som ett resultat av förändrade provningsförfaranden ändra rullmotstånd- och däckbullenränsvärdena utan att nivån på miljöskyddet sänks, att utarbeta regler för ett förfarande för att fastställa däckbullenrénivåer, att begränsa perioden för utförsäljning av däck som inte uppfyller de krav som fastställs i denna förordning och i dess genomförandeåtgärder, samt att genom ändring av bilaga IV infoga Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europas föreskrifter (FN/ECE-föreskrifter) som är obligatoriska enligt rådets beslut 97/836/EG av den 27 november 1997 om Europeiska gemenskapens anslutning av Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europas överenskommelse om antagande av enhetliga tekniska föreskrifter för hjulförsedda fordon och för utrustning och delar som kan monteras eller användas på hjulförsett fordon samt om villkoren för ömsesidigt erkännande av typgodkännande utfärdade på grundval av dessa föreskrifter⁽¹⁾. Eftersom dessa åtgärder har en allmän räckvidd och avser att ändra icke väsentliga delar av denna förordning, bland annat genom att komplettera den med nya icke väsentliga delar, måste de antas i enlighet med det föreskrivande förfarandet med kontroll i artikel 5a i beslut 1999/468/EG.
- (9) Utöver kommissionens aktuella initiativ som syftar till att utforma ett väggraderingssystem bör kommissionen, inom 12 månader efter denna förordnings ikraftträdande, som komplement till kartläggningen av bullret från motorfordonstransporter, lägga fram ett förslag om klassificering av EU:s vägar med hänsyn till deras generering av buller i syfte att fastställa lämpliga prioriteringar och vägytekrav samt maximala gränser för generering av buller.
- (10) Tekniska framsteg inom området för avancerade fordons-säkerhetssystem erbjuder nya möjligheter att minska antalet olycksoffer. För att minimera antalet olycksoffer är det nödvändigt att införa en del av den relevanta nya tekniken.
- (11) En obligatorisk och konsekvent användning av modern teknik vid däcktillverkning och användning av däck med lågt rullmotstånd är av avgörande betydelse för att minska vägtrafikens andel av transportsektorns växthusgasutsläpp, samtidigt som en sådan användning främjar innovation, sysselsättning och gemenskapens fordonsindustris konkurrenskraft.
- (12) För att förenkla typgodkännandelagstiftningen i linje med rekommendationerna i slutrapporten från högnivågruppen Cars 21 är det lämpligt att flera direktiv upphävs utan att skyddsnivån för trafikanterna minskas. De krav som anges i dessa direktiv bör införas i denna förordning och bör, där så är lämpligt, ersättas med hänvisningar till de motsvarande FN/ECE-föreskrifter som införlivats med gemenskapslagstiftningen i enlighet med beslut 97/836/EG. För att minska den administrativa börda som förfarandet för typgodkännande utgör är det lämpligt att låta fordonstillverkare, i lämpliga fall och i enlighet med denna förordning, typgodkänna genom att inhämta godkännande i enlighet med relevanta FN/ECE-föreskrifter enligt förteckningen i bilaga IV till denna förordning.
- (13) Det är lämpligt att utforma, konstruera och montera fordon så att skaderisken för deras passagerare och övriga trafikanter minimeras. I detta syfte krävs att tillverkarna säkerställer att fordonen uppfyller de relevanta krav som fastställs i denna förordning och dess genomförandeåtgärder. De bestämmelserna bör omfatta, men inte begränsas till, krav för fordonets konstruktionsintegritet, system som ökar förarens kontroll av fordonet, system som förser föraren med insyn i och uppgifter om fordonets och omgivningens tillstånd, fordonsbelysnings-system, fordonspassagerarskyddssystem, fordonets yttre och tillbehör, fordonets vikt och mått, fordonsdäck, avancerade fordonssystem och diverse andra uppgifter. Det krävs dessutom att fordonen uppfyller de särskilda bestämmelser som, i förekommande fall, rör vissa fordon för transport av gods och deras släpvagnar eller bussar.
- (14) I tidtabellen för att införa särskilda nya krav för typgodkännande av fordon bör beaktas om dessa krav är tekniskt genomförbara. I allmänhet bör kraven inledningsvis endast tillämpas på nya fordonstyper. Befintliga fordons-typer bör medges ytterligare tid för att uppfylla kraven. Dessutom bör obligatorisk installation av system för övervakning av däcktryck inledningsvis endast gälla personbilar. Obligatorisk installation av andra avancerade säkerhetsfunktioner bör inledningsvis endast gälla tunga nyttofordon.
- (15) Kommissionen bör fortsätta att utvärdera andra säkerhetsfunktioners tekniska och ekonomiska genomförbarhet och marknadsmognad. Dessutom bör kommissionen lägga fram en rapport, om det är lämpligt inklusive förslag till ändringar av denna förordning före den 1 december 2012 och därefter vart tredje år.

⁽¹⁾ EGT L 346, 17.12.1997, s. 78.

- (16) Kommissionen bör bedöma om det är genomförbart att utöka den obligatoriska installationen av system för övervakning av däcktryck, varningssystem vid avvikelse ur fil och avancerade nödbromssystem till att även gälla andra kategorier av fordon och vid behov föreslå en ändring av denna förordning.
- (17) Kommissionen bör bedöma om det är genomförbart att skärpa kraven för däckens väggrepp vid vått väglag och vid behov föreslå ändringar av denna förordning. Medlemsstaterna bör säkerställa en effektiv marknadsövervakning.
- (18) För att uppnå bästa möjliga resultat i fråga om att öka säkerheten, minska koldioxidutsläppen och sänka trafikbullret behövs ett märkningssystem som syftar till att hålla konsumenterna underrättade om olika däcktypers prestanda.
- (19) Det är lämpligt att genomföra de åtgärder som tillkännagavs i kommissionens meddelande av den 7 februari 2007 med titeln "Resultat av översynen av gemenskapens strategi för att minska koldioxidutsläppen från personbilar och lätta nyttofordon" som syftar till att minska koldioxidutsläpp från däck. Denna minskning bör uppnås genom en kombination av däck med lågt rullmotstånd och användning av system för övervakning av däcktryck. Det är samtidigt lämpligt att fastställa dels krav som syftar till minskat däckbuller, dels krav för väggrepp vid vått väglag som säkerställer att däckssäkerhetsnivåerna behålls. Den gällande tidtabellen för genomförandet bör spegla svårighetsgraden i fråga om att uppfylla dessa krav. Av hänsyn till svårigheten att uppfylla kraven för rullningsbuller samt med hänsyn till den tid som industrin behöver för att ersätta befintliga produktionsserier för däck är det i fråga om nya däck av befintliga typer i synnerhet lämpligt att föreskriva en längre genomförandeperiod för krav för rullningsbuller.
- (20) Vissa däckkategorier, inbegripet terränggående däck för yrkesmässigt bruk som är underkastade en hastighetsbegränsning och däck som endast är avsedda för fordon som registrerats före 1990, kommer sannolikt att tillverkas i mycket små volymer. Det är därför lämpligt att däck i sådana kategorier undantas från vissa av de krav som fastställs i denna förordning och dess genomförandeåtgärder, om sådana krav är oförenliga med användningen av däcken eller om den ytterligare belastning som orsakas av dessa krav blir oproportionerlig.
- (21) Kommissionen bör göra en separat bedömning av sektorn för regummerade däck, varvid samtliga intressenter bör involveras, för att utvärdera om man bör anpassa det befintliga regelverket.
- (22) Det är lämpligt att undanta i fråga om rullmotstånds- och däckbullen gränsvärden görs för vissa specifika däcktyper av hänsyn till deras utformning eller prestandakrav. Det är i synnerhet lämpligt att fastställa sådana undantag för däck som utformats med förbättrade friktionsegenskaper och större bromsverkan i svåra vinterförhållanden.
- (23) Däck för särskilt bruk används på fordon som utnyttjas för att nå platser för byggverksamhet, skogsavverkning och gruvarbete och är därför i första hand avsedda att ha bättre väghållningsegenskaper i dålig terräng än däck som endast är avsedda för vägbruk. Dessa egenskaper kräver att de tillverkas av material som gör att de är skadetåligare än vanliga däck och att de har ett klossformat slitbanemönster. Eftersom både dessa viktiga konstruktionskännetecken ger upphov till mer buller än vanliga däck, bör dessa däck tillåtas avge mer ljud än vanliga däck.
- (24) Elektroniska stabilitetskontrollsystem, avancerade nödbromssystem och varningssystem vid avvikelse ur fil har stor potential att avsevärt minska antalet olycksoffer. Kommissionen bör därför, i enlighet med FN/ECE:s föreskrifter, fastställa krav för sådana system för de fordonskategorier som bör ha sådana system, och vars övergripande säkerhetsnivå bevisligen förbättras med sådana system. Omställningsperioden fram till genomförandet av dessa krav bör vara tillräckligt lång för att genomförandeåtgärderna ska hinna antas och för att dessa komplexa tekniker därefter ska kunna utvecklas och användas i fordonen.
- (25) Tidsfristerna för den obligatoriska installationen av elektroniska stabilitetskontrollsystem i tunga fordon bör från och med 2011 för nya typgodkännanden och från och med 2014 för nya fordon följa de datum som fastställs i denna förordning.
- (26) Till dess att elektroniska stabilitetskontrollsystem införs bör kommissionen utarbeta åtgärder och kampanjer som klargör systemens effektivitet och som främjar marknadsföringen av dem. Dessutom bör kommissionen bevaka prisutvecklingen för att kontrollera om nybilspriserna stiger oproportionerligt mycket på grund av att bilarna utrustas i enlighet med nya säkerhetsstandarder.
- (27) Framtida åtgärder som föreslås på grundval av denna förordning eller förfaranden som ska genomföras för dess tillämpning bör överensstämja med principerna i kommissionens meddelande av den 7 februari 2007 med titeln "Om ett konkurrenskraftigt motorfordonsregelverk för tjugohundratalet". För att förbättra och förenkla lagsiftningen och förhindra att befintlig gemenskapsrätt ständigt måste uppdateras med avseende på tekniska anvisningar bör denna förordning hänvisa till gällande internationella standarder och föreskrifter utan att dessa återges i gemenskapens regelverk.

- (28) Det är viktigt att ersättningskomponenter till de system som omfattas av denna förordning underkastas motsvarande säkerhetskrav och godkännandeförfaranden. Det är därför lämpligt att godkännande av ersättningskomponenter och separata tekniska enheter föreskrivs.
- (29) Medlemsstaterna bör fastställa regler om de sanktioner som kan tillämpas på överträdelse av bestämmelserna i denna förordning och säkerställa att de genomförs. Dessa sanktioner bör vara effektiva, proportionerliga och avskräckande.
- (30) Denna förordning står i samband med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 av den 20 juni 2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon⁽¹⁾ och med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 443/2009 av den 23 april 2009 om utsläppsnormer för nya personbilar som del av gemenskapens samordnade strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon⁽²⁾. I synnerhet bör denna förordnings åtgärder rörande minskade koldioxidutsläpp i så stor utsträckning som möjligt länkas till de ytterligare åtgärder som avser att, utöver det grundläggande målet om koldioxidutsläpp på 130 g, åstadkomma en ytterligare minskning av koldioxidutsläppen med 10 g.
- (31) Kommissionen bör på sikt, som en del av en mer integrerad strategi, föreslå ytterligare ändringar till denna förordning eller lämna andra förslag efter en omfattande konsekvensbedömning som tar upp alla eventuella ytterligare åtgärder för att uppnå de önskade målen för koldioxidutsläpp och som omfattar annan teknik som finns tillgänglig på marknaden, inklusive tryckhållningsteknik, förbättrade vägytor och annan relevant teknik, samt krav rörande effektiv luftkonditionering som redan har eller kan ha en klart positiv effekt på däckens rullmotstånd och/eller fordonens bränsleekonomi och koldioxidutsläpp.
- (32) En samstämmig och omfattande strategi bör genomföras för att ta itu med trafikbullerproblemet. Med tanke på att vägytorna har stor betydelse för trafikbullernivån ses ISO 10844 för närvarande över och bör tas i beaktande för att uppnå ytterligare förbättringar av vägytorna. Medlemsstaterna bör investera mer inom ramen för de befintliga ISO-standarderna för att förbättra sina vägytor. Dessutom bör man utveckla en omfattande bullerstrategi som täcker samtliga transportsystem och som utöver buller från vägtransporter även avser buller från luftfart och järnväg.
- (33) Från och med datumen för tillämpningen på nya fordon, nya komponenter och separata tekniska enheter av de relevanta krav som fastställs i denna förordning bör följande direktiv upphävas:
- Rådets direktiv 70/221/EEG av den 20 mars 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om tankar för flytande bränsle och bakre underkörningsskydd på motorfordon och släpvagnar till dessa fordon⁽³⁾.
 - Rådets direktiv 70/222/EEG av den 20 mars 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om monteringsutrymmet för och fastsättningen av bakre registreringsskyltar på motorfordon och släpvagnar till dessa fordon⁽⁴⁾.
 - Rådets direktiv 70/311/EEG av den 8 juni 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om styrinrättningar för motorfordon och släpvagnar till dessa fordon⁽⁵⁾.
 - Rådets direktiv 70/387/EEG av den 27 juli 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om dörrar på motorfordon och släpvagnar till dessa fordon⁽⁶⁾.
 - Rådets direktiv 70/388/EEG av den 27 juli 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om ljussignalanordningar på motorfordon⁽⁷⁾.
 - Rådets direktiv 71/320/EEG av den 26 juli 1971 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om bromsutrustning på vissa kategorier av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon⁽⁸⁾.
 - Rådets direktiv 72/245/EEG av den 20 juni 1972 om radiostörningar (elektromagnetisk kompatibilitet) hos fordon⁽⁹⁾.
 - Rådets direktiv 74/60/EEG av den 17 december 1973 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om inredningsdetaljer i motorfordon⁽¹⁰⁾.

⁽¹⁾ EUT L 171, 29.6.2007, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 140, 5.6.2009, s. 1.

⁽³⁾ EGT L 76, 6.4.1970, s. 23.

⁽⁴⁾ EGT L 76, 6.4.1970, s. 25.

⁽⁵⁾ EGT L 133, 18.6.1970, s. 10.

⁽⁶⁾ EGT L 176, 10.8.1970, s. 5.

⁽⁷⁾ EGT L 176, 10.8.1970, s. 12.

⁽⁸⁾ EGT L 202, 6.9.1971, s. 37.

⁽⁹⁾ EGT L 152, 6.7.1972, s. 15.

⁽¹⁰⁾ EGT L 38, 11.2.1974, s. 2.

- Rådets direktiv 74/61/EEG av den 17 december 1973 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om anordningar för att förhindra obehörigt nyttjande av motorfordon ⁽¹⁾.
- Rådets direktiv 74/297/EEG av den 4 juni 1974 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om inredningsdetaljer i motorfordon (styrmekanismens uppförande i händelse av en sammanstötning) ⁽²⁾.
- Rådets direktiv 74/408/EEG av den 22 juli 1974 om motorfordon vad avser säten, fästeanordningar för dessa och huvudstöd ⁽³⁾.
- Rådets direktiv 74/483/EEG av den 17 september 1974 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om utskjutande delar på motorfordon ⁽⁴⁾.
- Rådets direktiv 75/443/EEG av den 26 juni 1975 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om backväxeln och hastighetsmätarutrustning på motorfordon ⁽⁵⁾.
- Rådets direktiv 76/114/EEG av den 18 december 1975 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om föreskrivna skyltar och märkningar samt deras placering och fastsättningssätt på motorfordon och släpvagnar till dessa fordon ⁽⁶⁾.
- Rådets direktiv 76/115/EEG av den 18 december 1975 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om förankring av bilbälten i motorfordon ⁽⁷⁾.
- Rådets direktiv 76/756/EEG av den 27 juli 1976 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om montering av belysning och ljussignalanordningar på motorfordon och släpvagnar till dessa fordon ⁽⁸⁾.
- Rådets direktiv 76/757/EEG av den 27 juli 1976 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om reflexanordningar för motorfordon och släpvagnar till dessa fordon ⁽⁹⁾.
- Rådets direktiv 76/758/EEG av den 27 juli 1976 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om breddmarkeringslyktor, främre sidpositionslyktor, bakre sidpositionslyktor, stopplyktor, varsellyktor och sidomarkeringslyktor för motorfordon och släpvagnar till dessa fordon ⁽¹⁰⁾.
- Rådets direktiv 76/759/EEG av den 27 juli 1976 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om körriktningssvisare för motorfordon och släpvagnar till dessa fordon ⁽¹¹⁾.
- Rådets direktiv 76/760/EEG av den 27 juli 1976 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om bakre skyltlyktor för motorfordon och släpvagnar till dessa fordon ⁽¹²⁾.
- Rådets direktiv 76/761/EEG av den 27 juli 1976 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om motorfordonsstrålkastare för helljus och/eller halvljus och ljuskällor (glödlampor och andra) för användning i ljusanordningar godkända för motorfordon och släpvagnar till dessa fordon ⁽¹³⁾.
- Rådets direktiv 76/762/EEG av den 27 juli 1976 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om främre dimstrålkastare för motorfordon och glödlampor för sådana strålkastare ⁽¹⁴⁾.
- Rådets direktiv 77/389/EEG av den 17 maj 1977 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om bogseringsanordningar till motorfordon ⁽¹⁵⁾.
- Rådets direktiv 77/538/EEG av den 28 juni 1977 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om dimbaklyktor för motorfordon och släpvagnar till dessa fordon ⁽¹⁶⁾.
- Rådets direktiv 77/539/EEG av den 28 juni 1977 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om backningsstrålkastare för motorfordon och släpvagnar till dessa fordon ⁽¹⁷⁾.
- Rådets direktiv 77/540/EEG av den 28 juni 1977 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om parkeringslyktor på motorfordon ⁽¹⁸⁾.

⁽¹⁾ EGT L 38, 11.2.1974, s. 22.

⁽²⁾ EGT L 165, 20.6.1974, s. 16.

⁽³⁾ EGT L 221, 12.8.1974, s. 1.

⁽⁴⁾ EGT L 266, 2.10.1974, s. 4.

⁽⁵⁾ EGT L 196, 26.7.1975, s. 1.

⁽⁶⁾ EGT L 24, 30.1.1976, s. 1.

⁽⁷⁾ EGT L 24, 30.1.1976, s. 6.

⁽⁸⁾ EGT L 262, 27.9.1976, s. 1.

⁽⁹⁾ EGT L 262, 27.9.1976, s. 32.

⁽¹⁰⁾ EGT L 262, 27.9.1976, s. 54.

⁽¹¹⁾ EGT L 262, 27.9.1976, s. 71.

⁽¹²⁾ EGT L 262, 27.9.1976, s. 85.

⁽¹³⁾ EGT L 262, 27.9.1976, s. 96.

⁽¹⁴⁾ EGT L 262, 27.9.1976, s. 122.

⁽¹⁵⁾ EGT L 145, 13.6.1977, s. 41.

⁽¹⁶⁾ EGT L 220, 29.8.1977, s. 60.

⁽¹⁷⁾ EGT L 220, 29.8.1977, s. 72.

⁽¹⁸⁾ EGT L 220, 29.8.1977, s. 83.

- Rådets direktiv 77/541/EEG av den 28 juni 1977 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om bilbälten och fasthållningsanordningar i motorfordon ⁽¹⁾.
- Rådets direktiv 77/649/EEG av den 27 september 1977 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om siktfältet i fordon ⁽²⁾.
- Rådets direktiv 78/316/EEG av den 21 december 1977 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om inredningsdetaljer i motorfordon (märkning av manöverorgan, kontrollampor och visare) ⁽³⁾.
- Rådets direktiv 78/317/EEG av den 21 december 1977 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om avfrostning och avimning av glastrutor i motorfordon ⁽⁴⁾.
- Rådets direktiv 78/318/EEG av den 21 december 1977 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om torkar- och spolarsystem för motorfordon ⁽⁵⁾.
- Rådets direktiv 78/549/EEG av den 12 juni 1978 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om hjulskydd på motorfordon ⁽⁶⁾.
- Rådets direktiv 78/932/EEG av den 16 oktober 1978 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om huvudstöd på säten i motorfordon ⁽⁷⁾.
- Rådets direktiv 89/297/EEG av den 13 april 1989 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om sidoskydd på vissa motorfordon och släpvagnar till dessa fordon ⁽⁸⁾.
- Rådets direktiv 91/226/EEG av den 27 mars 1991 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om stänkskyddsanordningar på vissa typer av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon ⁽⁹⁾.
- Rådets direktiv 92/21/EEG av den 31 mars 1992 om vikter och dimensioner för motorfordon i kategori M₁ ⁽¹⁰⁾.
- Rådets direktiv 92/22/EEG av den 31 mars 1992 om säkerhetsglas och glasmaterial på motorfordon och släpvagnar till dessa ⁽¹¹⁾.
- Rådets direktiv 92/23/EEG av den 31 mars 1992 om däck och däckmontering på motorfordon och släpvagnar till dessa fordon ⁽¹²⁾.
- Rådets direktiv 92/24/EEG av den 31 mars 1992 om hastighetsbegränsande anordningar och liknande inbyggda hastighetsbegränsande system för vissa kategorier av motorfordon ⁽¹³⁾.
- Rådets direktiv 92/114/EEG av den 17 december 1992 om utskjutande delar framför förarhyttens bakre vägg på motorfordon i kategori N ⁽¹⁴⁾.
- Europaparlamentets och rådets direktiv 94/20/EG av den 30 maj 1994 om mekaniska kopplingsanordningar för motorfordon och för släpvagnar och deras fastsättande på dessa fordon ⁽¹⁵⁾.
- Europaparlamentets och rådets direktiv 95/28/EG av den 24 oktober 1995 om brinnegenskaperna hos material som används i inredningen till vissa kategorier av motorfordon ⁽¹⁶⁾.
- Europaparlamentets och rådets direktiv 96/27/EG av den 20 maj 1996 om skydd för passagerare i motorfordon vid sidokollision och om ändring av direktiv 70/156/EEG ⁽¹⁷⁾.
- Europaparlamentets och rådets direktiv 96/79/EG av den 16 december 1996 om skydd av förare och passagerare i motorfordon vid frontalkollision och om ändring av direktiv 70/156/EEG ⁽¹⁸⁾.
- Europaparlamentets och rådets direktiv 97/27/EG av den 22 juli 1997 om massa och dimensioner för vissa kategorier av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon och om ändring av direktiv 70/156/EEG ⁽¹⁹⁾.

⁽¹⁾ EGT L 220, 29.8.1977, s. 95.

⁽²⁾ EGT L 267, 19.10.1977, s. 1.

⁽³⁾ EGT L 81, 28.3.1978, s. 3.

⁽⁴⁾ EGT L 81, 28.3.1978, s. 27.

⁽⁵⁾ EGT L 81, 28.3.1978, s. 49.

⁽⁶⁾ EGT L 168, 26.6.1978, s. 45.

⁽⁷⁾ EGT L 325, 20.11.1978, s. 1.

⁽⁸⁾ EGT L 124, 5.5.1989, s. 1.

⁽⁹⁾ EGT L 103, 23.4.1991, s. 5.

⁽¹⁰⁾ EGT L 129, 14.5.1992, s. 1.

⁽¹¹⁾ EGT L 129, 14.5.1992, s. 11.

⁽¹²⁾ EGT L 129, 14.5.1992, s. 95.

⁽¹³⁾ EGT L 129, 14.5.1992, s. 154.

⁽¹⁴⁾ EGT L 409, 31.12.1992, s. 17.

⁽¹⁵⁾ EGT L 195, 29.7.1994, s. 1.

⁽¹⁶⁾ EGT L 281, 23.11.1995, s. 1.

⁽¹⁷⁾ EGT L 169, 8.7.1996, s. 1.

⁽¹⁸⁾ EGT L 18, 21.1.1997, s. 7.

⁽¹⁹⁾ EGT L 233, 25.8.1997, s. 1.

— Europaparlamentets och rådets direktiv 98/91/EG av den 14 december 1998 om motorfordon och släpvagnar till dessa fordon avsedda för transport av farligt gods på väg och om ändring av direktiv 70/156/EEG om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon ⁽¹⁾.

— Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/40/EG av den 26 juni 2000 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar om främre underkörningsskydd för motorfordon och om ändring av rådets direktiv 70/156/EEG ⁽²⁾.

— Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/56/EG av den 27 september 2001 om värmesystem för motorfordon och släpvagnar till dessa fordon, om ändring av rådets direktiv 70/156/EEG och om upphävande av rådets direktiv 78/548/EEG ⁽³⁾.

— Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/85/EG av den 20 november 2001 om särskilda bestämmelser för fordon som används för personbefordran med mer än åtta säten utöver förarsätet och om ändring av direktiv 70/156/EEG och 97/27/EG ⁽⁴⁾.

— Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/97/EG av den 10 november 2003 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av anordningar för indirekt sikt och av fordon försedda med sådana anordningar, om ändring av direktiv 70/156/EEG och om upphävande av direktiv 71/127/EEG ⁽⁵⁾.

- (34) Eftersom målet för denna förordning, nämligen att förverkliga den inre marknaden genom att införa gemensamma tekniska krav för säkerhets- och miljöprestanda för motorfordon och däck, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och det därför, på grund av dess omfattning, bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.

⁽¹⁾ EGT L 11, 16.1.1999, s. 25.

⁽²⁾ EGT L 203, 10.8.2000, s. 9.

⁽³⁾ EGT L 292, 9.11.2001, s. 21.

⁽⁴⁾ EGT L 42, 13.2.2002, s. 1.

⁽⁵⁾ EUT L 25, 29.1.2004, s. 1.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I

SYFTE, TILLÄMPNINGSSOMRÅDE OCH DEFINITIONER

Artikel 1

Syfte

I denna förordning uppställs krav

1. för typgodkännande av motorfordon och deras släpvagnar samt av de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för dem i fråga om deras säkerhet,
2. för typgodkännande av motorfordon avseende, vad gäller system för övervakning av däcktryck, säkerhet, bränsleeffektivitet och koldioxidutsläpp samt, vad gäller växlingsindikatorer, bränsleeffektivitet och koldioxidutsläpp, och
3. för typgodkännande av nyttillverkade däck med avseende på deras säkerhetsegenskaper, rullmotstånd och utsläpp av däckbullen.

Artikel 2

Tillämpningsområde

Denna förordning ska tillämpas på fordon i kategorierna M, N och O och de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för dem enligt definitionen i bilaga II, avsnitt A till direktiv 2007/46/EG, om inte annat följer av artiklarna 5-12 i denna förordning.

Artikel 3

Definitioner

I denna förordning ska definitionerna i artikel 3 i direktiv 2007/46/EG gälla.

Dessutom gäller följande definitioner:

1. *elektronisk stabilitetskontroll*: elektronisk kontrollfunktion för ett fordon som förbättrar fordonets dynamiska stabilitet.
2. *klass I-fordon i kategori M₂ eller M₃*: M₂- eller M₃-fordon som är inrättat för befordran av fler än 22 passagerare utöver föraren och som tillverkats med utrymmen för ståplatspassagerare för att medge frekventa förflyttningar av passagerare.
3. *klass A-fordon i kategori M₂ eller M₃*: M₂- eller M₃-fordon som är inrättat för befordran av högst 22 passagerare utöver föraren och som utformats för befordran av ståplatspassagerare, och som är utrustat med säten och ska ha utrymme för ståplatspassagerare.
4. *varningssystem vid avvikelse ur fil*: system för att varna föraren för att fordonet oavsiktligt kör ut ur sin körfil.

5. *avancerat nödbromssystem*: system som automatiskt kan detektera ett nödläge och aktivera fordonets bromssystem och bromsa fordonet i syfte att undvika eller mildra en kollision.
6. *belastningsindex*: en eller två sifferkoder som anger den belastning som däckets kan bära, i enkel- och dubbelmontage, vid en hastighet som motsvarar tillhörande hastighetskategori och när däckets används i enlighet med de krav som anges av tillverkaren.
7. *system för övervakning av däcktryck*: system som installerats på ett fordon, som kan ange trycket i däckens eller tryckets förändring under tid och som kan överföra motsvarande uppgifter till föraren medan fordonet körs.
8. *däck för särskilt bruk*: däck avsedda för blandad körning både på väg och i terräng eller för annat särskilt bruk.
9. *terränggående däck för yrkesmässigt bruk*: däck för särskilt bruk, i första hand avsedda för körning i svåra terrängförhållanden.
10. *förstärkt däck eller däck för extra last*: pneumatisk däckstruktur i kategori C1 där stommen utformats för att bära en tyngre last än motsvarande standarddäck.
11. *vinterdäck*: däck vars slitbanemönster, gummiblandning eller struktur primärt utformats för att under vinterförhållanden visa bättre prestanda än ett normalt däck i fråga om förmågan att initiera eller bibehålla fordonsrörelse.
12. *reservdäck för temporärt bruk (T-typ)*: reservdäck för temporärt bruk avsedda att användas med högre tryck än vad som används i standarddäck och förstärkta däck.
13. *drivhjulsdäck*: däck i klasserna C2 eller C3, märkta M + S, M.S. eller M&S och avsedda att monteras på fordonets drivaxel(ar).
14. *oskyddad trafikant*: fotgängare, cyklister och motorcyklister.
15. *växlingsindikator*: en synlig indikator som uppmanar föraren att växla upp eller ned.
16. *manuell växellåda*: växellåda som kan användas på ett sätt där utväxlingen helt eller delvis alltid sker som direkt följd av en åtgärd av föraren, oavsett utformning och tillvägagångssätt. Denna definition omfattar inte system där föraren endast kan välja en viss växlingsstrategi eller begränsa antalet utväxlingar som kan användas under drift men där den faktiska utväxlingen sker oberoende av föraren i enlighet med vissa körningsmönster.

KAPITEL II

TILLVERKARNAS SKYLDIGHETER

Artikel 4

Allmänna skyldigheter

1. Tillverkarna ska visa att alla nya fordon som säljs, registreras eller tas i bruk inom gemenskapen är typgodkända i enlighet med denna förordning och dess genomförandeåtgärder.
2. Tillverkare kan välja mellan att ansöka om ett typgodkännande som omfattar samtliga system samt installationen av alla komponenter och separata tekniska enheter som omfattas av denna förordning, eller att ansöka om ett typgodkännande som omfattar ett eller fler system samt installationen av ett eller fler komponenter och en eller fler separata tekniska enheter som omfattas av denna förordning. Typgodkännande i enlighet med de FN/ECE-föreskrifter som ingår i förteckningen i bilaga IV ska betraktas som EG-typgodkännande i enlighet med denna förordning och dess genomförandeåtgärder.
3. Tillverkarna ska visa att alla nya system, komponenter och separata tekniska enheter som säljs eller tas i bruk inom gemenskapen är typgodkända i enlighet med denna förordning och dess genomförandeåtgärder.

Artikel 5

Allmänna krav och provningar

1. Tillverkarna ska se till att fordonen utformas, konstrueras och monteras så att risken för skador på passagerare och övriga trafikanter blir så liten som möjligt.
2. Tillverkarna ska se till att fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter uppfyller de relevanta krav som fastställs i denna förordning och dess genomförandeåtgärder, inbegripet de krav som rör
 - a) fordonskonstruktionens motståndskraft, inbegripet kollisionssprovningar,
 - b) system som bidrar till förarens kontroll av fordonet, inbegripet styrning, bromsning och elektroniska stabilitetskontrollsystem,
 - c) system som förser föraren med insyn i och uppgifter om fordonets läge och omgivning, inbegripet glasrutor, speglar och informationssystem för föraren,
 - d) fordonets belysningsystem,
 - e) skydd för fordonspassagerare, inbegripet inredningsdetaljer, huvudstöd, säkerhetsbälten, Isofix-förankringar eller inbyggda fasthållningsanordningar för barn samt fordonsdörrar,
 - f) fordonets yttre och tillbehör,
 - g) elektromagnetisk kompatibilitet,

- h) ljudsignalanordningar,
- i) uppvärmningssystem,
- j) anordningar som förhindrar obehörigt nyttjande,
- k) fordonsidentifieringssystem,
- l) vikter och mått,
- m) elsäkerhet,
- n) växlingsindikatorer.

3. De krav som fastställs i punkterna 1 och 2 ska tillämpas för fordon, och för system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för dem, enligt vad som anges i bilaga I.

Artikel 6

Särskilda krav som rör vissa fordon i kategorierna N och O

1. Utöver kraven i artiklarna 5, 8, 9, 10 och 12 samt i genomförandeåtgärderna för dessa ska fordon i kategorierna N och O, i förekommande fall, uppfylla de krav som fastställs i punkterna 2-5 i denna artikel samt i genomförandeåtgärderna för dessa.

2. Fordon i kategorierna N₂ och N₃ ska konstrueras så att det säkerställs att, i händelse av en frontalkollision med ett annat fordon, risken för skador på en fordonspassagerare på grund av underkörning blir så liten som möjligt.

3. Fordon i kategorierna N₂, N₃, O₃ och O₄ ska konstrueras så att det säkerställs att, i händelse av att fordonet träffas i sidan av en oskyddad trafikant, risken för skador på den oskyddade trafikanten på grund av underkörning blir så liten som möjligt.

4. Fordonshytten eller förar- och passagerarutrymmet ska vara av en styrka som är tillräcklig för att bereda passagerarna skydd i händelse av en kollision eller vältning, med hänsyn till FN/ECE-föreskrift 29.

5. Fordon i kategorierna N₂, N₃, O₃ och O₄ ska konstrueras så att verkningarna av stänksläpp från fordonet på övriga fordons förare syn blir så små som möjligt.

Artikel 7

Särskilda krav som rör fordon i kategorierna M₂ och M₃

1. Utöver kraven i artiklarna 5, 8, 9, 10 och 12 samt i genomförandeåtgärderna för dessa ska fordon i kategorierna

M₂ och M₃ uppfylla de krav som fastställs i punkterna 2-5 i denna artikel samt i genomförandeåtgärderna för dessa.

2. Ett fordon's belastningskapacitet, inbegripet sittande och stående passagerare samt rullstolsburna, ska anpassas till fordonets vikt, storlek och utformning.

3. Fordonskarosserierna ska utformas och konstrueras så att fordonet även vid full belastningskapacitet kan framföras på ett säkert och stadigt sätt. Lämpliga åtgärder ska vidtas för att särskilt i nödlägen säkerställa säker ingång i och utgång ur fordonet.

4. Fordon av klass I ska vara tillgängliga för personer med nedsatt rörlighet, inbegripet rullstolsburna.

5. De material som används vid konstruktion av buss- och turistbusskarosseriers insida ska i största möjliga utsträckning hindra eller åtminstone fördröja uppkomsten av flammor för att i händelse av brand bereda passagerarna möjlighet att utrymma fordonet.

Artikel 8

Klassificering av däck

1. Däck ska klassificeras enligt följande:

a) Däck av klass C1 – däck i första hand utformade för fordon i kategorierna M₁, N₁, O₁ och O₂.

b) Däck av klass C2 – däck i första hand utformade för fordon i kategorierna M₂, M₃, N, O₃ och O₄ med belastningsindex i enkelmontage ≤ 121 och hastighetskategorisymbol ≥ "N".

c) Däck av klass C3 – däck i första hand utformade för fordon i kategorierna M₂, M₃, N, O₃ och O₄ som uppfyller ett av följande belastningsindex:

i) belastningsindex i enkelmontage ≤ 121 och hastighetskategorisymbol ≤ "M";

ii) belastningsindex i enkelmontage ≥ 122.

Ett däck får klassificeras i mer än en klass, förutsatt att det uppfyller alla relevanta krav för varje klass för vilken det godkänns.

2. Den förteckning över belastningsindex och deras motsvarande vikter som ingår i FN/ECE-föreskrifterna 30 och 54 ska tillämpas.

Artikel 9

Särskilda bestämmelser som rör fordonsdäck samt installation avdäck och system för övervakning av däcktryck

1. Alla däck som tillhandahålls som en utrustningsdel för ett fordon, inbegripet eventuella reservdäck, ska vara lämpade för användning på de fordon för vilka de är avsedda, i synnerhet i fråga om mått, dimensioner och hastighets- och belastningskapacitetsgenskaper.

2. Fordon i kategori M₁ ska utrustas med ett tillförlitligt system för övervakning av däcktryck som vid behov kan varna föraren om trycket minskat i något däck, vilket bidrar till bästa möjliga prestanda i fråga om bränsleförbrukning och vägsäkerhet. I de tekniska anvisningarna ska lämpliga gränsvärden fastställas för att uppnå detta, vilka dessutom ska möjliggöra en teknikneutral och kostnadseffektiv utveckling av system för övervakning av däcktryck.

3. Alla C1-däck ska uppfylla kraven för väggrepp vid vått väglag i del A i bilaga II.

4. Alla däck ska uppfylla kraven för rullmotstånd i del B i bilaga II.

5. Alla däck ska uppfylla kraven för rullningsbuller i del C i bilaga II.

6. Punkterna 3, 4 och 5 ska inte tillämpas på

- a) däck avsedda för hastigheter under 80 km/tim,
- b) däck vars nominella fälgdiameter inte överstiger 254 mm eller som är 635 mm eller större,
- c) reservdäck för temporärt bruk (T-typ),
- d) däck som endast är avsedda att monteras på fordon som för första gången registrerats före den 1 oktober 1990,
- e) däck som försetts med tilläggsutrustning för att förbättra friktionsegenskaperna.

7. De krav för rullmotstånd och rullningsbuller som fastställs i delarna B och C i bilaga II ska inte tillämpas på terränggående däck för yrkesmässigt bruk.

Artikel 10

Avancerade fordonssystem

1. Med förbehåll för det undantag som anges i artikel 14.3 a ska fordon i kategorierna M₂, M₃, N₂ och N₃ utrustas med ett avancerat nödbromssystem som ska uppfylla kraven i denna förordning och dess genomförandeåtgärder.

2. Med förbehåll för det undantag som anges i artikel 14.3 a ska fordon i kategorierna M₂, M₃, N₂ och N₃ utrustas med ett varningssystem för avvikelse ur fil som ska uppfylla kraven i denna förordning och dess genomförandeåtgärder.

Artikel 11

Växlingsindikatorer

Fordon i kategori M₁ med en referensvikt på högst 2 610 kg samt fordon för vilka typgodkännandet utvidgats i enlighet med artikel 2.2 i förordning (EG) nr 715/2007 och som är utrustade med manuell växellåda ska utrustas med växlingsindikatorer som uppfyller kraven enligt denna förordning och i dess genomförandeåtgärder.

Artikel 12

Elektroniska stabilitetskontrollsystem

1. Fordon i kategorierna M₁ och N₁ ska utrustas med ett elektroniskt stabilitetskontrollsystem som uppfyller kraven enligt denna förordning och dess genomförandeåtgärder.

2. Med undantag för terrängfordon enligt definitionen i punkterna 4.2 och 4.3 i bilaga II, avsnitt A, till direktiv 2007/46/EG ska följande fordon utrustas med ett elektroniskt stabilitetskontrollsystem som uppfyller kraven enligt denna förordning och dess genomförandeåtgärder:

- a) Fordon i kategorierna M₂ och M₃ med undantag för fordon med mer än tre axlar, ledade bussar och bussar i klasserna I och A.
- b) Fordon i kategorierna N₂ och N₃ med undantag för fordon med mer än tre axlar, dragfordon för påhängsvagnar med en fordonsbruttovikt på 3,5–7,5 ton samt fordon för särskilda ändamål enligt definitionen i punkterna 5.7 och 5.8 i bilaga II, avsnitt A, till direktiv 2007/46/EG.
- c) Fordon i kategorierna O₃ och O₄ som är utrustade med luftfjädring, med undantag för fordon med mer än tre axlar, släpvagnar för transport av mycket tung last och släpvagnar med utrymmen för ståplatspassagerare.

KAPITEL III

MEDLEMSSTATERNAS SKYLDIGHETER

Artikel 13

Typgodkännande av fordon, komponenter och separata tekniska enheter

1. Med verkan från och med den 1 november 2011 ska de nationella myndigheterna av skäl som avser elektroniska stabilitetskontrollsystem vägra att bevilja EG-typgodkännande eller nationellt typgodkännande för nya fordonstyper i kategorierna M₁ och N₁ som inte överensstämmer med denna förordning och dess genomförandeåtgärder.

Efter de genomförandedatum som anges i tabell 1 i bilaga V ska de nationella myndigheterna, av skäl som avser elektroniska stabilitetskontrollsystem, vägra att bevilja EG-typgodkännande eller nationellt typgodkännande för nya fordonstyper i kategorierna M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ och O₄ som inte överensstämmer med denna förordning och dess genomförandeåtgärder.

2. Med verkan från och med den 1 november 2012 ska de nationella myndigheterna vägra att, av skäl som avser de fordonssäkerhets- och däckområden som ingår i artiklarna 5–8, artikel 9.2 och artikel 11, bevilja

a) EG-typgodkännande eller nationellt typgodkännande för nya fordonstyper i de kategorier som anges i dessa artiklar och deras genomförandeåtgärder, när dessa fordon inte överensstämmer med denna förordning och dess genomförandeåtgärder, och

b) EG-typgodkännande för komponent/separat teknisk enhet i fråga om nya typer av komponenter eller separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om dessa komponenter eller separata tekniska enheter inte överensstämmer med denna förordning och dess genomförandeåtgärder.

3. Med verkan från och med den 1 november 2012 ska de nationella myndigheterna av skäl som avser däckområden som ingår i artikel 9.1 och 9.3–9.7 samt i bilaga II, med undantag för de rullmotståndsgrensvärden som anges i tabell 2 i del B i bilaga II, vägra att bevilja EG-typgodkännande för komponent/separat teknisk enhet som inte överensstämmer med denna förordning och dess genomförandeåtgärder.

Med verkan från och med den 1 november 2013 ska de nationella myndigheterna av skäl som avser de däckområden som ingår i artikel 9.1 och 9.3–9.7 samt i bilaga II, med undantag för de rullmotståndsgrensvärden som anges i tabell 2 i del B i bilaga II, vägra att bevilja EG-typgodkännande eller nationellt typgodkännande för nya fordonstyper i kategorierna M, N och O som inte överensstämmer med denna förordning och dess genomförandeåtgärder.

4. Efter de genomförandedatum som anges i tabell 2 i bilaga V ska de nationella myndigheterna, av skäl som avser elektroniska stabilitetskontrollsystem inte längre betrakta överensstämmelseintyg för nya fordon i kategorierna M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ och O₄, som giltiga för syftena i artikel 26 i direktiv 2007/46/EG och ska förbjuda registrering, försäljning och ibruktagande av sådana fordon om dessa fordon inte överensstämmer med denna förordning och dess genomförandeåtgärder.

5. Med verkan från och med den 1 november 2014 ska de nationella myndigheterna av skäl som avser de fordonssäkerhets- och däckområden som ingår i artiklarna 5, 6, 7, 8, 9.1–9.4, 11, 12.1 och delarna A och B i bilaga II, med undantag för rullmotståndsgrensvärdena för C3-däck och de rullmotståndsgrensvärden som fastställs i tabell 2 i del B i bilaga II,

a) inte längre betrakta överensstämmelseintyg för nya fordon i de kategorier som anges i dessa artiklar som giltiga för syftena i artikel 26 i direktiv 2007/46/EG, samt förbjuda registrering, försäljning och ibruktagande av sådana fordon, om dessa fordon inte överensstämmer med denna förordning och dess genomförandeåtgärder, och

b) förbjuda försäljning och ibruktagande av sådana nya komponenter eller separata tekniska enheter avsedda för sådana fordon, om dessa komponenter eller separata tekniska enheter inte överensstämmer med denna förordning och dess genomförandeåtgärder.

6. Med verkan från och med den 1 november 2016 ska de nationella myndigheterna av skäl som avser däckrullningsbuller, i fråga om C3-däck, också av skäl som avser däckrullmotstånd, med undantag av de rullmotståndsgrensvärden som fastställs i tabell 2 i del B i bilaga II

a) inte längre betrakta överensstämmelseintyg för nya fordon i kategorierna M, N och O som giltiga för syftena i artikel 26 i direktiv 2007/46/EG och förbjuda registrering, försäljning och ibruktagande av sådana fordon, om dessa fordon inte överensstämmer med denna förordning och dess genomförandeåtgärder, och

b) förbjuda försäljning och ibruktagande av nya däck som är avsedda för sådana fordon, om dessa däck inte överensstämmer med denna förordning och dess genomförandeåtgärder.

7. Med verkan från och med den 1 november 2016 ska de nationella myndigheterna av skäl som avser däckrullmotstånd vägra att bevilja EG-typgodkännande för komponent/separat teknisk enhet i fråga om nya typer av däck som inte uppfyller de rullmotståndsgrensvärden som fastställs i tabell 2 i del B i bilaga II.

8. Med verkan från och med den 1 november 2017 ska de nationella myndigheterna av skäl som avser däckrullmotstånd vägra att bevilja EG-typgodkännande eller nationellt typgodkännande i fråga om nya typer av fordon i kategorierna M, N och O som inte uppfyller de rullmotståndsgrensvärden som fastställs i tabell 2 i del B i bilaga II.

9. Med verkan från och med den 1 november 2018 ska de nationella myndigheterna

a) av skäl som avser de grensvärden för däckrullmotstånd hos C1- och C2-däck som fastställs i tabell 2 i del B i bilaga I inte längre betrakta överensstämmelseintyg för nya fordon i kategorierna M, N och O som giltiga för syftena i artikel 26 i direktiv 2007/46/EG och förbjuda registrering, försäljning och ibruktagande av sådana fordon, om dessa fordon inte uppfyller relevanta bestämmelser i denna förordning och dess genomförandeåtgärder, och

- b) förbjuda försäljning och ibruktagande av nya däck avsedda för sådana fordon, om dessa däck inte uppfyller de rullmotståndsgänsvärden som fastställs i tabell 2 i del B i bilaga II.

10. Med verkan från och med den 1 november 2020 ska de nationella myndigheterna

- a) av skäl som avser de gränsvärden för däckrullmotstånd hos C3-däck som fastställs i tabell 2 i del B i bilaga II inte längre betrakta överensstämmelseintyg för nya fordon i kategorierna M, N och O som giltiga för syftena i artikel 26 i direktiv 2007/46/EG och förbjuda registrering, försäljning och ibruktagande av sådana fordon, om dessa fordon inte uppfyller relevanta bestämmelser i denna förordning och dess genomförandeåtgärder,
- b) förbjuda försäljning och ibruktagande av nya däck som är avsedda för sådana fordon, om dessa däck inte uppfyller de rullmotståndsgänsvärden som fastställs i tabell 2 i del B i bilaga II.

11. C1-, C2- och C3-däck som tillverkades före de datum som anges i punkterna 5, 6, 9 och 10 och som inte uppfyller de krav som fastställs i bilaga II får säljas under en period som inte överstiger 30 månader efter nämnda datum.

12. Med verkan från och med den 1 november 2013 ska de nationella myndigheterna av skäl som avser de fordonssäkerhetsområden som ingår i artikel 10 vägra att bevilja EG-typgodkännande eller nationellt typgodkännande för nya fordonstyper i kategorierna M₂, M₃, N₂ och N₃ som inte överensstämmer med denna förordning och dess genomförandeåtgärder.

13. Med verkan från och med den 1 november 2015 ska de nationella myndigheterna av skäl som avser den fordonssäkerhet som ingår i artikel 10 inte längre betrakta överensstämmelseintyg för nya fordon i kategorierna M₂, M₃, N₂ och N₃ som giltiga för syftena i artikel 26 i direktiv 2007/46/EG och förbjuda registrering, försäljning och ibruktagande av sådana fordon, om dessa fordon inte överensstämmer med denna förordning och dess genomförandeåtgärder.

14. De nationella myndigheterna ska tillåta försäljning och ibruktagande av fordon, komponenter och separata tekniska enheter som typgodkänts före de datum som avses i punkterna 1, 2 och 3 och fortsätta att bevilja utökning av godkännanden av dessa fordon, komponenter och separata tekniska enheter enligt villkoren i den rättsakt enligt vilket de ursprungligen tillåtits eller beviljats, om inte de krav som tillämpas på sådana fordon, komponenter eller separata tekniska enheter ändrats eller nya krav tillkommit genom denna förordning och dess genomförandeåtgärder.

De nationella myndigheterna ska tillåta försäljning och ibruktagande av och fortsätta att bevilja utökningar av EG-typgodkännande, enligt villkoren i det direktiv enligt vilket de ursprung-

ligen tillåtits eller beviljats, till ersättningsdelar och separata tekniska enheter, med undantag av ersättningsdäck som är avsedda för de fordon som typgodkänts före det datum som avses i punkterna 1, 2 och 3.

15. Utan att det påverkar tillämpningen av punkterna 1–14, och under förutsättning att de genomförandeåtgärder som avses i artikel 14 träder i kraft, får de nationella myndigheterna inte, om en tillverkare så kräver, av skäl som avser de fordonssäkerhets- och däckområden som ingår i artiklarna 5–12

- a) vägra att bevilja EG-typgodkännande eller nationellt typgodkännande för en ny fordonstyp eller vägra att bevilja EG-typgodkännande för komponent/separat teknisk enhet för en ny typ av komponent eller separat teknisk enhet, om detta fordon, denna komponent eller denna separata tekniska enhet överensstämmer med denna förordning och dess genomförandeåtgärder, eller
- b) förbjuda registrering, försäljning eller ibruktagande av ett nytt fordon eller förbjuda försäljning eller ibruktagande av en ny komponent eller separat teknisk enhet, om det berörda fordonet, den berörda komponenten eller separata tekniska enheten överensstämmer med denna förordning och dess genomförandeåtgärder.

KAPITEL IV

GENOMFÖRANDE

Artikel 14

Genomförandeåtgärder

1. Kommissionen ska anta följande genomförandeåtgärder:

- a) Detaljerade regler för särskilda förfaranden, provningar och tekniska krav för typgodkännandet av motorfordon och deras släpvagnar samt komponenter och separata tekniska enheter enligt bestämmelserna i artiklarna 5–12.
- b) Detaljerade regler om specifika säkerhetskrav för de fordon som är avsedda för vägtransport av farligt gods inom eller mellan medlemsstaterna, med hänsyn tagen till FN/ECE-föreskrift 105.
- c) En mer exakt definition av de fysiska egenskaper och prestandakrav ett däck ska ha för att definieras som "däck för särskilt bruk", "terränggående däck för yrkesmässigt bruk", "förstärkt däck" eller "däck för extra last", "vinterdäck", "reservdäck för temporärt bruk (T-typ)" eller "drivhjulsdäck" i enlighet med artikel 3 andra stycket punkterna 8–13.
- d) Åtgärder för att ändra de gränsvärden för rullmotstånd och rullningsbuller som fastställs i del B och del C i bilaga II i den mån detta behövs på grund av förändrade provningsförfaranden och utan att nivån på miljöskydd sänks.

e) Detaljerade regler om förfarandet för att fastställa de bullernivåer som avses i punkt 1 i del C i bilaga II.

f) Åtgärder för att ändra bilaga IV för att infoga de FN/ECE-föreskrifter som görs obligatoriska genom artikel 4.4 i beslut 97/836/EG.

2. De åtgärder som avses i punkt 1, med undantag för de åtgärder som gäller bestämmelserna i artikel 10, ska antas före den 31 december 2010.

De åtgärder som gäller bestämmelserna i artikel 10 ska antas före den 31 december 2011.

3. Kommissionen får anta följande genomförandeåtgärder:

a) Åtgärder som undantar vissa fordon eller fordonstyper inom kategorierna M₂, M₃, N₂ och N₃ från skyldigheten att installera de avancerade fordonssystem som avses i artikel 10, om det kan påvisas, på grundval av en kostnadseffektivitetsanalys och med beaktande av alla relevanta säkerhetsaspekter, att dessa system inte är lämpade för fordonet eller fordonstypen i fråga.

b) Före den 31 december 2010 och på grundval av en kostnadseffektivitetsanalys, åtgärder som förkortar den period som anges i artikel 13.11 och som kan differentieras efter däckklass eller -kategori.

4. De åtgärder som anges i denna artikel och som avser att ändra icke väsentliga delar av denna förordning, bland annat genom att komplettera den, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 15.2.

Artikel 15

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska bistås av den tekniska kommittén för motorfordon som inrättas genom artikel 40.1 i direktiv 2007/46/EG.

2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5a.1–5a.4 och artikel 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

KAPITEL V

SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 16

Sanktioner vid bristande överensstämmelse

1. Medlemsstaterna ska fastställa bestämmelser om de sanktioner som ska tillämpas på tillverkarnas överträdelser av bestämmelserna i denna förordning och dess genomförandeåtgärder och ska vidta alla åtgärder som krävs för att se till att de

tillämpas. Dessa sanktioner ska vara effektiva, proportionerliga och avskräckande. Medlemsstaterna ska anmäla dessa bestämmelser till kommissionen senast den 20 februari 2011 eller, i tillämpliga fall, senast 18 månader efter den relevanta genomförandeåtgärdens ikraftträdande och ska utan dröjsmål anmäla varje senare ändring av dem.

2. De slags överträdelser som leder till sanktioner ska inbegripa åtminstone följande:

a) Lämnande av oriktiga uppgifter under godkännandeförfarandena eller de förfaranden som leder till ett återtagande.

b) Förfalskning av provningsresultat för typgodkännande.

c) Undanhållande av uppgifter eller tekniska anvisningar som skulle kunna leda till återtagande eller återkallande av typgodkännande.

Artikel 17

Rapportering

Kommissionen ska senast den 1 december 2012 och vart tredje år därefter lägga fram en översyn för Europaparlamentet och rådet, och till denna översyn föga eventuella förslag till ändringar av denna förordning eller andra relevanta gemenskapsrättsakter om att lägga till ytterligare säkerhetsfunktioner.

Artikel 18

Ändringar av direktiv 2007/46/EG

Bilagorna IV, VI, XI och XV till direktiv 2007/46/EG ska ändras i enlighet med bilaga III till denna förordning.

Artikel 19

Upphävande

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

2. Direktiv 92/23/EEG ska upphöra att gälla från och med den 1 november 2017.

3. Hänvisningar till de upphävda direktiven ska anses som hänvisningar till denna förordning.

Artikel 20

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Den ska tillämpas från och med den 1 november 2011.

Artiklarna 13.15 och 14 samt punkterna 1 a iii, 1 b iii, 1 b iv, 2 c, 3 a iii, 3 b iii, 3 c iii, 3 d iii, 3 e iii och 3 f i i bilaga III ska tillämpas från och med den 20 augusti 2009.

Punkterna 1 a i, 1 b i, 2 a, 3 a i, 3 b i, 3 c i, 3 d i, 3 e i och 3 f ii i bilaga III ska tillämpas från och med den 1 november 2014.

Punkterna 1 a ii, 1 b ii, 2 b, 3 a ii, 3 b ii, 3 c ii, 3 d ii och 3 e ii och punkt 4 i bilaga III ska tillämpas från och med den 1 november 2017.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 13 juli 2009.

På Europaparlamentets vägnar

H.-G. PÖTTERING

Ordförande

På rådets vägnar

E. ERLANDSSON

Ordförande

[illegible]

Område	Tillämplighet									
	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
Identifikation av manöverorgan, kontrollampor och visare	X	X	X	X	X	X				
Avfrostnings- och avimningsanordningar	X	(¹)	(¹)	(¹)	(¹)	(¹)				
Vindrutetorkare- och spolare	X	(²)	(²)	(²)	(²)	(²)				
Värmesystem	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Hjulskydd	X									
Huvudstöd	X									
Sidoskydd					X	X			X	X
Stänkskyddsanordningar					X	X			X	X
Rutor av säkerhetsglas	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Däck	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Hastighetsbegränsande anordningar		X	X		X	X				
Mått och vikter	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Utskjutande delar på förarhytter				X	X	X				
Fasta kopplingar	X (³)	X (³)	X (³)	X (³)	X (³)	X (³)	X	X	X	X
Brandfarlighet			X							
Bussar		X	X							
Frontalkollisionsskydd	X (⁴)									
Sidokollisionsskydd	X (⁵)			X (⁵)						
Fordon avsedda för transport av farligt gods				X (⁶)	X (⁶)	X (⁶)	X (⁶)	X (⁶)	X (⁶)	X (⁶)
Främre underkörningsskydd					X	X				

(¹) Fordon i denna kategori ska utrustas med en anordning för avfrostning och avimning av vindrutan med tillräcklig kapacitet.

(²) Fordon i denna kategori ska utrustas med vindrutetorkare och vindrutespolare med tillräcklig kapacitet.

(³) Gäller endast fordon som är försedda med kopplingsanordning.

(⁴) Med en högsta tekniskt tillåtna vikt på 2,5 ton.

(⁵) Gäller endast fordon där "sätets referenspunkt" ("R-punkt") för det lägsta sätet är högst 700 mm över marknivån. En definition av "R-punkt" finns i UNECE:s förordning 95.

(⁶) Gäller endast i de fall då tillverkare ansöker om typgodkännande av ett fordon som är avsett för transport av farligt gods.

BILAGA II

Krav för däck i fråga om väggrepp vid vått väglag, rullmotstånd och rullningsbuller

DEL A – KRAV FÖR VÄGGREPP VID VÅTT VÄGLAG

Däck av klass C1 ska uppfylla följande krav:

Användningskategori	Index för väggrepp vid vått väglag (G)
vinterdäck med en hastighetssymbol ("Q" eller lägre, exklusive "H") som anger en högsta tillåtna hastighet av högst 160 km/tim	≥ 0,9
vinterdäck med en hastighetssymbol ("R" och högre, inklusive "H") som anger en högsta tillåtna hastighet som är högre än 160 km/tim	≥ 1,0
normalt (vägtyp) däck	≥ 1,1

DEL B – RULLMOTSTÅND

De högsta värdena för rullmotståndskoefficienten för varje däcktyp, uppmätt i enlighet med ISO 28580, får inte överstiga följande:

Tabell 1

Däckklass	Högsta värde (kg/ton) första steget
C1	12,0
C2	10,5
C3	8,0

Tabell 2

Däckklass	Högsta värde (kg/ton) andra steget
C1	10,5
C2	9,0
C3	6,5

För vinterdäck ska gränsvärdena i tabell 2 ökas med 1 kg/ton.

DEL C – RULLNINGSBULLER

1. De bullernivåer som bestäms i enlighet med det förfarande som anges i denna förordnings genomförandeåtgärder får inte överstiga de gränsvärden som anges i punkterna 1.1 eller 1.2. I tabellerna i punkterna 1.1 och 1.2 visas de uppmätta värdena, korrigerade för temperatur, utom i fråga om C3-däck, och instrumenttolerans samt avrundade nedåt till närmaste heltalsvärde.

- 1.1 Däck av klass C1 med hänvisning till den nominella profilbredden hos det däck som provats

Däckklass	Nominell profilbredd (mm)	Gränsvärden i dB(A)
C1A	≤ 185	70
C1B	$> 185 \leq 215$	71
C1C	$> 215 \leq 245$	71
C1D	$> 245 \leq 275$	72
C1E	> 275	74

För däck som klassificeras som vinterdäck, däck för extra last och förstärkta däck samt för någon kombination av dessa klassificeringar ska ovanstående gränsvärden ökas med 1 dB(A).

- 1.2 Däck av klasserna C2 och C3 med hänvisning till däckseriens användningskategori

Däckklass	Användningskategori	Gränsvärden i dB(A)
C2	Normala däck	72
	Drivhjulsdäck	73
C3	Normala däck	73
	Drivhjulsdäck	75

För däck för särskilt bruk ska ovanstående gränsvärden höjas med 2 dB(A). Ytterligare 2 dB(A) ska tillåtas för vinterdäck i drivhjulsdäcksklass C2. För övriga typer av C2- och C3-däck ska ytterligare 2 dB tillåtas för vinterdäck.

BILAGA III

Ändringar av direktiv 2007/46/EG

Direktiv 2007/46/EG ska ändras på följande sätt:

1. Del I i bilaga IV ska ändras på följande sätt:

a) Tabellen ska ändras på följande sätt:

i) Punkterna 3–10, 12–38, 42–45 och 47–57 ska utgå.

ii) Punkt 46 ska utgå.

iii) Följande rad ska läggas till:

Punkt	Område	Rättsakt	Hänvisning till EUT	Tillämplighet									
				M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
"63	Allmän säkerhet	Förordning (EG) nr 661/2009	EUT L 200, 31.7.2009, s. 1.	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X"

b) Tillägget ska ändras på följande sätt:

i) Punkterna 3–10, 12–37, 44, 45 och 50–54 i tabellen ska utgå.

ii) Punkt 46 i tabellen ska utgå.

iii) Följande rad ska läggas till:

	Område	Rättsakt	Hänvisning till EUT	M ₁
"63	Allmän säkerhet	Förordning (EG) nr 661/2009	EUT L 200, 31.7.2009, s. 1.	P/A"

iv) I förklaringsnoten ska följande text läggas till:

"P/A: Denna rättsakt är partiellt tillämplig. Det exakta tillämpningsområdet fastställs i förordningens genomförandeåtgärder."

2. I tillägget till bilaga VI ska tabellen ändras på följande sätt:

a) Punkterna 3–10, 12–38, 42–45 och 47–57 ska utgå.

b) Punkt 46 ska utgå.

c) Följande rad ska läggas till:

	Område	Rättsakt ⁽¹⁾	Ändrad genom	Tillämplig på varianter
"63	Allmän säkerhet	Förordning (EG) nr 661/2009"		

e) I tillägg 5 ska tabellen ändras på följande sätt:

i) Punkterna 3–10, 12–36, 42–45 och 47–57 ska utgå.

ii) Punkt 46 ska utgå.

iii) Följande rad ska läggas till:

Punkt	Område	Rättsakt	Mobilkranar i kategori N ₃
"63	Allmän säkerhet	Förordning (EG) nr 661/2009	P/A"

f) "Bokstävernas betydelse" ska ändras på följande sätt:

i) Punkterna C, U, W₅, och W₆ ska utgå.

ii) Följande text ska läggas till:

"P/A: Denna rättsakt är partiellt tillämplig. Det exakta tillämpningsområdet fastställs i förordningens genomförandeåtgärder."

4. I bilaga XV ska punkt 46 i tabellen utgå.

BILAGA IV

Förteckning över FN/ECE-föreskrifter vars tillämpning är obligatorisk

BILAGA V

Datum för genomförande av krav på elektroniska stabilitetskontrollsystem i fordon i kategorierna M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ och O₄

Tabell 1 – Genomförandedatum för nya fordonstyper

Fordonskategori	Genomförandedatum
M ₂	11 juli 2013
M ₃ (klass III)	1 november 2011
M ₃ < 16 ton (pneumatisk transmission)	1 november 2011
M ₃ (klass II och B) (hydraulisk transmission)	11 juli 2013
M ₃ (klass III) (hydraulisk transmission)	11 juli 2013
M ₃ (klass III) (pneumatisk kontrolltransmission och hydraulisk krafttransmission)	11 juli 2014
M ₃ (klass II) (pneumatisk kontrolltransmission och hydraulisk krafttransmission)	11 juli 2014
M ₃ (övriga)	1 november 2011
N ₂ (hydraulisk transmission)	11 juli 2013
N ₂ (pneumatisk kontrolltransmission och hydraulisk krafttransmission)	11 juli 2014
N ₂ (övriga)	11 juli 2012
N ₃ (tvåaxlade dragfordon för påhängsvagnar)	1 november 2011
N ₃ (tvåaxlade dragfordon för påhängsvagnar med pneumatisk kontrolltransmission (ABS))	1 november 2011
N ₃ (tre axlar med elektrisk kontrolltransmission (EBS))	1 november 2011
N ₃ (två och tre axlar med pneumatisk kontrolltransmission (EBS))	11 juli 2012
N ₃ (övriga)	1 november 2011
O ₃ (kombinerat axeltryck på 3,5–7,5 ton)	11 juli 2012
O ₃ (övriga)	1 november 2011
O ₄	1 november 2011

Tabell 2 – Genomförandedatum för nya fordon

Fordonskategori	Genomförandedatum
M ₂	11 juli 2015
M ₃ (klass III)	1 november 2014
M ₃ < 16 ton (pneumatisk transmission)	1 november 2014
M ₃ (klass II and B) (hydraulisk transmission)	11 juli 2015
M ₃ (klass III) (hydraulisk transmission)	11 juli 2015
M ₃ (klass III) (pneumatisk kontrolltransmission och hydraulisk krafttransmission)	11 juli 2016
M ₃ (klass II) (pneumatisk kontrolltransmission och hydraulisk krafttransmission)	11 juli 2016
M ₃ (övriga)	1 november 2014
N ₂ (hydraulisk transmission)	11 juli 2015
N ₂ (pneumatisk kontrolltransmission och hydraulisk krafttransmission)	11 juli 2016
N ₂ (övriga)	1 november 2014
N ₃ (tvåaxlade dragfordon för påhängsvagnar)	1 november 2014
N ₃ (tvåaxlade dragfordon för påhängsvagnar med pneumatisk kontrolltransmission (ABS))	1 november 2014
N ₃ (tre axlar med elektrisk kontrolltransmission (EBS))	1 november 2014
N ₃ (två och tre axlar med pneumatisk kontrolltransmission (EBS))	1 november 2014
N ₃ (övriga)	1 november 2014
O ₃ (kombinerat axeltryck på 3,5–7,5 ton)	1 november 2014
O ₃ (övriga)	1 november 2014
O ₄	1 november 2014