

KOMMISJONSFORORDNING (EU) nr. 678/2011

2017/EØS/4/27

av 14. juli 2011

om erstatning av vedlegg II og endring av vedlegg IV, IX og XI til europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF om fastsettelse av en ramme for godkjenning av motorvogner og deres tilhengere, og av systemer, deler og tekniske enheter til slike motorvogner (rammedirektiv)(*)

EUROPAKOMMISJONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte,

under henvisning til europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF av 5. september 2007 om fastsettelse av en ramme for godkjenning av motorvogner og deres tilhengere, og av systemer, deler og tekniske enheter til slike motorvogner (rammedirektiv)⁽¹⁾, særlig artikkel 39 nr. 2 og 3, og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Ved direktiv 2007/46/EF fastsettes en harmonisert ramme som omfatter administrative bestemmelser og alminnelige tekniske krav for alle nye kjøretøyer, systemer, deler og separate tekniske enheter. Særlig inneholder direktivet de spesifikke kjøretøydefinisjonene som er nødvendige for at den europeiske typegodkjenningsrutinen skal fungere tilfredsstillende.
- 2) Et av målene med direktiv 2007/46/EF er å utvide den europeiske typegodkjenningsrutinen til å omfatte alle kjøretøygrupper. Vedlegg II til direktiv 2007/46/EF, som inneholder de nødvendige spesifikke definisjonene, må omarbeides for å ta hensyn til den tekniske utviklingen. Det er derfor nødvendig å endre de eksisterende definisjonene eller å fastsette nye definisjoner.
- 3) Erfaring viser at de nåværende kriteriene for å avgjøre om en ny kjøretøymodell skal anses som en ny kjøretøytype, er for uklare. Denne mangelen på klarhet kan forsinke gjennomføringen av nye krav i EUs regelverk for nye kjøretøytyper. Erfaring viser dessuten at det er mulig å omgå EUs regelverk for små serier ved å dele en kjøretøytype inn i flere undertyper som faller inn under forskjellige typegodkjenninger. Antallet nye kjøretøyer som kan tas i bruk i Den europeiske union i henhold til ordningen for små serier, kan derfor overstige det som er tillatt. Det er derfor viktig å fastsette hvilke tekniske egenskaper ved et kjøretøy som skal brukes som kriterier for å avgjøre hva som utgjør en ny type.

- 4) I samsvar med prinsippene i Komisjonens meldinger, handlingsplanen for enklere og bedre lovgivningsmessige rammer⁽²⁾ og handlingsplanen for å redusere den administrative byrden i Den europeiske union⁽³⁾, bør kriteriene som brukes for å definere varianter og versjoner innen en kjøretøytype for å redusere den administrative byrden for kjøretøyprodusentene, revurderes. Dette ville også gjøre typegodkjenningsprosessen mer oversiktlig for vedkommende myndigheter i medlemsstatene.
- 5) Globaliseringstendensene i bilindustrien innebærer at arbeidet i verdensforumet for harmonisering av kjøretøyforskrifter – «arbeidsgruppe 29» («WP.29») – får stadig større betydning. Ifølge anbefalingene fra høynivågruppen CARS 21 er det nødvendig å innlemme reglementer fastsatt av De forente nasjoners økonomiske kommisjon for Europa (UN-ECE) i EU-retten, eller til og med å erstatte EU-direktiver eller -forordninger med UN-ECE-reglementer, og å innarbeide enhetlige tekniske forskrifter i EU-retten, og følgelig bør det sikres at Den europeiske unions regelverk og UN-ECE-reglementene er i samsvar.
- 6) Som følge av det pågående harmoniseringsarbeidet i verdensforumet for harmonisering av forskrifter for kjøretøyer må det tas hensyn til den seneste utviklingen, fastsatt i følgende resolusjoner: Resolusjon R.E. 3 om klassifisering og definisjon av motorvogner og tilhengere innenfor rammen av UN-ECEs overenskomst om fastsettelse av ensartede tekniske krav til kjøretøyer med hjul, og til utstyr og deler som kan monteres og/eller benyttes på kjøretøyer med hjul, samt vilkår for gjensidig anerkjennelse av godkjenning gitt på grunnlag av disse krav (revidert overenskomst av 1958) og særresolusjon S.R. 1 om felles definisjon av kjøretøygrupper, masser og dimensjoner innenfor rammen av UN-ECEs overenskomst om fastsettelse av enhetlige tekniske forskrifter for kjøretøyer med hjul, og for utstyr og deler som kan monteres og/eller benyttes på kjøretøyer med hjul (parallellavtalen eller 1998-avtalen). Bare ved å innarbeide denne utviklingen i rammedirektivet kan det sikres at det europeiske typegodkjenningssystemet fungerer som det skal. Det er derfor nødvendig å innføre nye kriterier for å avgjøre om en kjøretøytype skal plasseres i gruppe M eller N.

(*) Denne fellesskapsrettsakten, kunngjort i EUT L 185 av 15.7.2011, s. 30, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 81/2012 av 30. april 2012 om endring av EØS-avtalens vedlegg II (Tekniske forskrifter, standarder, prøving og sertifisering), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 50 av 13.9.2012, s. 16.

⁽¹⁾ EUT L 263 av 9.10.2007, s. 1.

⁽²⁾ KOM(2002) 278 endelig.

⁽³⁾ KOM(2007) 23 endelig.

- 7) I samsvar med artikkel 8 i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 443/2009 av 23. april 2009 om fastsettelse av utslippsstandarder for nye personbiler som del av Fellesskapets integrerte metode for å redusere CO₂-utslipp fra lette kjøretøyer⁽¹⁾ skal medlemsstatene føre et register over alle nye kjøretøyer som registreres på deres territorium, med opplysninger om blant annet hvert kjøretøys type, variant og versjon og spesifikke CO₂-utslipp. Det er nødvendig å angi kriteriene som skal legges til grunn for å avgjøre om et lett kjøretøy skal typegodkjennes som et kjøretøy i gruppe M₁ eller N₁. Disse kriteriene bør være objektive og fungere som en veiledning for både kjøretøyprodusenter og typegodkjennings- og registreringsmyndigheter. I samsvar med artikkel 13 nr. 4 i forordning (EF) nr. 443/2009 er det nødvendig å identifisere forekomsten av innovative teknologier som fører til at CO₂-utslippene reduseres ytterligere. Dette bør skje ved at kjøretøyprodusenten tildeler kjøretøyet en kode, slik at hver type/variant/versjon tilsvarer en unik kombinasjon av innovative teknologier. Det bør derfor være mulig å identifisere disse innovative teknologiene ut fra definisjonen av type/variant/versjon. Tilsvarende oppføring bør derfor tilføyes i vedlegg II til direktiv 2007/46/EF.
- 8) Siden karosseritypen skal angis i samsvarssertifikatet, noe som er ment å lette registreringen av nye kjøretøyer i medlemsstatene, bør bruken av harmoniserte koder for hver karosseritype medføre en forenkling av registreringsprosessen. En liste over egnede koder bør tildeles til de forskjellige karosseritypene, slik at det blir mulig å automatisere behandlingen av opplysninger.
- 9) Siden tilhengere som er spesielt konstruert for transport av ekstraordinær last, ikke kan være i samsvar med alle bestemmelsene som angis i rettsaktene i vedlegg IV til direktiv 2007/46/EF, og som må overholdes for å få europeisk typegodkjenning, bør de på grunnlag av sine tekniske egenskaper inkluderes i gruppen for spesialkjøretøyer. Med tanke på typegodkjenning bør det fastsettes forenklede regler for å gjøre det mulig å typegodkjenne dem på europeisk plan. Det er derfor nødvendig å føye et nytt tillegg til vedlegg XI til direktiv 2007/46/EF.
- 10) Det foregår en løpende teknisk utvikling for å møte etterspørselen etter nye løsninger innenfor godstransport. Det er derfor nødvendig å innføre nye definisjoner i rammereglene, slik at det senere kan fastsettes egnede tekniske regler i de relevante rettsaktene oppført i vedlegg IV eller XI til direktiv 2007/46/EF. Det er viktig å gjøre det klart at det ikke bør gis EF-typegodkjenning til slike kjøretøyer før typegodkjenningsregelverket har blitt endret med tanke på dette.
- 11) Det oppstod en feil ved vedtakelsen av kommisjonsdirektiv 2010/19/EU av 9. mars 2010 om endring av rådsdirektiv 91/226/EØF og europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF⁽²⁾ for å tilpasse disse til den tekniske utvikling på området avskjermingssystemer for visse grupper av motorvogner og deres tilhengere, i og med at vedlegg IV og XI til direktiv 2007/46/EF også ble endret ved nevnte direktiv. Disse vedleggene hadde tidligere blitt erstattet med kommisjonsforordning (EF) nr. 1060/2008 av 7. oktober 2008 om erstatning av vedlegg I, III, IV, VI, VII, XI, og XV til europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF om fastsettelse av en ramme for godkjenning av motorvogner og deres tilhengere, og av systemer, deler og tekniske enheter til slike motorvogner (rammedirektiv)⁽³⁾. Med tanke på rettsikkerheten bør fra nå av enhver delvis endring av de nevnte vedleggene innføres bare ved en forordning. Ettersom den tilsvarende artikkel 2 i direktiv 2010/19/EU ble opphevet ved kommisjonsbeslutning 2011/415/EU av 14. juli 2011 om retting av direktiv 2010/19/EU om endring av rådsdirektiv 91/226/EØF og europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF for å tilpasse disse til den tekniske utvikling på området avskjermingssystemer for visse grupper av motorvogner og deres tilhengere, med hensyn til endringen av vedleggene til direktiv 2007/46/EF⁽⁴⁾ i den hensikt å rette denne feilen, er det hensiktsmessig å iverksette de endringene som tidligere inngikk i nevnte artikkel, ved denne forordning.
- 12) For å sikre at typegodkjenningssystemet fungerer som det skal, bør vedleggene til direktiv 2007/46/EF ajourføres slik at de tilpasses utviklingen i den vitenskapelige og tekniske kunnskap.
- 13) Det er også hensiktsmessig å ajourføre vedleggene til direktiv 2007/46/EF for å fastsette tekniske krav til spesialkjøretøyer som skal typegodkjennes.
- 14) Ettersom bestemmelsene i disse vedleggene er tilstrekkelig detaljerte og ikke krever ytterligere innarbeidingstiltak av medlemsstatene, er det hensiktsmessig å erstatte vedlegg II og endre vedlegg IV, IX og XI ved en forordning i samsvar med artikkel 39 nr. 8 i direktiv 2007/46/EF.
- 15) Vedlegg II bør erstattes og vedlegg IV, IX og XI endres i tråd med dette.

⁽¹⁾ EUT L 140 av 5.6.2009, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 72 av 20.3.2010, s. 17.

⁽³⁾ EUT L 292 av 31.10.2008, s. 1.

⁽⁴⁾ EUT L 185 av 15.7.2011, s. 76.

16) Tiltakene fastsatt i denne forordning er i samsvar med uttalelse fra Den tekniske komité for motorvogner —

VEDTATT DENNE FORORDNING:

Artikkel 1

I direktiv 2007/46/EF gjøres følgende endringer:

- 1) Vedlegg II erstattes med teksten i vedlegg I til denne forordning.
- 2) Vedlegg IV endres som angitt i vedlegg II til denne forordning.
- 3) Vedlegg IX endres som angitt i vedlegg III til denne forordning.
- 4) Vedlegg XI endres som angitt i vedlegg IV til denne forordning.

Artikkel 2

Denne forordning opphever ikke typegodkjenninger av kjøretøyer gitt før 29. oktober 2012, og er ikke til hinder for at slike godkjenninger kan utvides.

Artikkel 3

1. Denne forordning trer i kraft den 20. dag etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

Den får anvendelse på nye kjøretøytyper som blir godkjent fra og med 29. oktober 2012.

Kravene fastsatt i vedlegg II og i nr. 1 og 2 i vedlegg IV får imidlertid anvendelse fra 9. april 2011.

2. Med forbehold for nr. 1 annet ledd kan produsentene fra 4. august 2011 anvende enhver bestemmelse i denne forordning.

Denne forordning er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Brussel, 14. juli 2011.

For Kommisjonen

José Manuel BARROSO

President

VEDLEGG I

«VEDLEGG II

**GENERELLE DEFINISJONER, KRITERIER FOR KLASSIFISERING AV KJØRETØYER,
KJØRETØYTYPEN OG KAROSSERTYPEN**

INNLEDNING

Generelle definisjoner og generelle bestemmelser**1. Definisjoner**

- 1.1. Med «sitteplass» menes enhver plass der det kan sitte én person som er minst like stor som:
- a) en prøvingsdukke som tilsvarer en 50-prosentil mann, når det gjelder føreren,
 - b) en prøvingsdukke som tilsvarer en 5-prosentil voksen kvinne, i alle andre tilfeller.
- 1.2. Med «sete» menes en komplett konstruksjon forsynt med trekk som inngår som en del av kjøretøyets karosseri eller ikke, og som gir sitteplass for én person.
- 1.2.1. Betegnelsen «sete» omfatter både enkeltseter og benkeseter.
- 1.2.2. Definisjonen omfatter også klappseter og uttakbare seter.
- 1.3. Med «gods» menes hovedsakelig alle gjenstander som kan flyttes.
- Betegnelsen «gods» omfatter varer i bulk, framstilte varer, væsker, levende dyr, avlinger og udelelig last.
- 1.4. Med «største masse» menes største teknisk tillatte totalmasse, som angitt i nr. 2.8 i vedlegg I.

2. Generelle bestemmelser

- 2.1. Antall sitteplasser
- 2.1.1. Kravene med hensyn til antall sitteplasser gjelder seter som er beregnet brukt når kjøretøyet kjører på veien.
- 2.1.2. De gjelder ikke seter som er beregnet brukt når kjøretøyet står stille, og som er tydelig merket for brukerne ved hjelp av et piktogram eller et skilt med hensiktsmessig tekst.
- 2.1.3. Følgende krav gjelder ved bestemmelse av antall sitteplasser:
- a) Hvert enkeltsete skal regnes som én sitteplass.
 - b) Når det gjelder benkeseter, skal enhver flate med en bredde på minst 400 mm målt i seteputens høyde regnes som én sitteplass.
- Dette vilkåret skal ikke være til hinder for at produsenten kan anvende de generelle bestemmelsene i nr. 1.1.
- c) En flate i henhold til bokstav b) regnes imidlertid ikke som én sitteplass dersom:
 - i) benkesetet har egenskaper som forhindrer at prøvingsduken får en naturlig sittestilling, for eksempel forekomsten av en fast konsollboks, et område uten polstring eller innvendig utstyr som innskrenker den nominelle sitteflaten,
 - ii) konstruksjonen på bunnplaten rett foran en antatt sitteplass (f.eks. forekomsten av en kardangtunnel) forhindrer at prøvingsdukkens føtter kan plasseres på en naturlig måte.
- 2.1.4. Når det gjelder kjøretøyer som omfattes av europaparlaments- og rådsdirektiv 2001/85/EF av 20. november 2001 om særlige bestemmelser om kjøretøyer som benyttes til persontransport og som har flere enn åtte sitteplasser i tillegg til førersetet, og om endring av direktiv 70/156/EØF og 97/27/EF⁽¹⁾, skal dimensjonene nevnt i nr. 2.1.3 bokstav b) tilpasses den minste plassen som kreves for én person i de forskjellige kjøretøygruppene.

(¹) EFT L 42 av 13.2.2002, s. 1.

- 2.1.5. Dersom et kjøretøy har setefester for et uttakbart sete, skal det uttakbare setet medregnes ved bestemmelsen av antall sitteplasser.
- 2.1.6. Et område som er beregnet for en rullestol med bruker, skal anses som én sitteplass.
- 2.1.6.1. Denne bestemmelsen berører ikke kravene i nr. 3.6.1 og 3.7 i vedlegg VII til direktiv 2001/85/EF.
- 2.2. Største masse
- 2.2.1. For en trekkbil for semitrailer omfatter den største massen som skal legges til grunn ved klassifiseringen av kjøretøyet, den største massen til semitraileren som bæres av svingskiven.
- 2.2.2. For en motorvogn som kan trekke en påhengsvogn eller tilhenger med stivt drag, omfatter den største massen som skal legges til grunn ved klassifiseringen av motorvognen, den største massen som overføres til trekkvognen gjennom koplingen.
- 2.2.3. For en semitrailer, påhengsvogn eller tilhenger med stivt drag omfatter den største massen som skal legges til grunn ved klassifiseringen av kjøretøyet, den største massen som overføres til bakken av hjulene på en aksel eller gruppe av aksler når kjøretøyet er koplet til trekkvognen.
- 2.2.4. For en dolly omfatter den største massen som skal legges til grunn ved klassifiseringen av kjøretøyet, den største massen til semitraileren som bæres av svingskiven.
- 2.3. Spesialutstyr
- 2.3.1. Kjøretøyer som er utstyrt hovedsakelig med fast utstyr, som maskiner eller apparater, skal anses å tilhøre gruppe N eller O.
- 2.4. Enheter
- 2.4.1. Med mindre annet er angitt, skal alle måleenheter og tilhørende symboler være i samsvar med bestemmelsen i rådsdirektiv 80/181/EØF⁽¹⁾.
3. **Klassifisering av kjøretøyer i grupper**
- 3.1. Produsenten er ansvarlig for å klassifisere en kjøretøytype i en bestemt gruppe.
- For dette formål skal alle relevante kriterier beskrevet i dette vedlegget være oppfylt.
- 3.2. Godkjenningmyndigheten kan be produsenten om relevante tilleggsopplysninger for å påvise at en kjøretøytype må klassifiseres som spesialkjøretøy i den særlige gruppen (kode «SG»).

DEL A

Kriterier for klassifisering av kjøretøyer

1. **Kjøretøygrupper**

I forbindelse med europeisk og nasjonal typegodkjenning samt individuell godkjenning klassifiseres kjøretøyer i følgende grupper:

(Det forutsettes at godkjenning kan gis bare for gruppene nevnt i nr. 1.1.1-1.1.3, 1.2.1-1.2.3 og 1.3.1-1.3.4.)

- 1.1. Gruppe M Motorvogner konstruert og bygd hovedsakelig for transport av passasjerer og deres bagasje.
- 1.1.1. Gruppe M₁ Kjøretøyer i gruppe M med høyst åtte sitteplasser i tillegg til førerasetet.

Kjøretøyer i gruppe M₁ skal ikke ha ståplasser.

Antallet sitteplasser kan være begrenset til én (det vil si førerasetet).

⁽¹⁾ EFT L 39 av 15.2.1980, s. 40.

- 1.1.2. Gruppe M₂ Kjøretøyer i gruppe M med flere enn åtte sitteplasser i tillegg til føreriset og med en største masse på høyst 5 tonn.
Kjøretøyer i gruppe M₂ kan i tillegg til sitteplassene ha ståplasser.
- 1.1.3. Gruppe M₃ Kjøretøyer i gruppe M med flere enn åtte sitteplasser i tillegg til føreriset og med en største masse som overstiger 5 tonn.
Kjøretøyer i gruppe M₃ kan ha ståplasser.
- 1.2. Gruppe N Motorvogner konstruert og bygd hovedsakelig for godstransport.
- 1.2.1. Gruppe N₁ Kjøretøyer i gruppe N med en største masse på høyst 3,5 tonn.
- 1.2.2. Gruppe N₂ Kjøretøyer i gruppe N med en største masse som overstiger 3,5 tonn, men ikke 12 tonn.
- 1.2.3. Gruppe N₃ Kjøretøyer i gruppe N med en største masse som overstiger 12 tonn.
- 1.3. Gruppe O Tilhengere konstruert og bygd for gods- eller persontransport samt for innkvartering av personer.
- 1.3.1. Gruppe O₁ Kjøretøyer i gruppe O med en største masse på høyst 0,75 tonn.
- 1.3.2. Gruppe O₂ Kjøretøyer i gruppe O med en største masse som overstiger 0,75 tonn, men ikke 3,5 tonn.
- 1.3.3. Gruppe O₃ Kjøretøyer i gruppe O med en største masse som overstiger 3,5 tonn, men ikke 10 tonn.
- 1.3.4. Gruppe O₄ Kjøretøyer i gruppe O med en største masse som overstiger 10 tonn.

2. Undergrupper av kjøretøyer

2.1. Terrenggående kjøretøyer

Med «terrenggående kjøretøy» menes et kjøretøy som tilhører gruppe M eller N, og som har særlige tekniske egenskaper som gjør det mulig å bruke det utenfor normale veier.

For disse kjøretøygruppene skal bokstaven «G» tilføyes som suffiks til den bokstaven og det nummeret som identifiserer kjøretøygruppen.

Kriteriene for å dele kjøretøyer inn i undergruppen terrenggående kjøretøyer skal angis i avsnitt 4 i del A i dette vedlegg.

2.2. Spesialkjøretøyer

2.2.1. Med «spesialkjøretøy» menes et kjøretøy i gruppe M, N eller O som har særlige tekniske egenskaper som gjør det mulig å utføre en funksjon som krever spesialinnretninger og/eller spesialutstyr.

For delvis oppbygde kjøretøyer som senere er ment å inngå i undergruppen spesialkjøretøyer, skal bokstaven «S» tilføyes som suffiks til den bokstaven og det nummeret som identifiserer kjøretøygruppen.

De forskjellige typene spesialkjøretøyer er definert og oppført i avsnitt 5.

2.3. Terrenggående spesialkjøretøyer

2.3.1. Med «terrenggående spesialkjøretøy» menes et kjøretøy som tilhører gruppe M eller N, og som har de særlige tekniske egenskapene nevnt i nr. 2.1 og 2.2.

For disse kjøretøygruppene skal bokstaven «G» tilføyes som suffiks til den bokstaven og det nummeret som identifiserer kjøretøygruppen.

Videre skal bokstaven «S» tilføyes som andre suffiks for delvis oppbygde kjøretøyer som senere er ment å inngå i undergruppen spesialkjøretøyer.

3. **Kriterier for klassifisering av kjøretøyer i gruppe N**
- 3.1. Klassifiseringen av en kjøretøytype i gruppe N skal bygge på kjøretøyets tekniske egenskaper i henhold til nr. 3.2-3.6.
- 3.2. Som hovedregel skal det eller de rommene der alle sitteplassene befinner seg, være helt atskilt fra lasteområdet.
- 3.3. Som unntak fra kravene i nr. 3.2 kan personer og gods transporteres i samme rom dersom lasteområdet har sikringsinnretninger som er konstruert for å beskytte passasjerer dersom lasten forskyves under kjøring, som ved kraftig bremsing og svinging.
- 3.4. Sikringsinnretninger – fastgjøringsinnretninger – beregnet på å sikre lasten i henhold til kravene i nr. 3.3 samt skillevegger beregnet på kjøretøyer på inntil 7,5 tonn skal være konstruert i samsvar med bestemmelsene i avsnitt 3 og 4 i ISO-standard 27956:2009 «Road vehicles – Securing of cargo in delivery vans – Requirements and test methods».
- 3.4.1. Kravene nevnt i nr. 3.4 kan kontrolleres ved hjelp av en samsvarserklæring fra produsenten.
- 3.4.2. Alternativt til kravene i nr. 3.4 kan produsenten påvise overfor godkjenningsmyndigheten at de monterte sikringsinnretningene gir tilsvarende vermenivå som nivået angitt i nevnte standard.
- 3.5. Antallet sitteplasser i tillegg til føreriset skal ikke overstige:
- a) 6 for kjøretøyer i gruppe N₁,
- b) 8 for kjøretøyer i gruppe N₂ eller N₃.
- 3.6. Kjøretøyene skal ha en kapasitet for godstransport som er lik eller større enn kapasiteten for persontransport, uttrykt i kg.
- 3.6.1. For dette formål skal følgende ligninger være overholdt for alle konfigurasjoner, særlig når alle sitteplasser er i bruk:
- a) når $N = 0$:
- $$P - M \geq 100 \text{ kg,}$$
- b) når $0 < N \leq 2$:
- $$P - (M + N \times 68) \geq 150 \text{ kg,}$$
- c) når $N > 2$:
- $$P - (M + N \times 68) \geq N \times 68,$$
- der bokstavene har følgende betydning:
- «P» er største teknisk tillatte totalmasse.
- «M» er masse i driftsferdig stand.
- «N» er antall sitteplasser i tillegg til føreriset.
- 3.6.2. Massen til utstyr som er montert på kjøretøyet for å romme gods (som tank eller karosseri), for å håndtere gods (som kran eller løfteinnretning) og for å sikre gods (som innretninger for sikring av last), skal være inkludert i M.
- Massen til utstyr som ikke brukes til formålene nevnt ovenfor (som kompressor, vinsj, strømproduserende generatoraggregat og kringkastingsutstyr), skal ikke være inkludert i M ved anvendelse av formlene ovenfor.
- 3.7. Kravene nevnt i nr. 3.2-3.6 skal være oppfylt for alle varianter og versjoner innenfor kjøretøytypen.
- 3.8. Kriterier for klassifisering av kjøretøyer i gruppe N₁

- 3.8.1. Et kjøretøy klassifiseres som N_1 når alle relevante kriterier er oppfylt.
- Dersom ett eller flere kriterier ikke er oppfylt, klassifiseres kjøretøyet som M_1 .
- 3.8.2. I tillegg til de alminnelige kriteriene i nr. 3.2-3.6 skal også kriteriene i nr. 3.8.2.1-3.8.2.3.5 være oppfylt ved klassifisering av kjøretøyer der den delen av kjøretøyet som er beregnet på føreren, og den delen som er beregnet på lasten, befinner seg i én og samme enhet (dvs. karosseri «BB»).
- 3.8.2.1. Selv om det er montert en hel eller delvis vegg eller skillevegg mellom en seterad og lasteområdet, må de nødvendige kriteriene likevel oppfylles.
- 3.8.2.2. Kriteriene er som følger:
- a) Gods skal kunne lastes gjennom en bakdør, bakluke eller sidedør som er konstruert og bygd for dette formålet.
 - b) Dersom kjøretøyet har en bakdør eller bakluke, skal lasteåpningen oppfylle følgende krav:
 - i) Dersom kjøretøyet har bare én seterad eller bare førersetet, skal lasteåpningens høyde være minst 600 mm.
 - ii) Dersom kjøretøyet har to eller flere seterader, skal lasteåpningens høyde være minst 800 mm, og lasteåpningens flate skal være minst 12 800 cm².
 - c) Lastearalet skal oppfylle følgende krav:

Med «lastearaal» menes den delen av kjøretøyet som befinner seg bak seteraden(e), eller bak førersetet dersom kjøretøyet bare har et førersetet.

 - i) Lastearalets lasteflate skal hovedsakelig være plan.
 - ii) Dersom kjøretøyet har bare én seterad eller ett sete, skal lastearalets lengde være minst 40 % av akselavstanden.
 - iii) Dersom kjøretøyet har to eller flere seterader, skal lastearalets lengde være minst 30 % av akselavstanden.

Dersom setene i den bakerste seteraden enkelt kan tas ut av kjøretøyet uten bruk av spesialverktøy, skal kravene til lastearalets lengde være oppfylt når alle setene er montert i kjøretøyet.
 - iv) Kravene som gjelder lastearalets lengde, skal være oppfylt når alle setene i den forreste seteraden, eller eventuelt i den bakerste seteraden, står i oppreist normalstilling for sittende passasjerer.
- 3.8.2.3. Særlige vilkår for måling
- 3.8.2.3.1. Definisjoner
- a) Med «lasteåpningens høyde» menes den vertikale avstanden mellom to horisontalplan som tangerer henholdsvis det høyeste punktet i åpningens nedre del og det laveste punktet i åpningens øvre del.
 - b) Med «lasteåpningens flate» menes den største flaten til den vinkelrette projeksjonen av den største mulige åpningen når bakdøren(e) eller bakluken(e) er helt åpen/åpne, på et vertikalplan som er vinkelrett på kjøretøyet midtlinje.
 - c) Med «akselavstand» menes, ved anvendelse av formlene i nr. 3.8.2.2 og 3.8.3.1, avstanden mellom:
 - i) forakselens midtlinje og den andre akselens midtlinje dersom kjøretøyet har to aksler, eller
 - ii) forakselens midtlinje og midtlinjen til en virtuell aksel med like stor avstand til den andre og tredje akselen dersom kjøretøyet har tre aksler.

- 3.8.2.3.2. Innstilling av seter
- Setene skal justeres til bakerste og ytterste posisjon.
 - Dersom seteryggen er justerbar, justeres den slik at den tredimensjonale H-punktsmaskinen får en torsovinkel på 25 grader.
 - Dersom seteryggen ikke er justerbar, skal den stå i den posisjonen som er angitt av produsenten.
 - Dersom setet er justerbart i høyden, skal det justeres til laveste posisjon.
- 3.8.2.3.3. Forhold ved kjøretøyet
- Kjøretøyet skal være lastet til sin største masse.
 - Kjøretøyets hjul skal være rettet framover.
- 3.8.2.3.4. Kravene i nr. 3.8.2.3.2 får ikke anvendelse dersom kjøretøyet er utstyrt med en vegg eller skillevegg.
- 3.8.2.3.5. Måling av lastearealets lengde
- Dersom kjøretøyet ikke er utstyrt med en skillevegg eller vegg, måles lengden fra et vertikalplan som tangerer det bakerste, ytterste punktet øverst på seteryggen, til det bakerste innvendige panelet eller til den stengte døren eller bakluken.
 - Dersom kjøretøyet er utstyrt med en skillevegg eller vegg, måles lengden fra et vertikalplan som tangerer det bakerste, ytterste punktet på skilleveggen eller veggen, til det bakerste innvendige panelet eller til den stengte døren eller bakluken.
 - Kravene som gjelder lengden, skal oppfylles minst langs en horisontal linje som ligger i det vertikalplanet i lengderetningen som går gjennom kjøretøyets midtlinje, på nivå med gulvet i lastearealet.
- 3.8.3. I tillegg til de alminnelige kriteriene i nr. 3.2-3.6 skal også kriteriene i nr. 3.8.3.1-3.8.3.4 være oppfylt ved klassifisering av kjøretøyer der føreren og lasten ikke befinner seg i én og samme enhet (for eksempel karosseri «BE»).
- 3.8.3.1. Dersom kjøretøyet er utstyrt med lukket karosseri, gjelder følgende:
- Det skal være mulig å laste gods gjennom en bakdør, en bakluke eller en lukeåpning eller på en annen måte.
 - Lasteåpningens høyde skal være minst 800 mm, og lasteåpningens flate skal være minst 12 800 cm².
 - Lastearealets lengde skal være minst 40 % av akselavstanden.
- 3.8.3.2. Dersom kjøretøyet er utstyrt med et åpent lasteareal, får bare bestemmelsene i nr. 3.8.3.1 bokstav a) og c) anvendelse.
- 3.8.3.3. Ved anvendelse av bestemmelsene i nr. 3.8.3 får definisjonene i nr. 3.8.2 tilsvarende anvendelse.
- 3.8.3.4. Kravene som gjelder lastearealets lengde, skal imidlertid være oppfylt langs en horisontal linje som ligger i det vertikalplanet i lengderetningen som går gjennom kjøretøyets midtlinje, på nivå med gulvet i lastearealet.
4. **Kriterier for klassifisering av kjøretøyer i undergruppen terrenggående kjøretøyer**
- 4.1. Kjøretøyer i gruppe M₁ eller N₁ skal klassifiseres i undergruppen terrenggående kjøretøyer dersom de oppfyller alle følgende vilkår:
- Minst én foraksel og minst én bakaksel er konstruert for samtidig drift, uavhengig av om driften på den ene akselen kan frakoples.
 - Det er montert minst én differensialsperre eller mekanisme som gir samme virkning.
 - Kjøretøyet kan kjøre opp en helling på minst 25 %, beregnet for kjøretøyet alene.
 - Kjøretøyet oppfyller fem av følgende seks krav:
 - Frivinkelen foran skal være minst 25 grader.
 - Frivinkelen bak skal være minst 20 grader.

- iii) Rampevinkelen skal være minst 20 grader.
 - iv) Bakkeklaringen under forakselen skal være minst 180 mm.
 - v) Bakkeklaringen under bakakselen skal være minst 180 mm.
 - vi) Bakkeklaringen mellom akslene skal være minst 200 mm.
- 4.2. Kjøretøyer i gruppe M₂, N₂ eller M₃ med en største masse på høyst 12 tonn skal klassifiseres i undergruppen terrenggående kjøretøyer dersom de oppfyller vilkåret i bokstav a) eller begge vilkårene i bokstav b) og c):
- a) Alle aksler er i drift samtidig, uavhengig av om driften på én eller flere aksler kan frakoples.
 - b) i) Minst én foraksel og minst én bakaksel er konstruert for samtidig drift, uavhengig av om driften på den ene akselen kan frakoples.
 - ii) Det er montert minst én differensialsperr eller mekanisme som gir samme virkning.
 - iii) Kjøretøyet kan kjøre opp en helling på 25 %, beregnet for kjøretøyet alene.
 - c) Kjøretøyet oppfyller minst fem av følgende seks krav dersom dets største masse ikke overstiger 7,5 tonn, og minst fire av kravene dersom dets største masse overstiger 7,5 tonn:
 - i) Frivinkelen foran skal være minst 25 grader.
 - ii) Frivinkelen bak skal være minst 25 grader.
 - iii) Rampevinkelen skal være minst 25 grader.
 - iv) Bakkeklaringen under forakselen skal være minst 250 mm.
 - v) Bakkeklaringen mellom akslene skal være minst 300 mm.
 - vi) Bakkeklaringen under bakakselen skal være minst 250 mm.
- 4.3. Kjøretøyer i gruppe M₃ eller N₃ med en største masse som overstiger 12 tonn, skal klassifiseres i undergruppen terrenggående kjøretøyer dersom de oppfyller vilkåret i bokstav a) eller begge vilkårene i bokstav b) og c):
- a) Alle aksler er i drift samtidig, uavhengig av om driften på én eller flere aksler kan frakoples.
 - b) i) Minst halvparten av akslene (eller to av tre aksler dersom kjøretøyet har tre aksler, og tre av fem aksler dersom kjøretøyet har fem aksler) er konstruert for samtidig drift, uavhengig av om driften på den ene akselen kan frakoples.
 - ii) Det er montert minst én differensialsperr eller mekanisme som gir samme virkning.
 - iii) Kjøretøyet kan kjøre opp en helling på 25 %, beregnet for kjøretøyet alene.
 - c) Kjøretøyet oppfyller minst fire av følgende seks krav:
 - i) Frivinkelen foran skal være minst 25 grader.
 - ii) Frivinkelen bak skal være minst 25 grader.
 - iii) Rampevinkelen skal være minst 25 grader.
 - iv) Bakkeklaringen under forakselen skal være minst 250 mm.
 - v) Bakkeklaringen mellom akslene skal være minst 300 mm.
 - vi) Bakkeklaringen under bakakselen skal være minst 250 mm.
- 4.4. Framgangsmåten for kontroll av samsvar med de geometriske bestemmelsene nevnt i dette avsnitt er angitt i tillegg 1.

5. **Spesialkjøretøyer**

Betegnelse	Kode	Definisjon
5.1. Campingbil	SA	Et kjøretøy i gruppe M som er innredet til å bo i, og som minst inneholder følgende utstyr: a) seter og bord, b) seter som kan gjøres om til soveplasser, c) utstyr til matlaging, d) lagringsmuligheter. Dette utstyret skal være fastmontert i bodelen. Bordet kan imidlertid være konstruert slik at det lett kan tas ned.
5.2. Pansret kjøretøy	SB	Kjøretøy beregnet på å beskytte passasjerer og gods som transporteres, med skuddsikker pansring.
5.3. Ambulanse	SC	Kjøretøy i gruppe M beregnet på transport av syke eller skadede personer og særlig utstyrt til dette formål. Pasientdelen av kjøretøyet skal oppfylle de tekniske kravene i standarden EN 1789:2007 «Ambulanser og ambulanseutstyr – Veiambulanser», med unntak av avsnitt 6.5 «Liste over utstyr».
5.4. Likbil	SD	Kjøretøy i gruppe M beregnet på transport av døde personer og særlig utstyrt til dette formål.
5.5. Rullestol-tilpasset kjøretøy	SH	Kjøretøy i gruppe M ₁ som er bygd eller ombygd slik at det har plass til én eller flere personer som sitter i rullestol under veitransporten.
5.6. Camping-tilhenger	SE	Kjøretøy i gruppe O i henhold til definisjon 3.2.1.3 i ISO-standard 3833:1977.
5.7. Mobil kran	SF	Kjøretøy i gruppe N ₃ som ikke er utstyrt for transport av gods, men som er utstyrt med en kran med et løftemoment på minst 400 kNm.
5.8. Særlig gruppe	SG	Spesialkjøretøy som ikke faller inn under noen av definisjonene i dette avsnittet.
5.9. Dolly	SJ	Kjøretøy i gruppe O som er utstyrt med svingskive for å kunne bære en semitrailer, slik at denne kan omgjøres til en tilhenger.
5.10. Tilhenger for ekstraordinær transport	SK	Kjøretøy i gruppe O ₄ beregnet på transport av udelelig gods, underlagt hastighets- og kjørerestriksjoner på grunn av målene. Denne definisjonen omfatter også hydrauliske modultilhengere, uansett antallet moduler.

6. **Merknader**

6.1. Typegodkjenning gis ikke til:

- a) en dolly som definert i avsnitt 5 i del A i dette vedlegg,
- b) en tilhenger med stivt drag som definert i avsnitt 4 i del C i dette vedlegg,
- c) en tilhenger som kan transportere personer når det kjøres på veien.

6.2. Nr. 6.1 berører ikke bestemmelsene i artikkel 23 om nasjonal typegodkjenning av små serier.

DEL B

Kriterier for kjøretøytyper, varianter og versjoner1. **Gruppe M₁**

1.1. Kjøretøytype

1.1.1. En «kjøretøytype» består av kjøretøyer som har alle følgende egenskaper til felles:

- a) Produsentens selskapsnavn.
En endring i selskapets juridiske eierforhold innebærer ikke at det må gis ny godkjenning.
 - b) Konstruksjon og montering av sentrale karosserideler i kjøretøyer med selv bærende karosseri.
Det samme gjelder tilsvarende for kjøretøyer med et karosseri som er boltet eller sveiset fast til en separat ramme.
 - c) Forrige etappes produsent og kjøretøytype dersom det gjelder et kjøretøy bygd i flere etapper.
- 1.1.2. Som unntak fra kravene i nr. 1.1.1 bokstav b) kan disse kjøretøyene anses å tilhøre samme type dersom produsenten bruker den samme bunnplatedelen av karosseriet samt de sentrale bestanddelene i karosseriets forreste del, plassert rett foran frontruten, i byggingen av forskjellige karosserier (f.eks. sedan og kupé). Dette skal dokumenteres av produsenten.
- 1.1.3. En type består av minst én variant og én versjon.
- 1.2. Variant
- 1.2.1. En «variant» innenfor en kjøretøytype omfatter kjøretøyer som har alle følgende konstruksjonsegenskaper til felles:
- a) Antall sidedører eller karosseritype som definert i avsnitt 1 i del C, dersom produsenten anvender kriteriene i nr. 1.1.2.
 - b) Motor med hensyn til følgende konstruksjonsegenskaper:
 - i) type energiforsyning (forbrenningsmotor, elektrisk motor eller annet),
 - ii) virkemåte (elektrisk tenning, kompresjonstenning eller annet),
 - iii) antall sylindrer og deres plassering dersom det gjelder en forbrenningsmotor (L4, V6 eller annet).
 - c) Antall aksler.
 - d) Antall drivaksler og deres innbyrdes forbindelse.
 - e) Antall styrende aksler.
 - f) Oppbygningsgrad (f.eks. ferdigoppbygd/delvis oppbygd).
- 1.3. Versjon
- 1.3.1. En «versjon» innenfor en variant omfatter kjøretøyer som har alle følgende egenskaper til felles:
- a) Største teknisk tillatte totalmasse.
 - b) Slagvolum dersom det gjelder en forbrenningsmotor.
 - c) Største motoreffekt eller største kontinuerlige nominelle effekt (elektrisk motor).
 - d) Drivstofftype (bensin, diesel, LPG, biodrivstoff eller annet).
 - e) Største antall sitteplasser.
 - f) Lydnivå under kjøring.
 - g) Utslippsnivå for eksos (f.eks. Euro 5, Euro 6 eller annet).
 - h) Blandet eller vektet, blandet CO₂-utslipp.
 - i) Forbruk av elektrisk energi (vektet, blandet kjøring).
 - j) Blandet eller vektet, blandet drivstofforbruk.
 - k) Forekomsten av en unik kombinasjon innovative teknologier, som angitt i artikkel 12 i forordning (EF) nr. 443/2009⁽¹⁾.

(1) EUT L 140 av 5.6.2009, s. 1.

2. **Gruppe M₂ og M₃**
- 2.1. Kjøretøytype
- 2.1.1. En «kjøretøytype» består av kjøretøyer som har alle følgende egenskaper til felles:
- a) Produsentens selskapsnavn.
En endring i selskapets juridiske eierforhold innebærer ikke at det må gis ny godkjenning.
 - b) Gruppe.
 - c) Følgende aspekter ved konstruksjon og utforming:
 - i) Utforming og konstruksjon av de sentrale elementene som utgjør understellet.
 - ii) Utforming og konstruksjon av de sentrale elementene som utgjør karosseriet i kjøretøyer med selvbærende karosseri.
 - d) Antall etasjer (én eller to etasjer).
 - e) Antall seksjoner (stiv/leddelt).
 - f) Antall aksler.
 - g) Energiforsyningsmåte (intern eller eksternt).
 - h) Forrige etappes produsent og kjøretøytype dersom det gjelder et kjøretøy bygd i flere etapper.
- 2.1.2. En type består av minst én variant og én versjon.
- 2.2. Variant
- 2.2.1. En «variant» innenfor en kjøretøytype omfatter kjøretøyer som har alle følgende konstruksjonsegenskaper til felles:
- a) Karosseritype som definert i avsnitt 2 i del C.
 - b) Kjøretøygruppe eller kombinasjon av kjøretøygruppe som definert i nr. 2.1.1 i vedlegg I til direktiv 2001/85/EF (bare for ferdigoppbygde og etappevis ferdigoppbygde kjøretøyer).
 - c) Oppbygningsgrad (f.eks. ferdigoppbygd/delvis oppbygd/etappevis ferdigoppbygd).
 - d) Motor med hensyn til følgende konstruksjonsegenskaper:
 - i) type energiforsyning (forbrenningsmotor, elektrisk motor eller annet),
 - ii) virkemåte (elektrisk tenning, kompresjonstenning eller annet),
 - iii) antall sylindrer og deres plassering dersom det gjelder en forbrenningsmotor (L6, V8 eller annet).
- 2.3. Versjon
- 2.3.1. En «versjon» innenfor en variant omfatter kjøretøyer som har alle følgende egenskaper til felles:
- a) Største teknisk tillatte totalmasse.
 - b) Egnen eller ikke egnen til å trekke en tilhenger.
 - c) Slagvolum dersom det gjelder en forbrenningsmotor.
 - d) Største motoreffekt eller største kontinuerlige nominelle effekt (elektrisk motor).
 - e) Drivstofftype (bensin, diesel, LPG, biodrivstoff eller annet).
 - f) Lydnivå under kjøring.
 - g) Utslippsnivå for eksos (f.eks. Euro IV, Euro V eller annet).
3. **Gruppe N₁**
- 3.1. Kjøretøytype
- 3.1.1. En «kjøretøytype» består av kjøretøyer som har alle følgende egenskaper til felles:
- a) Produsentens selskapsnavn.
En endring i selskapets juridiske eierforhold innebærer ikke at det må gis ny godkjenning.

- b) Konstruksjon og montering av sentrale karosserideler i kjøretøyer med selv bærende karosseri.
 - c) Utforming og konstruksjon av de sentrale elementene som utgjør understellet i kjøretøyer med et karosseri som ikke er selv bærende.
 - d) Forrige etappes produsent og kjøretøytype dersom det gjelder et kjøretøy bygd i flere etapper.
- 3.1.2. Som unntak fra kravene i nr. 3.1.1 bokstav b) kan disse kjøretøyene anses å tilhøre samme type dersom produsenten bruker den samme bunnplatedelen av karosseriet samt de sentrale bestanddelene i karosseriets forreste del, plassert rett foran frontruten, i byggingen av forskjellige karosserier (f.eks. varebil og understell med førerhus, forskjellige akselavstander og forskjellige takhøyder). Dette skal dokumenteres av produsenten.
- 3.1.3. En type består av minst én variant og én versjon.
- 3.2. Variant
- 3.2.1. En «variant» innenfor en kjøretøytype omfatter kjøretøyer som har alle følgende konstruksjonsegenskaper til felles:
- a) Antall sidedører eller karosseritype som definert i avsnitt 3 i del C (for ferdigoppbygde eller etappevis ferdigoppbygde kjøretøyer) dersom produsenten anvender kriteriene i nr. 3.1.2.
 - b) Oppbygningsgrad (f.eks. ferdigoppbygd/delvis oppbygd/etappevis ferdigoppbygd).
 - c) Motor med hensyn til følgende konstruksjonsegenskaper:
 - i) type energiforsyning (forbrenningsmotor, elektrisk motor eller annet),
 - ii) virkemåte (elektrisk tenning, kompresjonstenning eller annet),
 - iii) antall sylindrer og deres plassering dersom det gjelder en forbrenningsmotor (L6, V8 eller annet).
 - d) Antall aksler.
 - e) Antall drivaksler og deres innbyrdes forbindelse.
 - f) Antall styrende aksler.
- 3.3. Versjon
- 3.3.1. En «versjon» innenfor en variant omfatter kjøretøyer som har alle følgende egenskaper til felles:
- a) Største teknisk tillatte totalmasse.
 - b) Slagvolum dersom det gjelder en forbrenningsmotor.
 - c) Største motoreffekt eller største kontinuerlige nominelle effekt (elektrisk motor).
 - d) Drivstofftype (bensin, diesel, LPG, biodrivstoff eller annet).
 - e) Største antall sitteplasser.
 - f) Lydnivå under kjøring.
 - g) Utslippsnivå for eksos (f.eks. Euro 5, Euro 6 eller annet).
 - h) Blandet eller vektet, blandet CO₂-utslipp.
 - i) Forbruk av elektrisk energi (vektet, blandet kjøring).
 - j) Blandet eller vektet, blandet drivstofforbruk.
4. **Gruppe N₂ og N₃**
- 4.1. Kjøretøytype
- 4.1.1. En «kjøretøytype» består av kjøretøyer som har alle følgende sentrale egenskaper til felles:
- a) Produsentens selskapsnavn.
En endring i selskapets juridiske eierforhold innebærer ikke at det må gis ny godkjenning.
 - b) Gruppe.
 - c) Felles utforming og konstruksjon av understellet for en enkelt produktlinje.
 - d) Antall aksler.
 - e) Forrige etappes produsent og kjøretøytype dersom det gjelder et kjøretøy bygd i flere etapper.
- 4.1.2. En type består av minst én variant og én versjon.

- 4.2. Variant
- 4.2.1. En «variant» innenfor en kjøretøytype omfatter kjøretøyer som har alle følgende konstruksjonsegenskaper til felles:
- a) Karosserikonstruksjon eller karosseritype som definert i avsnitt 3 i del C og i tillegg 2 (bare for ferdigoppbygde og etappevis ferdigoppbygde kjøretøyer).
 - b) Oppbygningsgrad (f.eks. ferdigoppbygd/delvis oppbygd/etappevis ferdigoppbygd).
 - c) Motor med hensyn til følgende konstruksjonsegenskaper:
 - i) type energiforsyning (forbrenningsmotor, elektrisk motor eller annet),
 - ii) virkemåte (elektrisk tenning, kompresjonstening eller annet),
 - iii) antall sylindrer og deres plassering dersom det gjelder en forbrenningsmotor (L6, V8 eller annet).
 - d) Antall drivakslar og deres innbyrdes forbindelse.
 - e) Antall styrende aksler.
- 4.3. Versjon
- 4.3.1. En «versjon» innenfor en variant omfatter kjøretøyer som har alle følgende egenskaper til felles:
- a) Største teknisk tillatte totalmasse.
 - b) Egnet eller ikke egnet til å trekke en tilhenger som følger:
 - i) ubremset tilhenger,
 - ii) tilhenger med påløpsbremseanlegg som definert i nr. 2.12 i UN-ECE-reglement nr. 13,
 - iii) tilhenger med gjennomgående eller halvt gjennomgående bremseanlegg som definert i nr. 2.9 og 2.10 i UN-ECE-reglement nr. 13,
 - iv) tilhenger i gruppe O₄ som gir kjøretøykombinasjonen en største masse som ikke overstiger 44 tonn,
 - v) tilhenger i gruppe O₄ som gir kjøretøykombinasjonen en største masse som overstiger 44 tonn.
 - c) Slagvolum.
 - d) Største motoreffekt.
 - e) Drivstofftype (bensin, diesel, LPG, biodrivstoff eller annet).
 - f) Lydnivå under kjøring.
 - g) Utslippsnivå for eksos (f.eks. Euro IV, Euro V eller annet).
5. **Gruppe O₁ og O₂**
- 5.1. Kjøretøytype
- 5.1.1. En «kjøretøytype» består av kjøretøyer som har alle følgende egenskaper til felles:
- a) Produsentens selskapsnavn.

En endring i selskapets juridiske eierforhold innebærer ikke at det må gis ny godkjenning.
 - b) Gruppe.
 - c) Prinsippet som er definert i avsnitt 4 i del C.

- d) Følgende kjennetegn ved konstruksjon og utforming:
 - i) Utforming og konstruksjon av de sentrale elementene som utgjør understellet.
 - ii) Utforming og konstruksjon av de sentrale elementene som utgjør karosseriet i kjøretøyer med selv bærende karosseri.
 - e) Antall aksler.
 - f) Forrige etappes produsent og kjøretøytype dersom det gjelder et kjøretøy bygd i flere etapper.
- 5.1.2. En type består av minst én variant og én versjon.
- 5.2. Variant
- 5.2.1. En «variant» innenfor en kjøretøytype omfatter kjøretøyer som har alle følgende konstruksjonsegenskaper til felles:
- a) Karosseritype som nevnt i tillegg 2 (for ferdigoppbygde eller etappevis ferdigoppbygde kjøretøyer).
 - b) Oppbygningsgrad (f.eks. ferdigoppbygd/delvis oppbygd/etappevis ferdigoppbygd).
 - c) Type bremseanlegg (f.eks. ubremset/påløpsbrems/servobrem).
- 5.3. Versjon
- 5.3.1. En «versjon» innenfor en variant omfatter kjøretøyer som har alle følgende egenskaper til felles:
- a) Største teknisk tillatte totalmasse.
 - b) Fjæringsprinsipp (luft-, stål-, eller gummifjæring, torsjonsstang eller annet).
 - c) Dragprinsipp (trekant, rør eller annet).
6. **Gruppe O₃ og O₄**
- 6.1. Kjøretøytype
- 6.1.1. En «kjøretøytype» består av kjøretøyer som har alle følgende egenskaper til felles:
- a) Produsentens selskapsnavn.
En endring i selskapets juridiske eierforhold innebærer ikke at det må gis ny godkjenning.
 - b) Gruppe.
 - c) Tilhengerprinsippet i henhold til definisjonene i avsnitt 4 i del C.
 - d) Følgende aspekter ved konstruksjon og utforming:
 - i) Utforming og konstruksjon av de sentrale elementene som utgjør understellet.
 - ii) Utforming og konstruksjon av de sentrale elementene som utgjør karosseriet i tilhengere med selv bærende karosseri.
 - e) Antall aksler.
 - f) Forrige etappes produsent og kjøretøytype dersom det gjelder et kjøretøy bygd i flere etapper.
- 6.1.2. En type består av minst én variant og én versjon.
- 6.2. Varianter
- 6.2.1. En «variant» innenfor en kjøretøytype omfatter kjøretøyer som har alle følgende konstruksjonsegenskaper til felles:
- a) Karosseritype som nevnt i tillegg 2 (for ferdigoppbygde eller etappevis ferdigoppbygde kjøretøyer).
 - b) Oppbygningsgrad (f.eks. ferdigoppbygd/delvis oppbygd/etappevis ferdigoppbygd).
 - c) Fjæringsprinsipp (stål-, luft- eller hydraulisk fjæring).
 - d) Følgende tekniske egenskaper:
 - i) om understellet kan forlenges eller ikke,
 - ii) gulvhøyde (normal, lavt gulv, halvt senket gulv osv.).

- 6.3. Versjoner
- 6.3.1. En «versjon» innenfor en variant omfatter kjøretøyer som har alle følgende egenskaper til felles:
- Største teknisk tillatte totalmasse.
 - Oppdelingene eller kombinasjonen av oppdelingene nevnt i nr. 3.2 og 3.3 i vedlegg I til direktiv 96/53/EF for avstanden mellom to påfølgende aksler i en akselgruppe.
 - Definisjonen av akslene med hensyn til følgende:
 - løftbare aksler (antall og plassering),
 - belastbare aksler (antall og plassering),
 - styrende aksler (antall og plassering).
7. **Felles krav til alle kjøretøygrupper**
- 7.1. Dersom et kjøretøy faller inn under flere grupper på grunn av største masse eller antall sitteplasser eller begge deler, kan produsenten legge kriteriene fra den ene eller den andre kjøretøygruppen til grunn ved definisjon av varianter og versjoner.
- 7.1.1. Eksempler:
- Et kjøretøy «A» kan typegodkjennes som N_1 (3,5 tonn) og N_2 (4,2 tonn) ut fra kjøretøyets største masse. I så fall kan parametrene for gruppe N_1 også brukes for et kjøretøy som faller inn under gruppe N_2 (eller omvendt).
 - Et kjøretøy «B» kan typegodkjennes som M_1 og M_2 ut fra antall sitteplasser (7 + 1 eller 10 + 1), og parametrene for gruppe M_1 kan også brukes for et kjøretøy som faller inn under gruppe M_2 (eller omvendt).
- 7.2. Et kjøretøy i gruppe N kan typegodkjennes ut fra bestemmelsene for henholdsvis gruppe M_1 eller M_2 , dersom det er ment å skulle bygges om til et kjøretøy i den gruppen i neste etappe av en etappevis typegodkjenningsprosess.
- 7.2.1. Dette alternativet er tillatt bare for delvis oppbygde kjøretøyer.
- Slike kjøretøyer skal identifiseres med en særlig variantkode, som skal angis av produsenten av basiskjøretøyet.
- 7.3. Betegnelser for typer, varianter og versjoner
- 7.3.1. Produsenten skal tildele hver kjøretøytype, variant og versjon en alfanumerisk kode, som skal bestå av latinske bokstaver og/eller arabiske tall.
- Det er tillatt å bruke parenteser og bindestreker dersom de ikke erstatter en bokstav eller et tall.
- 7.3.2. Hele koden skal angis som følger: type-variant-versjon eller «TVV».
- 7.3.3. TVV-koden skal klart og entydig identifisere en unik kombinasjon av tekniske egenskaper ut fra kriteriene definert i del B i dette vedlegg.
- 7.3.4. En produsent kan bruke samme kode for å definere en kjøretøytype dersom kjøretøytypen faller inn under to eller flere grupper.
- 7.3.5. En produsent skal ikke bruke samme kode for å definere en kjøretøytype i forbindelse med mer enn én typegodkjenning innenfor samme kjøretøygruppe.
- 7.4. Antall tegn i TVV-koden
- 7.4.1. Antall tegn skal ikke overstige:
- 15 i koden for kjøretøytypen,
 - 25 i koden for en variant,
 - 35 i koden for en versjon.
- 7.4.2. Den fullstendige alfanumeriske TVV-koden skal bestå av høyst 75 tegn.
- 7.4.3. Dersom TVV-koden brukes i sin helhet, skal det være et mellomrom mellom type, variant og versjon.
- Eksempel på en slik TVV-kode: 159AF[...mellomrom]0054[...mellomrom]977K(BE).

DEL C

Definisjon av karosserityper**0. Generelt**

- 0.1. Karosseritypen nevnt i avsnitt 9 i vedlegg I og del 1 i vedlegg III samt koden for karosseri nevnt i nr. 38 i vedlegg IX skal angis med koder.

Listen over koder gjelder i utgangspunktet for ferdigoppbygde eller etappevis ferdigoppbygde kjøretøyer.

- 0.2. For kjøretøyer i gruppe M skal karosseritypen angis med to bokstaver, som beskrevet i avsnitt 1 og 2.
- 0.3. For kjøretøyer i gruppe N og O skal karosseritypen angis med to bokstaver, som beskrevet i avsnitt 3 og 4.
- 0.4. Om nødvendig (gjelder særlig for karosseritypene nevnt i henholdsvis nr. 3.1 og 3.6 og i nr. 4.1-4.4) suppleres kodene med to tall.
- 0.4.1. Listen over tall er fastsatt i tillegg 2 til dette vedlegg.
- 0.5. For spesialkjøretøyer skal den karosseritypen som brukes, være knyttet til kjøretøygruppen.

1. Kjøretøyer i gruppe M₁

Ref.	Kode	Betegnelse	Definisjon
1.1.	AA	Sedan	Et kjøretøy i henhold til definisjon 3.1.1.1 i ISO-standard 3833:1977, med minst fire sidevinduer.
1.2.	AB	Kombikupé	En sedan som definert i 1.1, med en overhengslet dør bak på kjøretøyet.
1.3.	AC	Stasjonsvogn	Et kjøretøy i henhold til definisjon 3.1.1.4 i ISO-standard 3833:1977.
1.4.	AD	Kupé	Et kjøretøy i henhold til definisjon 3.1.1.5 i ISO-standard 3833:1977.
1.5.	AE	Kabriolet	Et kjøretøy i henhold til definisjon 3.1.1.6 i ISO-standard 3833:1977. En kabriolet kan imidlertid være uten dør.
1.6.	AF	Flerbrukskjøretøy	Et annet kjøretøy enn AG og dem nevnt i AA-AE, beregnet på frakt av personer og deres bagasje eller leilighetsvis gods i ett enkelt rom.
1.7.	AG	Lastekombibil	Et kjøretøy i henhold til definisjon 3.1.1.4.1 i ISO-standard 3833:1977. Bagasjerommet skal imidlertid være helt atskilt fra kupeen. Dessuten skal referansepunktet for førersetet befinne seg minst 750 mm over den overflaten som bærer kjøretøyet.

2. Kjøretøyer i gruppe M₂ eller M₃

Ref.	Kode	Betegnelse	Definisjon
2.1.	CA	Enetasjes kjøretøy	Et kjøretøy der passasjerplassene er plassert på ett plan eller slik at de ikke danner to etasjer over hverandre.
2.2.	CB	Toetasjes kjøretøy	Et kjøretøy som definert i nr. 2.1.6 i vedlegg I til direktiv 2001/85/EF.
2.3.	CC	Enetasjes leddkjøretøy	Et kjøretøy som definert i nr. 2.1.3 i vedlegg I til direktiv 2001/85/EF.
2.4.	CD	Toetasjes leddkjøretøy	Et kjøretøy som definert i nr. 2.1.3.1 i vedlegg I til direktiv 2001/85/EF.

Ref.	Kode	Betegnelse	Definisjon
2.5.	CE	Enetasjes lavgulv-kjøretøy	Et kjøretøy som definert i nr. 2.1.4 i vedlegg I til direktiv 2001/85/EF.
2.6.	CF	Toetasjes lavgulv-kjøretøy	Et kjøretøy som definert i nr. 2.1.4 i vedlegg I til direktiv 2001/85/EF med to etasjer.
2.7.	CG	Enetasjes leddet lavgulvkjøretøy	Et kjøretøy som kombinerer de tekniske egenskapene i nr. 2.3 og 2.5.
2.8.	CH	Toetasjes leddet lavgulvkjøretøy	Et kjøretøy som kombinerer de tekniske egenskapene i nr. 2.4 og 2.6.
2.9.	CI	Åpent enetasjes kjøretøy	Et kjøretøy uten tak eller med delvis åpent tak.
2.10.	CJ	Åpent toetasjes kjøretøy	Et kjøretøy uten tak eller med delvis åpent tak over hele øverste etasje.
2.11.	CX	Bussunderstell	Et delvis oppbygd kjøretøy som bare består av understell av skinner eller rør, framdriftssystem og aksler, og som er ment å bygges ferdig med karosseri tilpasset transportforetakets behov.

3. Motorvogner i gruppe N₁, N₂ eller N₃

Ref.	Kode	Betegnelse	Definisjon
3.1.	BA	Lastebil	Et kjøretøy som er konstruert og bygd utelukkende eller hovedsakelig for transport av gods. Det kan også trekke en tilhenger.
3.2.	BB	Varebil	En lastebil der førerrommet og lastearealet befinner seg i samme enhet.
3.3.	BC	Trekkbil for semitrailer	En trekkvogn som er konstruert og bygd utelukkende eller hovedsakelig for å trekke semitrailere.
3.4.	BD	Trekkbil	En trekkvogn som er konstruert og bygd utelukkende for å trekke andre tilhengere enn semitrailere.
3.5.	BE	Åpen varebil	Et kjøretøy med en største masse som ikke overstiger 3 500 kg, der sitteplassene og lastearealet ikke befinner seg i samme enhet.
3.6.	BX	Understell med førerhus eller panser	Et delvis oppbygd kjøretøy som bare består av førerhus (ferdig eller uferdig), understell av skinner, framdriftssystem og aksler, og som er ment å bygges ferdig med karosseri tilpasset transportforetakets behov.

4. Kjøretøyer i gruppe O

Ref.	Kode	Betegnelse	Definisjon
4.1.	DA	Semitrailer	En tilhenger som er konstruert og bygd for å koples til en trekkvogn eller en dolly, slik at trekkvognen eller dollyen utsettes for en betydelig vertikal statisk belastning. Koplingen som skal brukes for en kjøretøykombinasjon, skal bestå av en kingbolt og en svingskive.
4.2.	DB	Slepovgn	En tilhenger med minst to aksler, hvorav minst én er en styrende aksel som: a) er utstyrt med en kopling som kan beveges vertikalt (i forhold til tilhengeren), og b) overfører en statisk vertikal belastning på mindre enn 100 daN til trekkvognen.

Ref.	Kode	Betegnelse	Definisjon
4.3.	DC	Påhengsvogn	En tilhenger der akselen (akslene) er slik plassert nær kjøretøyets tyngdepunkt (når det er påført en jevnt fordelt belastning) at bare en liten statisk vertikal belastning, som ikke skal overstige 10 % av en belastning tilsvarende tilhengerens største masse eller en belastning på 1 000 daN (den laveste av de to), overføres til trekkvognen.
4.4.	DE	Tilhenger med stivt drag	En tilhenger med en aksel eller akselgruppe som er utstyrt med et drag som på grunn av konstruksjonen overfører en statisk belastning som ikke overstiger 4 000 daN til trekkvognen, og som ikke overholder definisjonen for en påhengsvogn. Koplingen som skal brukes for en kjøretøykombinasjon, skal ikke bestå av en kingbolt og en svingskive.

*Tillegg I***Framgangsmåte for kontroll av om et kjøretøy kan klassifiseres som et terrenggående kjøretøy****0. Generelt**

- 0.1. Med hensyn til klassifisering av et kjøretøy som terrenggående kjøretøy får framgangsmåten beskrevet i dette tillegg anvendelse.

1. Prøvingsforhold for geometriske målinger

- 1.1. Kjøretøyer i gruppe M₁ eller N₁ skal være ulastet, ha en prøvingsdukke tilsvarende en 50-prosentil mann i førersetet og være utstyrt med kjølevæske, smøremidler, drivstoff, verktøy og reservehjul (dersom dette er montert som originalutstyr).

Prøvingsdukken kan erstattes med en lignende innretning med samme masse.

- 1.2. Andre kjøretøyer enn dem nevnt i nr. 1.1 skal lastes opp til største teknisk tillatte totalmasse.

Fordelingen av massen på akslene skal være slik at den representerer det verst tenkelige tilfelle med hensyn til oppfyllelse av de respektive kriteriene.

- 1.3. Et kjøretøy som er representativt for typen, skal innleveres til den tekniske instansen i den tilstanden som er angitt nr. 1.1 eller 1.2. Kjøretøyet skal stå stille med hjulene rettet framover.

Underlaget som målingene utføres på, skal være så plant og vannrett som mulig (høyst 0,5 % helling).

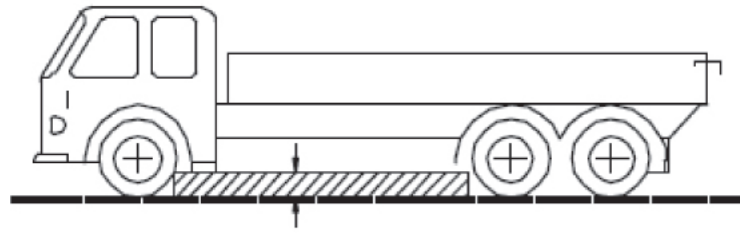
2. Måling av frivinkel foran, frivinkel bak og rampevinkel

- 2.1. Frivinkelen foran skal måles i samsvar med nr. 6.10 i ISO-standard 612:1978.
- 2.2. Frivinkelen bak skal måles i samsvar med nr. 6.11 i ISO-standard 612:1978.
- 2.3. Rampevinkelen skal måles i samsvar med nr. 6.9 i ISO-standard 612:1978.
- 2.4. Ved måling av frivinkelen bak kan høyderegulerbare underkjøringshindre bak settes i øverste stilling.
- 2.5. Bestemmelsen i nr. 2.4 skal ikke forstås som at basiskjøretøyet må være utstyrt med underkjøringshinder bak som originalutstyr. Produsenten av basiskjøretøyet skal imidlertid underrette produsenten som har ansvar for neste etappe, om at kjøretøyet skal oppfylle kravene til frivinkel bak dersom det utstyres med underkjøringshinder bak.

3. Måling av bakkeklaring

- 3.1. Bakkeklaring mellom akslene
 - 3.1.1. Med «bakkeklaring mellom akslene» menes den minste avstanden mellom bakkeplanet og det laveste faste punktet på kjøretøyet.

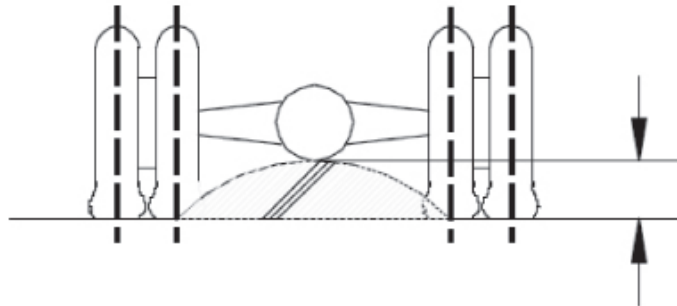
Ved anvendelse av definisjonen skal avstanden mellom den bakerste akselen i en fremre akselgruppe og den forreste akselen i en bakre akselgruppe legges til grunn.



3.1.2. Ingen fast del på kjøretøyet skal trenge inn i det skraverete området på figuren.

3.2. Bakkeklaring under en aksel

3.2.1. Med «bakkeklaring under en aksel» menes avstanden bestemt av det høyeste punktet på en sirkelbue som går gjennom midten av belastningsflaten på hjulene på den ene akselen (innerhjulene ved tvillinghjul), og som berører kjøretøyet laveste faste punkt mellom hjulene.



3.2.2. Måling av bakkeklaringen skal eventuelt gjøres på hver aksel i en akselgruppe.

4. Klatreevne

4.1. Med «klatreevne» menes et kjøretøys evne til å kjøre opp en stigning.

4.2. For å kontrollere klatreevnen til et delvis oppbygd kjøretøy og et ferdigoppbygd kjøretøy i gruppe M₂, M₃, N₂ og N₃ skal det utføres en prøving.

4.3. Prøvingen skal utføres av den tekniske instansen på et kjøretøy som er representativt for typen som skal prøves.

4.4. På anmodning fra produsenten og i samsvar med vilkårene angitt i vedlegg XVI kan et kjøretøys klatreevne påvises ved virtuell prøving.

5. Prøvingsforhold og kriterier for positivt/negativt resultat

5.1. Inntil 31. oktober 2014 får vilkårene angitt i avsnitt 7.5 i vedlegg I til direktiv 97/27/EF anvendelse.

Fra 1. november 2014 får prøvingsforholdene vedtatt ved europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 661/2009⁽¹⁾ i samsvar med artikkel 14 i nevnte forordning anvendelse.

5.2. Kjøretøyet skal kjøre opp stigningen med en konstant hastighet, uten at noen av hjulene glir i lengderetningen eller sideretningen.

⁽¹⁾ EUTL 200 av 31.7.2009, s. 1.

*Tillegg 2***Tall som brukes til å supplere kodene for de forskjellige karosseritypene**

- 01 Flatvogn
 - 02 Nedfellbare lemmer
 - 03 Lukket kasse
 - 04 Karosseri med klimaanlegg og isolerte vegger, og med utstyr for å opprettholde innnetemperaturen
 - 05 Karosseri med klimaanlegg og isolerte vegger, men uten utstyr for å opprettholde innnetemperaturen
 - 06 Kapell
 - 07 Flak (avtakbart karosseri)
 - 08 Containertransport
 - 09 Kjøretøy med krokløfter
 - 10 Tippvogn
 - 11 Tank
 - 12 Tank beregnet på transport av farlig gods
 - 13 Dyretransport
 - 14 Kjøretøytransport
 - 15 Betongblander
 - 16 Kjøretøy med betongpumpe
 - 17 Tømmertransport
 - 18 Renovasjonsbil
 - 19 Feiemaskin, rengjøring og avløpsrensing
 - 20 Kompressor
 - 21 Båttransport
 - 22 Glideflytransport
 - 23 Kjøretøy for detaljhandel eller framvisning
 - 24 Bergingskjøretøy
 - 25 Stigebil
 - 26 Kranlastebil (bortsett fra en mobil kran som definert i avsnitt 5 i del A i vedlegg II)
 - 27 Kjøretøy med personløfter
 - 28 Borevogn
 - 29 Tilhenger med lavgulv
 - 30 Kjøretøy for transport av glass
 - 31 Brannbil
 - 99 Karosserier som ikke inngår i denne listen.»
-

VEDLEGG II

I vedlegg IV til direktiv 2007/46/EF gjøres følgende endringer:

- 1) Overskriften til vedlegg IV skal lyde «**KRAV MED HENSYN TIL EF-TYPEGODKJENNING AV KJØRETØYER**».
- 2) I del I i vedlegg IV skal nr. 43 lyde:

«43	Avskjermings-systemer	Direktiv 91/226/EØF	L 103 av 23.4.1991, s. 5.			x	x	x	x	x	x	x»
-----	-----------------------	---------------------	---------------------------	--	--	---	---	---	---	---	---	----

- 3) I tillegget til vedlegg IV skal overskriften lyde «**Krav til typegodkjenning av kjøretøyer i gruppe M₁ som produseres i små serier i samsvar med artikkel 22**».

VEDLEGG III

I vedlegg IX til direktiv 2007/46/EF gjøres følgende endringer:

- 1) Teksten i nr. 31 under «Side 2 – Kjøretøygruppe N₂ (ferdigoppbygde og etappevis ferdigoppbygde kjøretøyer)» i modellen for samsvarssertifikat skal lyde:
«31. Plassering av løftbar(e) aksel/aksler: ...»
- 2) Teksten i nr. 31 under «Side 2 – Kjøretøygruppe N₃ (ferdigoppbygde og etappevis ferdigoppbygde kjøretøyer)» i modellen for samsvarssertifikat skal lyde:
«31. Plassering av løftbar(e) aksel/aksler: ...»
- 3) Teksten i nr. 31 under «Side 2 – Kjøretøygruppe O₁ og O₂ (ferdigoppbygde og etappevis ferdigoppbygde kjøretøyer)» i modellen for samsvarssertifikat skal lyde:
«31. Plassering av løftbar(e) aksel/aksler: ...»
- 4) Teksten i nr. 31 under «Side 2 – Kjøretøygruppe O₃ og O₄ (ferdigoppbygde og etappevis ferdigoppbygde kjøretøyer)» i modellen for samsvarssertifikat skal lyde:
«31. Plassering av løftbar(e) aksel/aksler: ...»
- 5) Teksten i nr. 31 under «Side 2 – Kjøretøygruppe N₂ (delvis oppbygde kjøretøyer)» i modellen for samsvarssertifikat skal lyde:
«31. Plassering av løftbar(e) aksel/aksler: ...»
- 6) Teksten i nr. 31 under «Side 2 – Kjøretøygruppe N₃ (delvis oppbygde kjøretøyer)» i modellen for samsvarssertifikat skal lyde:
«31. Plassering av løftbar(e) aksel/aksler: ...»
- 7) Teksten i nr. 31 under «Side 2 – Kjøretøygruppe O₁ og O₂ (delvis oppbygde kjøretøyer)» i modellen for samsvarssertifikat skal lyde:
«31. Plassering av løftbar(e) aksel/aksler: ...»
- 8) Teksten i nr. 31 under «Side 2 – Kjøretøygruppe O₃ og O₄ (delvis oppbygde kjøretøyer)» i modellen for samsvarssertifikat skal lyde:
«31. Plassering av løftbar(e) aksel/aksler: ...»
- 9) I teksten med forklarende merknader til vedlegg IX gjøres følgende endringer:
 - a) Siste punktum i forklarende merknad a) utgår.
 - b) Følgende punktum føyes til forklarende merknad e):
«For en påhengsvogn med bare én aksel angis den horisontale avstanden mellom koplingens vertikalakse og akselens midtpunkt.»

VEDLEGG IV

I vedlegg XI til direktiv 2007/46/EF gjøres følgende endringer:

1) I tillegg 2 til vedlegg XI skal nr. 43 lyde:

«43	Avskjermingssystemer	Direktiv 91/226/EØF					x	x	x	x	x	x	x»
-----	----------------------	---------------------	--	--	--	--	---	---	---	---	---	---	----

2) I tillegg 4 til vedlegg XI skal nr. 43 lyde:

«43	Avskjermingssystemer	Direktiv 91/226/EØF			x	x	x	x	x	x	x	x»
-----	----------------------	---------------------	--	--	---	---	---	---	---	---	---	----

3) Etter tillegg 5 og før «Forklaring på bokstavene» skal nytt tillegg 6 lyde:

«Tillegg 6

Tilhengere for ekstraordinær transport

Nr.	Emne	Rettsakt	Tilhenger i gruppe O ₄
3	Drivstofftanker / underkjøringshinder bak	Direktiv 70/221/EØF	X
4	Monteringssted for bakre kjennemerke	Direktiv 70/222/EØF	X
5	Betjeningskraft	Direktiv 70/311/EØF	X
9	Bremser	Direktiv 71/320/EØF	X
10	Radiostøy (elektromagnetisk kompatibilitet)	Direktiv 72/245/EØF	X
18	Kjennemerker (lovfestede)	Direktiv 76/114/EØF	X
20	Montering av lys- og lyssignalinnretninger	Direktiv 76/756/EØF	A + N
21	Refleksinnretninger	Direktiv 76/757/EØF	X
22	Lykter (toppmarkeringslys, markeringslys foran/bak, sidemarkeringslys, stopplys, kjørellys)	Direktiv 76/758/EØF	X
23	Lykter for retningslys	Direktiv 76/759/EØF	X
24	Lykter for kjennemerke bak	Direktiv 76/760/EØF	X
28	Lykter for tåkelys bak	Direktiv 77/538/EØF	X
29	Lykter for ryggelys	Direktiv 77/539/EØF	X
36	Varmeanlegg	Direktiv 2001/56/EF	—
42	Sidevern	Direktiv 89/297/EØF	A
43	Avskjermingssystemer	Direktiv 91/226/EØF	A

Nr.	Emne	Rettsakt	Tilhenger i gruppe O ₄
46	Dekk	Direktiv 92/23/EØF	I
48	Masser og dimensjoner	Direktiv 97/27/EF	X
50	Koplinger	Direktiv 94/20/EF	X
63	Forordning om generell sikkerhet	Forordning (EF) nr. 661/2009	P/A»

4) I «Forklaring på bokstaver» gjøres følgende endringer:

a) Punkt L skal lyde:

«L: Gjelder bare for seter beregnet på normal bruk når kjøretøyet kjører på vei. Alle sitteplasser i baksetet skal minst være utstyrt med fester for hoftebelter. Seter som ikke er beregnet brukt mens kjøretøyet kjører på veien, skal identifiseres klart overfor brukerne ved hjelp av et piktogram eller et skilt med hensiktsmessig tekst.»

b) Følgende punkt innsettes etter punkt —:

«P/A: Denne rettsakten får delvis anvendelse. Det nøyaktige virkeområdet fastsettes i gjennomføringstiltakene til forordning (EF) nr. 661/2009.»

c) Følgende punkt innsettes etter punkt H:

«I: Dekk skal være typegodkjent i henhold til kravene i UN-ECE-reglement nr. 54, selv om kjøretøyets høyeste konstruksjonshastighet er lavere enn 80 km/t.

Belastningskapasiteten kan justeres i forhold til tilhengerens høyeste konstruksjonshastighet etter avtale med dekkprodusenten.»