

REGLUGERÐ EVRÓPUÞINGSINS OG RÁÐSINS (EB) nr. 661/2009

2012/EES/59/18

frá 13. júlí 2009

um gerðarviðurkenningarkröfur að því er varðar vélknúin ökutæki og eftirvagna þeirra og kerfi, íhluti og aðskildar tæknieiningar sem ætlaðar eru í slík ökutæki, með tilliti til almenns öryggis (*)

EVROPUÞINGIÐ OG RÁÐ EVRÓPUSAMBANDSINS,

með hliðsjón af stofnsáttmála Evrópubandalagsins, einkum 95. gr.,

með hliðsjón af tillögu framkvæmdastjórnarinnar,

með hliðsjón af álit efnahags- og félagsmálanefndar Evrópubandalaganna ⁽¹⁾,

í samræmi við málsmeðferðina sem mælt er fyrir um í 251. gr. sáttmálans ⁽²⁾,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

1) Innri markaðurinn myndar svæði án innri landamæra þar sem tryggðir eru frjálsir vöruflutningar, frjáls för fólks, frjáls þjónustustarfsemi og frjálsir fjármagnsflutningar. Í þeim tilgangi er til staðar heildargerðarviðurkenningarkerfi Bandalagsins fyrir vélknúin ökutæki, sem komið var á með tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2007/46/EB frá 5. september 2007 um ramma um viðurkenningu á vélknúnum ökutækjum og eftirvögnum þeirra og á kerfum, íhlutum og aðskildum tæknieiningum sem ætlaðar eru í slík ökutæki (rammatilskipun) ⁽³⁾.

2) Þessi reglugerð er sérreglugerð vegna gerðarviðurkenningaraðferðar Bandalagsins sem kveðið er á um í tilskipun 2007/46/EB. Því skal IV., VI., XI. og XV. viðauka við þá tilskipun breytt til samræmis við það.

3) Þessi reglugerð hefur ekki áhrif á gerðarviðurkenningaraðferð ökutækja í einum áfanga og blandaða gerðarviðurkenningaraðferð ökutækja sem settar eru fram í 6. gr. tilskipunar 2007/46/EB.

4) Tæknilegar kröfur vegna gerðarviðurkenningar vélknúinna ökutækja hvað varðar fjölmarga öryggis- og umhverfisþætti hafa verið samræmdar innan Bandalagsins til að koma í veg fyrir mismunandi kröfur frá einu aðildarríkis til annars og til að tryggja öflugt umferðaröryggi og öfluga umhverfisvernd í gervöllu Bandalaginu.

5) Þessi reglugerð miðar einnig að því að auka samkeppnishæfni bílaiðnaðar í Bandalaginu og gerir aðildarríkjum um leið kleift að stunda markaðseftirlit með því að farið sé að ákvæðum um nákvæmar gerðarviðurkenningarkröfur þessarar reglugerðar að því er varðar að setja þær vörur sem um ræðir á markað.

6) Rétt þykir að setja fram kröfur hvað varðar bæði almennt öryggi vélknúinna ökutækja og vistvænleika hjólbarða vegna þess að tiltæk eru vöktunarkerfi fyrir þrýsting í hjólbörðum sem einnig auka öryggi og vistvænleika hjólbarða.

7) Að beiðni Evrópuþingsins hefur nýrri aðferð, sem felur í sér reglusetningu, verið beitt að því er varðar ökutækjalöggjöf Bandalagsins. Með þessari reglugerð skal því aðeins mælt fyrir um grundvallarákvæði hvað varðar öryggi ökutækja og koltvísyringslosun og hávaðamengun vegna hjólbarða, en mælt skal fyrir um tæknilegar forskriftir með framkvæmdarráðstöfunum sem samþykktar voru í samræmi við ákvörðun ráðsins 1999/468/EB frá 28. júní 1999 um reglur um meðferð framkvæmdavalds sem framkvæmdastjórninni er falið ⁽⁴⁾.

(*) Þessi EB-gerð birtist í Stjtið. ESB L 200, 31.7.2009, bls. 1. Hennar var getið í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 40/2012 frá 30. mars 2012 um breytingu á II. viðauka (Tæknilegar reglugerðir, staðlar, prófanir og vottun) við EES-samninginn, sjá *EES-viðbætur við Stjórnartíðindi Evrópusambandsins* nr. 43, 2.8.2012, bls. 17.

⁽¹⁾ Álit frá 14. janúar 2009 (hefur enn ekki verið birt í Stjórnartíðindunum).

⁽²⁾ Álit Evrópuþingsins frá 10. mars 2009 (hefur enn ekki verið birt í Stjórnartíðindunum) og ákvörðun ráðsins frá 22. júní 2009.

⁽³⁾ Stjtið. ESB L 263, 9.10.2007, bls. 1.

⁽⁴⁾ Stjtið. EB L 184, 17.7.1999, bls. 23.

- 8) Framkvæmdastjórnin skal einkum hafa umboð til að ákvarða sértækar aðferðir, prófanir og kröfur að því er varðar gerðarviðurkenningu vélknúinna ökutækja, íhluta og aðskildra tæknieininga; að skilgreina með nákvæmari hætti þá eiginleika sem hjólbarði þarf að uppfylla til að vera skilgreindur sem „hjólbarði til sérstakra nota“, „torfæruhjólbarði fyrir fagmenn“, „styrktur hjólbarði“, „hjólbarði með aukna burðargetu“, „snjóhjólbarði“, „varahjólbarði af T-gerð til tímabundinnar notkunar“ eða „hjólbarði með sérstöku veggripi“; að setja fram sérstakar öryggiskröfur fyrir ökutæki sem ætluð eru til flutnings á hættulegum farni á vegum innan eða á milli aðildarríkja; að undanskilja ákveðin ökutæki eða undirflokk ökutækja í flokkum M₂, M₃, N₂ og N₃ frá skyldu til ísetningar háþróaðs neyðarhemlunarkerfis og/eða akreinavara; að breyta viðmiðunarmörkum fyrir snúningsmótstöðu og snúningshávaða frá hjólbörðum vegna breytinga á prófunaraðferðum án þess að draga úr umhverfisvernd; að setja reglur um aðferð til ákvörðunar hávaðastigs frá hjólbörðum; að stytta sölutímabil fyrir hjólbarða sem ekki samræmast kröfum þeim sem mælt er fyrir um í þessari reglugerð og framkvæmdarráðstöfunum hennar; að breyta IV. viðauka svo að hann nái til reglugerða efnahagsnefndar Sameinuðu Þjóðanna fyrir Evrópu (reglugerðir efnahagsnefndar Sameinuðu Þjóðanna) sem eru bindandi samkvæmt ákvörðun ráðsins 97/836/EB frá 27. nóvember 1997 með hliðsjón af aðild Evrópu-bandalagsins að samningi efnahagsnefndar Sameinuðu þjóðanna fyrir Evrópu um samþykkt samræmdra tækniforskrifta fyrir ökutæki á hjólum, búnað og hluta sem heimilt er að festa og/eða nota í ökutæki á hjólum og því að ganga að skilyrðunum fyrir gagnkvæmri viðurkenningu viðurkenninga sem eru veittar á grundvelli þessara forskrifta⁽¹⁾. Þar eð þessar ráðstafanir eru almenns eðlis og þeim er ætlað að breyta veigalitlum þáttum þessarar reglugerðar, m.a. með því að bæta við hana nýjum, veigalitlum þáttum, skulu þær samþykktar í samræmi við reglunefndarmeðferðina með grannskoðun sem kveðið er á um í 5. gr. a í ákvörðun 1999/468/EB.
- 9) Til viðbótar við núverandi framtaksverkefni framkvæmdastjórnarinnar, sem stefnir að því að skilgreina vegaflokkunarkerfi, skal framkvæmdastjórnin, innan 12 mánaða frá því að þessi reglugerð öðlast gildi, leggja fram tillögu að flokkun vega ESB með tilliti til hávaðamyndunar, til viðbótar við kortlagningu hávaða af flutningi vélknúinna ökutækja, með það fyrir augum að fastsetja viðeigandi forgangsráði og kröfur um yfirborð vega og setja hámarksviðmiðunarmörk fyrir hávaðamyndun á vegum.
- 10) Tæknilegar framfarir á sviði háþróaðra öryggiskerfa ökutækja bjóða upp á nýja möguleika til þess að draga úr slysum. Til þess að lágmarka fjölda slysa er nauðsynlegt að innleiða einhverja af viðkomandi nýrri tækni.
- 11) Bindandi og samræmd notkun bestu hjólbarðaframleiðslutækni sem völ er á og lítill snúningsmótstaða hjólbarða er nauðsynleg til þess að draga úr hluta umferðar á vegum innan flutningageirans að því er varðar losun gróðurhúsalofttegunda, og á sama tíma að efla nýsköpun, atvinnu og samkeppnishæfni bílaiðnaðar í Bandalaginu.
- 12) Til þess að einfalda löggjöf um gerðarviðurkenningu í samræmi við tilmæli í lokaskýrslu nefndar háttsettra embættismanna CARS 21 þykir rétt að fella úr gildi fjölmargar tilskipanir án þess að draga úr vernd vegfarenda. Kröfurnar sem mælt er fyrir um í þessum tilskipunum skulu færðar yfir í þessa reglugerð og í stað þeirra, þar sem við á, skulu koma tilvísanir í samsvarandi reglugerðir efnahagsnefndar Sameinuðu Þjóðanna fyrir Evrópu, eins og þær eru teknar upp í lög Bandalagsins í samræmi við ákvörðun 97/836/EB. Til þess að draga úr stjórnsýslulegri byrði á gerðarviðurkenningarferlið þykir rétt að leyfa framleiðendum ökutækja að fá gerðarviðurkenningu að því er varðar þessa reglugerð, þar sem við á, með því að fá viðurkenningu í samræmi við viðeigandi reglugerðir efnahagsnefndar Sameinuðu Þjóðanna fyrir Evrópu, sem skráðar eru í IV. viðauka við þessa reglugerð.
- 13) Rétt þykir að ökutæki séu hönnuð, smíðuð og sett saman þannig að sem minnst hættu sé á að farþegar þeirra og aðrir vegfarendur verði fyrir meiðslum. Vegna þessa er nauðsynlegt að framleiðendur tryggi að ökutæki séu í samræmi við viðeigandi kröfur sem settar eru fram í þessari reglugerð og framkvæmdarráðstöfunum hennar. Þessi ákvæði skulu ná yfir, en ekki takmarkast við, kröfur tengdum heilleika burðarvirkis ökutækja, kerfi sem aðstoða stjórn ökumannsins á ökutækinu, kerfi sem veita ökumanni útsýn og upplýsingar um ástand ökutækisins og svæðisins umhverfis, ljósabúnað ökutækja, varnarbúnað fyrir farþega ökutækis, ytra borð og fylgihluti ökutækisins, massa og mál ökutækis, hjólbarða ökutækis og háþróuð ökutækjakerfi og ýmsa aðra hluti. Að auki er nauðsynlegt að ökutækidi sé í samræmi við sérstök ákvæði sem varða tiltekna vörubifreiðar og eftirvagna þeirra eða sérstök ákvæði sem varða hópbifreiðar, eftir því sem við á.
- 14) Tímaáætlunin fyrir innleiðingu sérstakra nýrra krafna fyrir gerðarviðurkenningu ökutækja skal taka tillit til þess að kröfurnar séu framkvæmanlegar í tæknilegu tilliti. Almenn séð skulu kröfurnar til að byrja með aðeins eiga við um nýjar gerðir ökutækja. Veita skal þeim gerðum ökutækja sem fyrir eru frekari frest til að uppfylla kröfurnar. Ennfremur skal skyldubundin uppsetning vöktunarkerfis fyrir þrýsting í hjólbörðum aðeins gilda um fólksbifreiðar til að byrja með. Skyldubundin uppsetning annars háþróaðs öryggisbúnaðar skal aðeins gilda um þungaflutningabifreiðar til að byrja með.
- 15) Framkvæmdastjórnin skal halda áfram að meta tæknilega og efnahagslega hagkvæmni og markaðsþroska annars háþróaðs öryggisbúnaðar og kynna skýrslu, þ.m.t., ef við á, tillögur um breytingar á þessari reglugerð eigi síðar en 1. desember 2012 og þriðja hvert ár þar á eftir.

(¹) Stjóð. EB L 346, 17.12.1997, bls. 78.

- 16) Framkvæmdastjórnin skal meta hagkvæmni þess að víkka út skyldubundna uppsetningu vöktunarkerfis fyrir þrýsting í hjólbörðum, akreinavara og háþróaðs neyðarhæmlunarkerfis til annarra flokka ökutækja og ef við á, gera tillögu um breytingar á þessari reglugerð.
- 17) Framkvæmdastjórnin skal meta hagkvæmni þess að herða kröfur um veggrip hjólarða á blautum vegum og ef við á, gera tillögu um breytingar á þessari reglugerð. Aðildarríki skulu tryggja skilvirkt markaðseftirlit.
- 18) Möguleikarnir til að auka öryggi, draga úr losun koltvísyrings og lækka hávaða sem stafar af umferð verða aðeins nýttir til fulls í tengslum við merkingakerfi sem miðast að því að veita neytendum upplýsingar um eiginleika hjólarða.
- 19) Rétt þykir að innleiða þær aðferðir sem tilkynnt var um í orðsendingu framkvæmdastjórnarinnar frá 7. febrúar 2007 sem ber heitið „Niðurstöður endurskoðunar á áætlun Bandalagsins um að draga úr losun koltvísyrings frá fólksbifreiðum og létum atvinnuökutækjum“ sem miða að því að draga úr losun koltvísyrings frá hjólbörðum. Þessari lækkun skal ná með samsetningu af hjólbörðum með lága snúningsmótstöðu og notkun vöktunarkerfa fyrir þrýsting í hjólbörðum. Á sama tíma er einnig viðeigandi að setja fram kröfur sem miða að því að draga úr hávaða vegna snertingar hjólarða og akbrautar og kröfur um veggrip á blautum vegum sem tryggja að öryggisstig hjólarða haldist. Tímaáætlun fyrir framkvæmd sem tengist þessu skal endurspegla hversu mikil áskorun er fólgin í því að uppfylla þessar kröfur. Rétt er að kveða á um lengra tímabil fyrir framkvæmd hvað varðar snúningshávaða frá hjólbörðum með tilliti til nýrra hjólarða af þeim gerðum sem þegar eru til staðar, einkum vegna þeirrar áskorunar sem felst í því að uppfylla kröfur hvað varðar snúningshávaða frá hjólbörðum og að teknu tilliti til þess tíma sem iðnaðurinn þarf til þess að skipta út þeim hjólarðategundum sem þegar eru til staðar.
- 20) Líklegt er að sumir flokkar hjólarða, þ.m.t. torfæruhjólarðar fyrir fagmenn, sem falla undir hraðatakmarkanir og hjólarðar sem aðeins eru ætlaðir ökutækjum sem skráð eru fyrir 1990, séu framleiddir í mjög litlu magni. Því er rétt að undanskilja slíka flokka hjólarða ákveðnum kröfum sem settar eru fram í þessari reglugerð og framkvæmdarráðstöfunum hennar þar sem slíkar kröfur samrýmist ekki notkun hjólarðanna eða þar sem viðbótarbyrðin sem þær hafa í för með sér telst óhófleg.
- 21) Hvað varðar sólaða hjólarða skal framkvæmdastjórnin láta fara fram tilhlýðilegt mat á þessum geira með öllum hagsmunaaðilum og meta hvort þörf sé á því að aðlaga reglugerfið.
- 22) Rétt þykir að leyfa frávik með tilliti til einhverra viðmiðunarmarkna fyrir snúningsmótstöðu eða snúningshávaða frá hjólbörðum við snúning fyrir tiltekna flokka hjólarða til þess að taka tillit til hönnunar þeirra eða nothæfiseiginleika. Einkum er rétt að ákvarða slík frávik fyrir hjólarða sem hannaðir eru með sérstöku veggripi og bættum hæmlunareiginleikum í miklum snjó.
- 23) Hjólarðar til sérstakra nota eru notaðir á ökutækjum sem fara inn á byggingar-, skógarhöggs- og námusvæði og eru því fyrst og fremst hannaðir til þess að vera nothæfari utan vega en hjólarðar sem einungis eru ætlaðir til notkunar á vegum. Til þess að ná þessu nothæfi eru þeir búnir til úr efnum sem gera þeim kleift að standast skemmdir betur en venjulegir hjólarðar og hafa kubbamynstur. Þar eð báðir þessir nauðsynlegu hönnunareiginleikar valda því að meiri hávaði kemur frá hjólbörðum til sérstakra nota en venjulegum hjólbörðum þá skal leyft að þeir gefi frá sér meiri hávaða en venjulegir hjólarðar.
- 24) Rafrænn stöðugleikabúnaður, háþrúð neyðarhæmlakerfi og akreinavarar bjóða upp á mikla möguleika á því að draga úr slysum. Því skal framkvæmdastjórnin setja kröfur um slík kerfi í samræmi við reglugerðir efnahagsnefndar Sameinuðu Þjóðanna fyrir Evrópu fyrir þá flokka ökutækja þar sem notkun þeirra á við og þar sem sýnt er fram á að þau muni bæta heildaröryggi. Veita skal nægjanlegan frest þar til þessar kröfur koma til framkvæmdar til að gera kleift að samþykkja framkvæmdarráðstafanir og þar af leiðandi þróun og notkun þessarar flóknu tækni í ökutækjum.
- 25) Frá og með 2011 fyrir nýjar gerðarviðurkenningar og frá og með 2014 fyrir ný ökutæki skulu frestir að því er varðar framkvæmd skyldubundinnar ísetningar rafræns stöðugleikabúnaðar í þung ökutæki fylgja þeim dagsetningum sem settar eru fram í þessari reglugerð.
- 26) Þar til rafræn stöðugleikakerfi hafa verið innleidd skal framkvæmdastjórnin gera ráðstafanir og efna til átaks til þess að veita upplýsingar um skilvirkni þeirra og stuðla að sölu þeirra. Til viðbótar skal framkvæmdastjórnin hafa eftirlit með verðþróun til þess að komast að raun um hvort verð nýrra bíla hækki óhóflega vegna þess að þeir séu útbúnir til þess að uppfylla nýja öryggisstaðla.
- 27) Framtíðarráðstafanir, sem lagðar eru til á grundvelli þessarar reglugerðar, eða aðferðir, sem koma til framkvæmda á grundvelli hennar, samrýmist þeim meginreglum sem framkvæmdastjórnin hefur mælt fyrir um í orðsendingu sinni með titlinum „Samkeppnisvænn reglurámmi um ökutæki á 21. öldinni“. Sérstaklega, í þágu betri reglusetningar og einföldunar og til að komast hjá stöðugri uppfærslu gildandi löggjafar Bandalagsins hvað viðkemur tækniforskriftum skal þessi reglugerð vísa til gildandi alþjóðlegra staðla og reglugerða án þess að þær séu birtar innan lagaramma Bandalagsins.

- 28) Mikilvægt er að íhlutir til endurnýjunar fyrir kerfi sem þessi reglugerð nær til skuli háðir sambærilegum öryggiskröfum og viðurkenningaraðferðum. Því er rétt að kveða á um viðurkenningu íhluta og aðskildra tæknieininga til endurnýjunar.
- 29) Aðildarríkin skulu mæla fyrir um reglur um viðurlög við brotum á ákvæðum þessarar reglugerðar og sjá til þess að þeim sé framfylgt. Þessi viðurlög skulu vera skilvirk, í réttu hlutfalli við brot og letjandi.
- 30) Þessi reglugerð tengist reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 715/2007 frá 20. júní 2007 um gerðarviðurkenningu vélknúinna ökutækja með tilliti til losunar frá léttum farþega- og atvinnuökutækjum (Euro 5 og Euro 6) og um aðgang að upplýsingum um viðgerðir og viðhald ökutækja ⁽¹⁾ og reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 443/2009 frá 23. apríl 2009 um að setja staðla um mengunarvarnargetu nýrra fólksbífreída sem hluta af samræmdri nálgun Bandalagsins til þess að draga úr losun koltvísýrings frá léttum ökutækjum ⁽²⁾. Sérstaklega skulu ráðstafanir þessarar reglugerðar hvað varðar skerðingu á losun koltvísýrings vera tengdar eins og mögulegt er viðbótarráðstöfunum til að ná fram frekari skerðingu um 10 g af koltvísýringi á grundvelli markmiðsins um 130 g losun koltvísýrings.
- 31) Framkvæmdastjórnin skal þegar þar að kemur leggja til, sem samþættari nálgun, frekari breytingar á þessari reglugerð eða leggja fram aðrar tillögur í samræmi við heildarmat á áhrifum sem tekur á öllum mögulegum viðbótarráðstöfunum sem beinast að því að ná fram þeim markmiðum um losun koltvísýrings sem óskað er og sem ná til allrar annarrar tækni sem til er á markaði, þ.m.t. tækni sem viðheldur þrýstingi í hjólbörðum, umbætur á yfirborði vega og hvaða önnur viðeigandi tækni, sem og kröfur hvað varðar skilvirkni loftræstingar, sem þegar hefur eða gæti haft skýr áhrif á snúningsmóttöðu hjólbarða eða eldsneytiseyðslu ökutækja og losun koltvísýrings.
- 32) Samræmd og heildstæð nálgun skal koma til framkvæmdar til þess að taka á því vandamáli sem stafar af hávaða á vegum. Með tilliti til þess að yfirborð vega skiptir verulegu máli að því er varðar hávaða á vegum er ISO-staðall 10844 nú í endurskoðun og ætti að skoðast í þessu samhengi með það að markmiði að bæta frekar yfirborð vega. Aðildarríki skulu fjárfesta enn frekar í samræmi við núverandi ISO-staðla til þess að bæta yfirborð vega sinna. Ennfremur skal þróa heildarstefnu um hávaðamengun sem nær til allra flutningakerfa og tekur til hávaða frá flugi og lestum til viðbótar við hávaða frá flutningum á vegum.
- 33) Því skal, frá og með gildistökuöðgum viðeigandi krafna fyrir ný ökutæki, nýja íhluti og aðskildar tæknieiningar sem mælt er fyrir um í þessari reglugerð, fella úr gildi eftirfarandi tilskipanir:
- Tilskipun ráðsins 70/221/EBE frá 20. mars 1970 um samræmingu laga aðildarríkjanna varðandi eldsneytisgeyma fyrir fljótandi eldsneyti og undirakstursvörn á vélknúnum ökutækjum og eftirvögnum þeirra ⁽³⁾,
 - Tilskipun ráðsins 70/222/EBE frá 20. mars 1970 um samræmingu laga aðildarríkjanna um flöt fyrir aftara skráningarmarki og festingar á því á vélknúnum ökutækjum og eftirvögnum þeirra ⁽⁴⁾,
 - Tilskipun ráðsins 70/311/EBE frá 8. júní 1970 um samræmingu laga aðildarríkjanna varðandi stýrisbúnað vélknúinna ökutækja og eftirvagna þeirra ⁽⁵⁾,
 - Tilskipun ráðsins 70/387/EBE frá 27. júlí 1970 um samræmingu laga aðildarríkjanna varðandi dyr á vélknúnum ökutækjum og eftirvögnum þeirra ⁽⁶⁾,
 - Tilskipun ráðsins 70/388/EBE frá 27. júlí 1970 um samræmingu laga aðildarríkjanna um hljóðmerkjabúnað vélknúinna ökutækja ⁽⁷⁾,
 - Tilskipun ráðsins 71/320/EBE frá 26. júlí 1971 um samræmingu laga aðildarríkjanna um hemlabúnað á vissum tegundum vélknúinna ökutækja og eftirvagna þeirra ⁽⁸⁾,
 - Tilskipun ráðsins 72/245/EBE frá 20. júní 1972 um rafsegultrufnanir (rafsegulviðssamhæfi) í ökutækjum ⁽⁹⁾,
 - Tilskipun ráðsins 74/60/EBE frá 17. desember 1973 um samræmingu laga aðildarríkjanna varðandi innréttingar vélknúinna ökutækja ⁽¹⁰⁾,

⁽¹⁾ Stjtið. ESB L 171, 29.6.2007, bls. 1.⁽²⁾ Stjtið. ESB L 140, 5.6.2009, bls. 1.⁽³⁾ Stjtið. ESB L 76, 6.4.1970, bls. 23.⁽⁴⁾ Stjtið. ESB L 76, 6.4.1970, bls. 25.⁽⁵⁾ Stjtið. ESB L 133, 18.6.1970, bls. 10.⁽⁶⁾ Stjtið. ESB L 176, 10.8.1970, bls. 5.⁽⁷⁾ Stjtið. ESB L 176, 10.8.1970, bls. 12.⁽⁸⁾ Stjtið. ESB L 202, 6.9.1971, bls. 37.⁽⁹⁾ Stjtið. ESB L 152, 6.7.1972, bls. 15.⁽¹⁰⁾ Stjtið. ESB L 38, 11.2.1974, bls. 2.

- Tilskipun ráðsins 74/61/EBE frá 17. desember 1973 um samræmingu laga aðildarríkjanna varðandi búnað til að koma í veg fyrir notkun vélknúins ökutækis án leyfis ⁽¹⁾,
- Tilskipun ráðsins 74/297/EBE frá 4. júní 1974 um samræmingu laga aðildarríkjanna varðandi innri stjórnþúnað vélknúinna ökutækja (hegðun stýrisbúnaðar í árekstri) ⁽²⁾,
- Tilskipun ráðsins 74/408/EBE frá 22. júlí 1974 um sæti, sætisfestingar og höfuðpúða í vélknúnum ökutækjum ⁽³⁾,
- Tilskipun ráðsins 74/483/EBE frá 17. september 1974 um samræmingu laga aðildarríkjanna varðandi útstæða hluta vélknúinna ökutækja ⁽⁴⁾,
- Tilskipun ráðsins 75/443/EBE frá 26. júní 1975 um samræmingu laga aðildarríkjanna varðandi bakkskiptingu og hraðamæli vélknúinna ökutækja ⁽⁵⁾,
- Tilskipun ráðsins 76/114/EBE frá 18. desember 1975 um samræmingu laga aðildarríkjanna um lögboðnar merkiplötur og áletranir á vélknúnum ökutækjum og eftirvögnum þeirra, staðsetningu þeirra og uppsetningu ⁽⁶⁾,
- Tilskipun ráðsins 76/115/EBE frá 18. desember 1975 um samræmingu laga aðildarríkjanna varðandi festingar öryggisbeltá í vélknúnum ökutækjum ⁽⁷⁾,
- Tilskipun ráðsins 76/756/EBE frá 27. júlí 1976 um samræmingu laga aðildarríkjanna varðandi ljósa- og ljósmerkjabúnað vélknúinna ökutækja og eftirvagna þeirra ⁽⁸⁾,
- Tilskipun ráðsins 76/757/EBE frá 27. júlí 1976 um samræmingu laga aðildarríkjanna varðandi endurskin frá glitmerkjum á vélknúnum ökutækjum og eftirvögnum þeirra ⁽⁹⁾,
- Tilskipun ráðsins 76/758/EBE frá 27. júlí 1976 um samræmingu laga aðildarríkjanna varðandi breiddarljóssker, stöðuhlíðarljóssker að aftan og framan, hemlaljóssker, ljóssker fyrir dagljósabúnað og hlíðarljóssker á vélknúnum ökutækjum og eftirvögnum þeirra ⁽¹⁰⁾,
- Tilskipun ráðsins 76/759/EBE frá 27. júlí 1976 um samræmingu laga aðildarríkjanna varðandi stefnuljósabúnað vélknúinna ökutækja og eftirvagna þeirra ⁽¹¹⁾,
- Tilskipun ráðsins 76/760/EBE frá 27. júlí 1976 um samræmingu laga aðildarríkjanna varðandi númersljós vélknúinna ökutækja og eftirvagna þeirra ⁽¹²⁾,
- Tilskipun ráðsins 76/761/EBE frá 27. júlí 1976 um samræmingu laga aðildarríkjanna varðandi aðalljós vélknúinna ökutækja sem virka sem háljós og/eða lágljós og varðandi ljósgjafa (glóþráðarperur og aðra ljósgjafa) til nota í viðurkenndar ljóskers-einingar vélknúinna ökutækja og eftirvagna þeirra ⁽¹³⁾,
- Tilskipun ráðsins 76/762/EBE frá 27. júlí 1976 um samræmingu laga aðildarríkjanna varðandi þokuljóssker að framan á vélknúnum ökutækjum ⁽¹⁴⁾,
- Tilskipun ráðsins 77/389/EBE frá 17. maí 1977 um samræmingu laga aðildarríkjanna varðandi dráttarþúnað vélknúinna ökutækja ⁽¹⁵⁾,
- Tilskipun ráðsins 77/538/EBE frá 28. júní 1977 um samræmingu laga aðildarríkjanna varðandi þokuljós að aftan á vélknúnum ökutækjum og eftirvögnum þeirra ⁽¹⁶⁾,
- Tilskipun ráðsins 77/539/EBE frá 28. júní 1977 um samræmingu laga aðildarríkjanna varðandi bakkljós á vélknúnum ökutækjum og eftirvögnum þeirra ⁽¹⁷⁾,
- Tilskipun ráðsins 77/540/EBE frá 28. júní 1977 um samræmingu laga aðildarríkjanna varðandi stöðuljós á vélknúnum ökutækjum ⁽¹⁸⁾,

⁽¹⁾ Stjtuð. ESB L 38, 11.2. 1974, bls. 22.

⁽²⁾ Stjtuð. ESB L 165, 20.6. 1974, bls. 16.

⁽³⁾ Stjtuð. ESB L 221, 12.8. 1974, bls. 1.

⁽⁴⁾ Stjtuð. ESB L 266, 2.10. 1974, bls. 4.

⁽⁵⁾ Stjtuð. ESB L 196, 26.7. 1975, bls. 1.

⁽⁶⁾ Stjtuð. ESB L 24, 30.1. 1976, bls. 1.

⁽⁷⁾ Stjtuð. ESB L 24, 30.1. 1976, bls. 6.

⁽⁸⁾ Stjtuð. ESB L 262, 27.9. 1976, bls. 1.

⁽⁹⁾ Stjtuð. ESB L 262, 27.9. 1976, bls. 32.

⁽¹⁰⁾ Stjtuð. ESB L 262, 27.9. 1976, bls. 54.

⁽¹¹⁾ Stjtuð. ESB L 262, 27.9. 1976, bls. 71.

⁽¹²⁾ Stjtuð. ESB L 262, 27.9. 1976, bls. 85.

⁽¹³⁾ Stjtuð. ESB L 262, 27.9. 1976, bls. 96.

⁽¹⁴⁾ Stjtuð. ESB L 262, 27.9. 1976, bls. 122.

⁽¹⁵⁾ Stjtuð. ESB L 145, 13.6. 1977, bls. 41.

⁽¹⁶⁾ Stjtuð. ESB L 220, 29.8. 1977, bls. 60.

⁽¹⁷⁾ Stjtuð. ESB L 220, 29.8. 1977, bls. 72.

⁽¹⁸⁾ Stjtuð. ESB L 220, 29.8. 1977, bls. 83.

- Tilskipun ráðsins 77/541/EBE frá 28. júní 1977 um samræmingu laga aðildarríkjanna varðandi öryggisbelti og aðhaldsbúnað í vélknúnum ökutækjum ⁽¹⁾,
- Tilskipun ráðsins 77/649/EBE frá 27. september 1977 um samræmingu laga aðildarríkjanna varðandi sjónsvið ökumanna vélknúinna ökutækja ⁽²⁾,
- Tilskipun ráðsins 78/316/EBE frá 21. desember 1977 um samræmingu laga aðildarríkjanna varðandi innri stjórnþúnað vélknúinna ökutækja (merkingu stjórnrofa, gaumljósa og merkjabúnaðar) ⁽³⁾,
- Tilskipun ráðsins 78/317/EBE frá 21. desember 1977 um samræmingu laga aðildarríkjanna varðandi upphitun og rakahreinsun á rúðum vélknúinna ökutækja ⁽⁴⁾,
- Tilskipun ráðsins 78/318/EBE frá 21. desember 1977 um samræmingu laga aðildarríkjanna varðandi þurrku- og sprautubúnað vélknúinna ökutækja ⁽⁵⁾,
- Tilskipun ráðsins 78/549/EBE frá 12. júní 1978 um samræmingu laga aðildarríkjanna varðandi hjólhlifar vélknúinna ökutækja ⁽⁶⁾,
- Tilskipun ráðsins 78/932/EBE frá 16. október 1978 um samræmingu laga aðildarríkjanna varðandi höfuðpúða á sætum vélknúinna ökutækja ⁽⁷⁾,
- Tilskipun ráðsins 89/297/EBE frá 13. apríl 1989 um samræmingu laga aðildarríkjanna varðandi hliðarvörn (hliðarhlifar) á tilteknum vélknúnum ökutækjum og eftirvögnum þeirra ⁽⁸⁾,
- Tilskipun ráðsins 91/226/EBE frá 27. mars 1991 um samræmingu laga aðildarríkjanna varðandi fyrirkomulag hjól- og aurhlífa á tilteknum gerðum vélknúinna ökutækja og eftirvagna þeirra ⁽⁹⁾,
- Tilskipun ráðsins 92/21/EBE frá 31. mars 1992 um massa og mál vélknúinna ökutækja í flokki M₁ ⁽¹⁰⁾,
- Tilskipun ráðsins 92/22/EBE frá 31. mars 1992 um öryggisrúður og efni í rúður vélknúinna ökutækja og eftirvagna þeirra ⁽¹¹⁾,
- Tilskipun ráðsins 92/23/EBE frá 31. mars 1992 varðandi hjólbarða á vélknúnum ökutækjum og eftirvögnum þeirra og ásetningu þeirra ⁽¹²⁾,
- Tilskipun ráðsins 92/24/EBE frá 31. mars 1992 um hraðatakmarkunarbúnað eða svipuð innbyggð hraðatakmarkunarkerfi í ákveðnum flokkum vélknúinna ökutækja ⁽¹³⁾,
- Tilskipun ráðsins 92/114/EBE frá 17. desember 1992 varðandi útstæða hluta framan við afturþil stýrishúss á vélknúnum ökutækjum í flokki N ⁽¹⁴⁾,
- Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 94/20/EB frá 30. maí 1994 um vélrænan tengibúnað vélknúinna ökutækja og eftirvagna þeirra og festingu hans við ökutækin ⁽¹⁵⁾,
- Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 95/28/EB frá 24. október 1995 varðandi brunaeiginleika efna sem eru notuð við innréttingar á ökutækjum í tilteknum flokkum ⁽¹⁶⁾,
- Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 96/27/EB frá 20. maí 1996 um verndun ökumanns og farþega í ökutækjum við högg frá hlið og breytingu á tilskipun 70/156/EBE ⁽¹⁷⁾,
- Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 96/79/EB frá 16. desember 1996 um verndun ökumanns og farþega í vélknúnum ökutækjum við högg að framan og breytingu á tilskipun 70/156/EBE ⁽¹⁸⁾,
- Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 97/27/EB frá 22. júlí 1997 um massa og mál tiltekinna flokka vélknúinna ökutækja og eftirvagna þeirra og breytingu á tilskipun 70/156/EBE ⁽¹⁹⁾,

⁽¹⁾ Stjtuð. ESB L 220, 29.8. 1977, bls. 95.⁽²⁾ Stjtuð. ESB L 267, 19.10. 1977, bls. 1.⁽³⁾ Stjtuð. ESB L 81, 28.3. 1978, bls. 3.⁽⁴⁾ Stjtuð. ESB L 81, 28.3. 1978, bls. 27.⁽⁵⁾ Stjtuð. ESB L 81, 28.3. 1978, bls. 49.⁽⁶⁾ Stjtuð. ESB L 168, 26.6. 1978, bls. 45.⁽⁷⁾ Stjtuð. ESB L 325, 20.11. 1978, bls. 1.⁽⁸⁾ Stjtuð. ESB L 124, 5.5. 1989, bls. 1.⁽⁹⁾ Stjtuð. ESB L 103, 23.4. 1991, bls. 5.⁽¹⁰⁾ Stjtuð. ESB L 129, 14.5. 1992, bls. 1.⁽¹¹⁾ Stjtuð. ESB L 129, 14.5. 1992, bls. 11.⁽¹²⁾ Stjtuð. ESB L 129, 14.5. 1992, bls. 95.⁽¹³⁾ Stjtuð. ESB L 129, 14.5. 1992, bls. 154.⁽¹⁴⁾ Stjtuð. ESB L 409, 31.12. 1992, bls. 17.⁽¹⁵⁾ Stjtuð. ESB L 195, 29.7. 1994, bls. 1.⁽¹⁶⁾ Stjtuð. ESB L 281, 23.11. 1995, bls. 1.⁽¹⁷⁾ Stjtuð. ESB L 169, 8.7. 1996, bls. 1.⁽¹⁸⁾ Stjtuð. ESB L 18, 21.1. 1997, bls. 7.⁽¹⁹⁾ Stjtuð. ESB L 233, 25.8. 1997, bls. 1.

— Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 98/91/EB frá 14. desember 1998 um vélknúin ökutæki og eftirvagna þeirra sem nota á til að flytja hættulegan farn á vegum og um breytingu á tilskipun 70/156/EBE um gerðarviðurkenningu á vélknúnum ökutækjum og eftirvögnum þeirra ⁽¹⁾,

— Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2000/40/EB frá 26. júní 2000 um samræmingu laga aðildarríkjanna um undirakstursvörn að framan fyrir vélknúin ökutæki og um breytingu á tilskipun ráðsins 70/156/EBE ⁽²⁾,

— Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2001/56/EB frá 27. september 2001 um hitakerfi fyrir vélknúin ökutæki og eftirvagna þeirra, breytingu á tilskipun ráðsins 70/156/EBE og niðurfellingu á tilskipun ráðsins 78/548/EBE ⁽³⁾,

— Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2001/85/EB frá 20. nóvember 2001 um sérákvæði fyrir ökutæki sem eru ætluð til farþegaflutninga og taka fleiri en átta manns í sæti auk ökumanns og um breytingu á tilskipunum 70/156/EBE og 97/27/EB ⁽⁴⁾,

— Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2003/97/EB frá 10. nóvember 2003 um samræmingu laga aðildarríkjanna um gerðarviðurkenningu á búnaði til að auka sjónsvið og ökutækjum með slíkum búnaði, um breytingu á tilskipun 70/156/EBE og niðurfellingu á tilskipun 71/127/EBE ⁽⁵⁾,

34) Þar eð aðildarríkin geta ekki fyllilega náð markmiði þessarar reglugerðar, þ.e. að koma á innri markaði með því að innleiða sameiginlegar tæknilegar kröfur varðandi öryggi og vistvænleika vélknúinna ökutækja og hjólbarða, og því markmiði verður betur náð á vettvangi Bandalagsins vegna umfangs þess, er Bandalaginu heimilt að samþykkja rádstafanir í samræmi við dreifræðisregluna eins og kveðið er á um í 5. gr. sáttmálans. Í samræmi við meðalhöfsregluna, eins og hún er sett fram í þeirri grein, er ekki gengið lengra en nauðsyn krefur í þessari reglugerð til að ná þessu markmiði.

SAMÞYKKT REGLUGERÐ ÞESSA:

I. KAFLI

EFNI, GILDISSVIÐ OG SKILGREININGAR

1. gr.

Efni

Í þessari reglugerð eru settar kröfur:

1. um gerðarviðurkenningu vélknúinna ökutækja, eftirvagna þeirra og kerfa, íhluta og aðskildra tæknieininga sem ætlaðar eru í slík ökutæki með tilliti til öryggis þeirra,

2. um gerðarviðurkenningu vélknúinna ökutækja að því er varðar vöktunarkerfi fyrir þrýsting í hjólbörðum, með tilliti til öryggis þeirra, eldsneytisnýtingar og losun koltvísýrings og að því er varðar gírskiptivísa, með tilliti til eldsneytisnýtingar þeirra og losunar koltvísýrings, og

3. um gerðarviðurkenningu nýframleiddra hjólbarða með tilliti til öryggis þeirra, eiginleika að því er varðar snúningsmótstöðu og hávaðamengunar vegna snúningshávaða.

2. gr.

Gildissvið

Þessi reglugerð gildir um ökutæki í flokkum M, N og O og kerfi, íhluti og aðskildar tæknieiningar sem ætlaðar eru í slík ökutæki eins og skilgreint er í A-þætti II. viðauka við tilskipun 2007/46/EB með fyrirvara um 5. til 12. gr. þessarar reglugerðar.

3. gr.

Skilgreiningar

Í þessari reglugerð gilda skilgreiningarnar í 3. gr. tilskipunar 2007/46/EB.

Að auki er merking eftirfarandi hugtaka sem hér segir:

1. „rafrænn stöðugleikabúnaður“: rafstýringarbúnaður fyrir ökutæki sem bætir stöðugleika ökutækisins meðan það er á ferð.

2. „M₂ eða M₃ ökutæki í undirflokki I“: ökutæki í flokki M₂ eða M₃ sem getur borið 22 farþega auk ökumanns sem byggt er með rými fyrir standandi farþega til að gera kleift að farþegar fari ört í og úr ökutækinu.

3. „M₂ eða M₃ ökutæki í undirflokki A“: ökutæki í flokki M₂ eða M₃ sem getur borið 22 farþega auk ökumanns sem hannað er til að bera standandi farþega og hefur sæti fyrir standandi farþega.

4. „akreinavari“: kerfi til að vara ökumann við því að ökutækið sveigi fyrir slysi af þeirri akrein sem það ekur eftir,

⁽¹⁾ Stjtuð. ESB L 11, 16.1. 1999, bls. 25.

⁽²⁾ Stjtuð. ESB L 203, 10.8. 2000, bls. 9.

⁽³⁾ Stjtuð. ESB L 292, 9.11. 2001, bls. 21.

⁽⁴⁾ Stjtuð. ESB L 42, 13.2. 2002, bls. 1.

⁽⁵⁾ Stjtuð. ESB L 25, 29.1. 2004, bls. 1.

5. „háþróað neyðarhemlunarkerfi“: kerfi sem getur numið neyðarástand með sjálfvirkum hætti og virkjað hemlakerfi ökutækisins til þess að draga úr hraða ökutækisins í þeim tilgangi að forðast eða milda árekstur,

6. „tala fyrir burðargetu“: ein eða tvær tölur sem gefa til kynna þá hleðslu sem einn hjólbarði, eða einfaldir eða tvöfaldir hjólbarðar geta borið á þeim hraða sem svarar til tengds hraðaflokks og þegar hann er notaður í samræmi við þær kröfur sem framleiðandi tiltekur,

7. „vöktunarkerfi fyrir þrýsting í hjólbörðum“: kerfi sem sett er í ökutæki og sem getur metið þrýsting í hjólbörðum eða breytingu á þrýstingi á tímabili og sendir samsvarandi upplýsingar til notanda meðan ökutækið er í gangi,

8. „hjólarði til sérstakra nota“: hjólarði sem ætlaður er fyrir blandaða notkun bæði á vegum og utan vega eða fyrir aðra sérstaka notkun,

9. „torfæruhjólarði fyrir fagmenn“: hjólarði til sérstakra nota, aðallega við erfið skilyrði utan vega,

10. „styrktur hjólarði“ eða „hjólarði með aukna burðargetu“: loftfylltur hjólarði með uppbyggingu hjólarða í flokki C1 þar sem hjólarðastofninn er hannaður til þess að bera meiri hleðslu en samsvarandi staðlaður hjólarði,

11. „snjóhjólarði“: hjólarði með sólamynstri, efni eða uppbyggingu sóla, sem fyrst og fremst er hannaður til að ná betri eiginleikum í snjó en venjulegur hjólarði með tilliti til getu til að koma ökutæki af stað eða viðhalda hreyfingu þess.

12. „varahjólarði af T-gerð til tímabundinnar notkunar“: varahjólarði sem hannaður er til tímabundinnar notkunar með hærri loftþrýstingi en ákvarðaður hefur verið fyrir staðlaða og styrkta hjólarða,

13. „hjólarði með sérstöku veggripi“: hjólarði í flokkum C2 eða C3 sem ber áletrunina „M + S“, „M.S.“ eða „M&S“ og er ætlaður til áfestingar á drífás eða ása ökutækis,

14. „óvarinn vegfarandi“: gangandi vegfarendur, hjólréiðamenn og ökumenn bifhjóla,

15. „gírskiptivísir“ eða „GSI“: sýnilegur vísir sem mælir með því að ökumaður skipti um gír.

16. „beinskiptur gírkassi“: gírkassi sem hægt er að stjórna í ham þar sem skipting milli allra eða sumra giranna er alltaf bein afleiðing aðgerðar ökumanns, án tillits til þess með hvaða hætti henni er komið fyrir í ökutækinu; þetta nær ekki til kerfa þar sem ökumaðurinn getur aðeins valið fyrir fram ákveðna gírskiptingarátætlun eða takmarkað þann fjölda gíra sem hægt er að nota til aksturs og þar sem raunverulegar gírskiptingar eru óháðar ákvörðun ökumanns í samræmi við tiltekin akstursmynstur.

II. KAFLI

SKYLDUR FRAMLEIÐENDA

4. gr.

Almennar skyldur

1. Framleiðendur skulu sýna fram á að öll ný ökutæki, sem eru seld, skráð eða tekin í notkun innan Bandalagsins, séu gerðarviðurkennd í samræmi við þessa reglugerð og framkvæmdarráðstafanir hennar.

2. Framleiðendur geta valið um að sækja um gerðarviðurkenningu að því er varðar öll kerfi og uppsetningu allra íhluta og aðskildra tæknieininga sem þessi reglugerð nær til eða að sækja um gerðarviðurkenningu að því er varðar eitt eða fleiri kerfi og uppsetningu eins eða fleiri íhluta og einnar eða fleiri aðskildra tæknieininga sem þessi reglugerð nær til. Gerðarviðurkenning í samræmi við reglugerðir efnahagsnefndar Sameinuðu Þjóðanna fyrir Evrópu sem skráðar eru í IV. viðauka skal teljast EB-gerðarviðurkenning í samræmi við þessa reglugerð og framkvæmdarráðstafanir hennar.

3. Framleiðendur skulu sýna fram á að öll ný kerfi, íhlutir og aðskildar tæknieiningar sem eru seld eða tekin í notkun innan Bandalagsins, séu gerðarviðurkennd í samræmi við þessa reglugerð og framkvæmdarráðstafanir hennar.

5. gr.

Almennar kröfur og prófanir

1. Framleiðendur skulu tryggja að ökutæki séu hönnuð, smíðuð og sett saman þannig að sem minnst hætta sé á að farþegar þeirra og aðrir vegfarendur verði fyrir meiðslum..

2. Framleiðendur skulu tryggja að ökutæki, kerfi, íhlutir og aðskildar tæknieiningar uppfylli viðeigandi kröfur sem settar eru fram í þessari reglugerð og framkvæmdarráðstöfunum hennar, þ.m.t. kröfur sem varða:

a) heilleika burðarvirkis ökutækisins, þ.m.t. höggpófanir,

b) kerfi til að aðstoða ökumann við að stjórna ökutækinu, þ.m.t. stýrisbúnaður, hemlabúnaður og rafrænn stöðugleikabúnaður,

c) kerfi sem veita ökumanni sýn og upplýsingar um ástand ökutækisins og svæðið umhverfis það, þ.m.t. rúður, speglar og upplýsingakerfi ökumanns,

d) ljósabúnað ökutækis,

e) verndun farþega ökutækisins, þ.m.t. innréttingar, höfuðpúðar, sætisbelti, „ISOfix“-festingar eða innbyggður aðhaldsbúnaður fyrir börn og hurðir ökutækis,

f) ytra borð ökutækis og fylgihlutir,

g) rafsegulviðssamhæfi,

- h) hljóðmerkjabúnað, flokkum M_2 og M_3 uppfylla þær kröfur sem settar eru fram í 2. og 5. mgr. þessarar greinar og framkvæmdarráðstöfunum þeirra.
- i) hitakerfi,
- j) búnað til að koma í veg fyrir notkun án leyfis, 2. Flutningsgeta ökutækis, þ.m.t. sitjandi og standandi farþegar og farþegar í hjólastólum, skal vera viðeigandi hvað varðar massa, stærð og útfærslu ökutækisins.
- k) auðkenningarkerfi ökutækis, 3. Yfirbyggingar ökutækja skulu hannaðar og smíðaðar þannig að mögulegt sé að ökutæki sé stjórnað á öruggan og stöðugan hátt, jafnvel þegar það er fullhlaðið. Viðeigandi ráðstafanir skulu gerðar til að tryggja öruggt aðgengi í og úr ökutækinu, sérstaklega ef um neyðartilvik er að ræða.
- l) massa og mál,
- m) rafmagnsöryggi,
- n) gírskiptivísa, 4. Ökutæki í undirflokki I skulu aðgengileg fólki með hreyfihömlun, þ.m.t. fólki sem notar hjólastól.
3. Kröfurnar sem um getur í 1. og 2. mgr. gilda um ökutæki og kerfi, íhluti og aðskildar tæknieiningar sem ætlaðar eru í slík ökutæki, eins og tiltekið er í I. viðauka. 5. Efni sem notuð eru við innréttingar á hópþreidum skulu eftir því sem mögulegt er, koma í veg fyrir eða a.m.k. hefta útbreiðslu elds þannig að farþegar geti yfirgefið ökutækið ef eldur kemur upp.

6. gr.

Sértækar kröfur að því er varðar tiltekin ökutæki í flokkum N og O

1. Til viðbótar við þær kröfur sem er að finna í 5., 8., 9., 10. og 12. gr. og framkvæmdarráðstöfunum þeirra skulu ökutæki í flokkum N og O, þar sem við á, uppfylla þær kröfur sem settar eru fram í 2. og 5. mgr. þessarar greinar og framkvæmdarráðstöfunum þeirra.
2. Ökutæki í flokkum N_2 og N_3 skulu smíðuð þannig að tryggt sé að komi til árekstrar að framan við annað ökutæki sé sem minnst hætt á að farþegar ökutækisins verði fyrir meiðslum vegna undiraksturs.
3. Ökutæki í flokkum N_2 , N_3 , O_3 og O_4 skulu smíðuð þannig að tryggt sé að komi til þess að óvarinn vegfarandi rekist á ökutækið frá hlið, sé sem minnst hætt á að þessi óvarði vegfarandi verði fyrir meiðslum vegna undiraksturs.
4. Stýrishús ökutækisins eða rýmið sem er ætlað öikumanni og farþegum skal vera nægilega sterkt til að veita þeim sem í því eru vernd komi til höggs, með hliðsjón af 29. reglugerð efnahagsnefndar Sameinuðu Þjóðanna fyrir Evrópu.
5. Ökutæki í flokkum N_2 , N_3 , O_3 og O_4 skulu smíðuð þannig að áhrifin sem úði frá ökutækinu hefur á getu öikumanna annarra ökutækja til að sjá séu sem minnst.

7. gr.

Sérstakar kröfur að því er varðar ökutæki í flokkum M_2 og M_3

1. Til viðbótar við þær kröfur sem er að finna í 5., 8., 9., 10. og 12. gr. og framkvæmdarráðstöfunum þeirra skulu ökutæki í

8. gr.

Flokkun hjólbarða

1. Hjólbarða skal flokka á eftirfarandi hátt:
- a) Hjólbarðar í flokki C1 — hjólbarðar sem fyrst og fremst eru hannaðir fyrir ökutæki í flokkum M_1 , N_1 , O_1 og O_2 ,
- b) Hjólbarðar í flokki C2 — hjólbarðar sem fyrst og fremst eru hannaðir fyrir ökutæki í flokkum M_2 , M_3 , N, O_3 og O_4 með tölu fyrir burðargetu fyrir einfalda hjólbarða ≤ 121 og táknið „N“ fyrir hraðaflokk \geq „N“.
- c) Hjólbarðar í flokki C3 — hjólbarðar sem fyrst og fremst eru hannaðir fyrir ökutæki í flokkum M_2 , M_3 , N, O_3 og O_4 með einhverri af eftirfarandi tölum fyrir burðargetu:
- i. tala fyrir burðargetu fyrir einfalda hjólbarða ≤ 121 og táknið „M“ fyrir hraðaflokk,
- ii. tala fyrir burðargetu fyrir einfalda hjólbarða ≥ 122 .

Hjólbarða má flokka í fleiri en einn flokk að því gefnu að hann uppfylli öll viðeigandi skilyrði hvers þess flokks sem hann er flokkaður í.

2. Skráin yfir tölur fyrir burðargetu og samsvarandi massa þeirra, sem er að finna í reglugerðum efnahagsnefndar Sameinuðu Þjóðanna fyrir Evrópu nr. 30 og 54 gildir.

9. gr.

Sértæk ákvæði að því er varðar hjólbarða ökutækja, uppsetningu hjólbarða og vöktunarkerfi fyrir þrýsting í hjólbörðum.

1. Allir hjólbarðar sem fylgja með sem hluti búnaðar ökutækis, þ.m.t. þar sem við á, varahjólbarðar, skulu henta til notkunar á ökutækin sem þeir eru ætlaðir, einkum með tilliti til mála þeirra, hraða og nothæfiseiginleika hvað varðar burðargetu.

2. Ökutæki í flokki M₁ skulu útbúin nákvæmu vöktunarkerfi fyrir þrýsting í hjólbörðum sem getur veitt ökumanni viðvörðun inni í bílnum ef þörf krefur þegar þrýstingur minnkar í hjólbarða, til hámarksnýtingar eldsneytis og öryggis á vegum. Setja skal viðeigandi mörk að því er varðar tækniforskriftir til að ná þessu, sem skal ennfremur leyfa nálgun sem ekki gengur út frá neinni ákveðinni tækni og er kostnaðarhagkvæm í þróun nákvæmra vöktunarkerfa fyrir þrýsting í hjólbörðum.

3. Allir hjólbarðar í flokki C1 skulu uppfylla kröfur um veggrip á blautum vegum, sem er að finna í A-hluta II. viðauka.

4. Allir hjólbarðar skulu uppfylla kröfur um snúningsmótstöðu í B-hluta II. viðauka.

5. Allir hjólbarðar skulu uppfylla kröfur um snúningshávaða frá hjólbörðum í C-hluta II. viðauka.

6. Ákvæði 3., 4. og 5. málsgreinar gilda ekki um:

- a) hjólbarða sem einungis eru ætlaðir til notkunar á hraða sem er undir 80 km/klst,
- b) hjólbarða þar sem nafnþvermál brúna er 254 mm eða minna eða 635 mm eða meira,
- c) varahjólbarða af T-gerð til tímabundinnar notkunar,
- d) hjólbarða sem einungis eru hannaðir til ásetningar á ökutæki sem voru fyrst skráð fyrir 1. október 1990,
- e) hjólbarða sem búnir eru viðbótarbúnaði til að bæta gripeiginleika.

7. Kröfurnar varðandi snúningsmótstöðu og snúningshávaða hjólbarða sem settar eru fram í B- og C-hluta II. viðauka gilda ekki um torfæruhjólbarða fyrir fagmenn.

10. gr.

Háþróuð ökutækjakerfi

1. Með fyrirvara um undanþágur, sem gerðar eru í samræmi við a-lið 3. mgr., 14. gr., skulu ökutæki í flokkum M₂, M₃, N₂ og N₃ vera útbúin háþróuðu neyðarhemlunarkerfi sem skal uppfylla kröfur þessarar reglugerðar og framkvæmdarráðstafana hennar.

2. Með fyrirvara um undanþágur, sem gerðar eru í samræmi við a-lið 3. mgr., 14. gr., skulu ökutæki í flokkum M₂, M₃, N₂ og N₃ vera útbúin akreinavara sem skal uppfylla kröfur þessarar reglugerðar og framkvæmdarráðstafana hennar.

11. gr.

Gírskiptivísar

Ökutæki í flokki M₁ með viðmiðunarmassa sem er ekki meiri en 2 610 kg og ökutæki sem gerðarviðurkenning hefur verið rýmkuð til í samræmi við 2. mgr. 2. gr. reglugerðar (EB) nr. 715/2007 sem hafa beinskiptan girkassa skulu útbúin gírskiptivísi í samræmi við kröfur þessarar reglugerðar og framkvæmdarráðstafana hennar.

12. gr.

Rafrænn stöðugleikabúnaður

1. Ökutæki í flokkum M₁ og N₁ skulu útbúin rafrænum stöðugleikabúnaði sem uppfyllir kröfur þessarar reglugerðar og framkvæmdarráðstafana hennar.

2. Að undanskildum torfærutækjum, eins og þau eru skilgreind í liðum 4.2 og 4.3 í A-þætti II. viðauka við tilskipun 2007/46/EB, skulu eftirfarandi ökutæki útbúin rafrænum stöðugleikabúnaði sem uppfyllir kröfur þessarar reglugerðar og framkvæmdarráðstafana hennar:

- a) ökutæki í flokkum M₂ og M₃, nema þau sem eru með fleiri en þrjá ása, liðvagnar og hópbifreiðar í undirflokki I eða undirflokki A,
- b) ökutæki í flokkum N₂ og N₃, nema þau sem eru með fleiri en þrjá ása, dráttarbifreiðar fyrir festivagna með heildarmassa ökutækis á bilinu 3,5 til 7,5 tonn og ökutæki til sérstakra nota, eins og þau eru skilgreind í liðum 5.7 og 5.8 í A-þætti II. viðauka við tilskipun 2007/46/EB,
- c) ökutæki í flokkum O₃ og O₄ sem útbúin eru loftfjöðrun, nema fyrir þau sem eru með fleiri en þrjá ása, eftirvagna fyrir þungaflutninga og eftirvagna með rými fyrir standandi farþega.

III. KAFLI

SKYLDUR AÐILDARRÍKJANNA

13. gr.

Gerðarviðurkenning ökutækja, íhluta og aðskildra tæknieininga

1. Frá og með 1. nóvember 2011 skulu landsyfírvöld, af ástæðum sem varða rafræn stöðugleikakerfa, synja um EB-gerðarviðurkenningu eða landsbundna gerðarviðurkenningu að því er varðar nýjar gerðir ökutækja í flokkum M₁ og N₁, sem ekki uppfylla kröfur þessarar reglugerðar og framkvæmdarráðstafana hennar.

Eftir framkvæmdardagsetningarnar sem settar eru fram í töflu 1 í V. viðauka, skulu landsyfírvöld, af ástæðum sem varða rafræn stöðugleikakerfi, synja um EB-gerðarviðurkenningu eða landsbundna gerðarviðurkenningu að því er varðar nýjar gerðir ökutækja í flokkum M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ og O₄, sem ekki uppfylla kröfur þessarar reglugerðar og framkvæmdarráðstafanir hennar.

2. Frá og með 1. nóvember 2012 skulu landsyfírvöld, af ástæðum sem varða þau svið öryggis ökutækja og hjólbarða sem falla undir 5. til 8. gr., 2. mgr. 9. gr og 11. gr., synja um:

a) EB-gerðarviðurkenningu eða landsbundna gerðarviðurkenningu að því er varðar nýjar gerðir ökutækja í þeim flokkum sem tilgreindir eru í þessum greinum og framkvæmdarráðsstofunum þeirra ef slík ökutæki uppfylla ekki þessa reglugerð og framkvæmdarráðstafanir hennar, og

b) EB-gerðarviðurkenningu íhlutar/aðskildrar tæknieiningar að því er varðar nýjar gerðir íhluta eða aðskildra tæknieininga sem ætluð eru í slík ökutæki ef slíkir íhlutir eða aðskildar tæknieiningar uppfylla ekki þessa reglugerð og framkvæmdarráðstafanir hennar.

3. Frá og með 1. nóvember 2012 skulu landsyfírvöld af ástæðum sem varða hjólbarða sem 1. mgr. og 3. til 7. mgr. 9. gr. II. viðauka ná til, að undanskildum viðmiðunarmörkum snúningsmótstöðu sem sett eru fram í töflu 2 í B-hluta II. viðauka synja um gerðarviðurkenningu íhlutar/aðskildrar tæknieiningar að því er varðar nýjar gerðir hjólbarða sem uppfylla ekki þessa reglugerð og framkvæmdarráðstafanir hennar.

Frá og með 1. nóvember 2013 skulu landsyfírvöld af ástæðum sem varða hjólbarða sem 1. mgr. og 3. til 7. mgr. 9. gr. II. viðauka ná til, að undanskildum viðmiðunarmörkum snúningsmótstöðu sem sett eru fram í töflu 2 í B-hluta II. viðauka, synja um EB-gerðarviðurkenningu eða landsbundna gerðarviðurkenningu að því er varðar nýjar gerðir ökutækja í flokkum M, N og O sem uppfylla ekki þessa reglugerð og framkvæmdarráðstafanir hennar.

4. Eftir framkvæmdardagsetningarnar sem settar eru fram í töflu 2 í V. viðauka, skulu landsyfírvöld af ástæðum sem varða rafræn stöðugleikakerfi, líta svo á að samræmisvottorð fyrir ný ökutæki í flokkum M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ og O₄ séu ekki lengur gild að því er varðar 26. gr. tilskipunar 2007/46/EB og skulu banna skráningu, sölu og það að taka í notkun slík ökutæki þar sem slík ökutæki uppfylla ekki þessa reglugerð og framkvæmdarráðstafanir hennar.

5. Frá og með 1. nóvember 2014 skulu landsyfírvöld, af ástæðum sem varða þau svið öryggis ökutækja og hjólbarða sem falla undir 5., 6., 7. og 8. gr., 1. til 4. mgr. 9. gr., 11. gr., 1. mgr. 12. gr og A- og B-hluta II. viðauka að undanskildum viðmiðunarmörkum snúningsmótstöðu fyrir hjólbarða í flokki C3 og viðmiðunarmörkum snúningsmótstöðu sem sett eru fram í töflu 2 í B-hluta II. viðauka:

a) líta svo á að samræmisvottorð fyrir ný ökutæki í flokkunum sem tilgreindir eru í þessum greinum séu ekki lengur gild að því er varðar 26. gr. tilskipunar 2007/46/EB og banna skráningu, sölu og það að taka í notkun slík ökutæki þar sem slík ökutæki uppfylla ekki þessa reglugerð og framkvæmdarráðstafanir hennar, og

b) banna sölu og það að taka í notkun nýja íhluti eða aðskildar tæknieiningar ætluð í slík ökutæki ef slíkir íhlutir eða aðskildar tæknieiningar uppfylla ekki þessa reglugerð og framkvæmdarráðstafanir hennar.

6. Frá og með 1. nóvember 2016 skulu landsyfírvöld af ástæðum sem varða hávaða frá hjólborðum í snúningi og ef um er að ræða hjólbarða í flokki C3 einnig af ástæðum sem varða snúningsmótstöðu hjólbarða, að undanskildum viðmiðunarmörkum snúningsmótstöðu sem sett eru fram í töflu 2 í B-hluta II:

a) líta svo á að samræmisvottorð fyrir ný ökutæki í flokkum M, N og O séu ekki lengur gild að því er varðar 26. gr. tilskipunar 2007/46/EB og banna skráningu, sölu og það að taka í notkun slík ökutæki þar sem slík ökutæki uppfylla ekki þessa reglugerð og framkvæmdarráðstafanir hennar, og

b) banna sölu og það að taka í notkun nýja hjólbarða ætlaða fyrir slík ökutæki ef slíkir hjólbarðar uppfylla ekki þessa reglugerð og framkvæmdarráðstafanir hennar.

7. Frá og með 1. nóvember 2016 skulu landsyfírvöld af ástæðum sem varða snúningsmótstöðu hjólbarða, synja um EB-gerðarviðurkenningu íhlutar/aðskildrar tæknieiningar að því er varðar nýjar gerðir hjólbarða sem uppfylla ekki viðmiðunarmörk um snúningsmótstöðu sem sett eru í töflu 2 í B-hluta II. viðauka.

8. Frá og með 1. nóvember 2017 skulu landsyfírvöld af ástæðum sem varða snúningsmótstöðu hjólbarða synja um EB-gerðarviðurkenningu eða landsbundna gerðarviðurkenningu að því er varðar nýjar gerðir ökutækja í flokkum M, N og O sem uppfylla ekki viðmiðunarmörk um snúningsmótstöðu sem sett eru fram í töflu 2 í B-hluta II. viðauka.

9. Frá og með 1. nóvember 2018 skulu landsyfírvöld:

a) af ástæðum sem varða viðmiðunarmörk um snúningsmótstöðu hjólbarða í flokkum C1 og C2 sem sett eru fram í töflu 2 í B-hluta II. viðauka líta svo á að samræmingarvottorð fyrir ný ökutæki í flokkum M, N og O séu ekki lengur gild að því er varðar 26. gr. tilskipunar 2007/46/EB og banna skráningu, sölu og það að taka í notkun slík ökutæki þar sem slík ökutæki uppfylla ekki þessa reglugerð og framkvæmdarráðstafanir hennar, og

b) banna sölu og það að taka í notkun nýja hjólbarða sem ætlaðir eru fyrir slík ökutæki þar sem slíkir hjólbarðar uppfylla ekki viðmiðunarmörk um snúningsmótstöðu sem sett eru fram í töflu 2 í B-hluta II. viðauka.

10. Frá og með 1. nóvember 2020 skulu landsyfírvöld:

a) af ástæðum sem varða viðmiðunarmörk um snúningsmótstöðu hjólbarða í flokki C3 sem sett eru fram í töflu 2 í B-hluta II. viðauka, líta svo á að samræmingarvottorð fyrir ný ökutæki í flokkum M, N og O séu ekki lengur gild að því er varðar 26. gr. tilskipunar 2007/46/EB og banna skráningu, sölu og það að taka í notkun slík ökutæki þar sem slík ökutæki uppfylla ekki þessa reglugerð og framkvæmdarráðstafanir hennar, og

b) banna sölu og það að taka í notkun nýja hjólbarða sem ætlaðir eru fyrir slík ökutæki þar sem slíkir hjólbarðar uppfylla ekki viðmiðunarmörk um snúningsmótstöðu sem sett eru fram í töflu 2 í B-hluta II. viðauka.

11. Hjólbarðar í flokkum C1, C2 og C3 sem framleiddir voru fyrir þær dagsetningar sem settar eru fram í 5., 6., 9. og 10. mgr. og sem uppfylla ekki kröfur II. viðauka, má selja á tímabili sem er ekki lengra en 30 mánuðir frá þessum dagsetningum.

12. Frá og með 1. nóvember 2013 skulu landsyfírvöld af ástæðum sem varða þau svið öryggis ökutækja sem falla undir 10. gr. synja um EB-gerðarviðurkenningu eða landsbundna gerðarviðurkenningu að því er varðar nýjar gerðir ökutækja í flokkum M₂, M₃, N₂ og N₃, ef slík ökutæki uppfylla ekki þessa reglugerð og framkvæmdarráðstafanir hennar.

13. Frá og með 1. nóvember 2015 skulu landsyfírvöld af ástæðum sem varða öryggi ökutækja sem 10. gr. tekur til, líta svo á að samræmisvottorð fyrir ný ökutæki í flokkum M₂, M₃, N₂ og N₃ séu ekki lengur gild að því er varðar 26. gr. tilskipunar 2007/46/EB og banna skráningu, sölu og það að taka í notkun slík ökutæki ef slík ökutæki uppfylla ekki þessa reglugerð og framkvæmdarráðstafanir hennar.

14. Landsyfírvöld skulu leyfa sölu og það að taka í notkun ökutæki, íhluti og aðskildar tæknieiningar sem eru gerðarviðurkennd fyrir þær dagsetningar sem um getur í 1., 2. og 3. mgr. og halda áfram að veita rýmkun á þessum viðurkenningum ökutækja, íhluta og aðskildra tæknieininga samkvæmt skilmálum þeirra stjórnsýslufyrirmæla sem upphaflega leyfðu þau eða veittu, nema kröfunum sem eiga við um slík ökutæki, íhluti og aðskildar tæknieiningar hafi verið breytt eða nýjum kröfum hafi verið bætt við með þessari reglugerð og framkvæmdarráðstöfunum hennar.

Landsyfírvöld skulu leyfa sölu og það að taka í notkun og halda áfram að veita rýmkun á EB-gerðarviðurkenningu á íhlutum og aðskildum tæknieiningum til endurnýjunar, að undanskildum hjólbörðum til endurnýjunar, sem ætlaðir eru

fyrir ökutæki sem voru gerðarviðurkennd fyrir þær dagsetningar sem um getur í 1., 2. og 3. mgr. samkvæmt skilmálum þeirra stjórnvaldsfyrirmæla sem þau voru upphaflega leyfð eða veitt samkvæmt.

15. Með fyrirvara um 1. til 14. mgr. og með fyrirvara um gildistöku framkvæmdarráðstafana sem um getur í 14. gr., er landsyfírvöldum óheimilt, ef framleiðandi óskar þess, af ástæðum sem varða þau svið öryggis ökutækja og hjólbarða sem falla undir 5. til 12. gr.:

a) að synja um EB-gerðarviðurkenningu eða landsbundna gerðarviðurkenningu fyrir nýja gerð ökutækis eða að veita EB-gerðarviðurkenningu íhlutar/aðskilinnar tæknieiningar fyrir nýjan íhlut eða aðskilda tæknieiningu ef slíkt ökutæki, íhlutur eða aðskilin tæknieining uppfyllir þessa reglugerð og framkvæmdarráðstafanir hennar, eða

b) að banna skráningu, sölu eða það að taka í notkun nýtt ökutæki eða banna sölu eða það að taka í notkun nýjan íhlut eða aðskilda tæknieiningu ef ökutækið, íhluturinn eða aðskilda tæknieiningin sem um ræðir uppfyllir þessa reglugerð og framkvæmdarráðstafanir hennar.

IV. KAFLI

FRAMKVÆMD

14. gr.

Framkvæmdarráðstafanir

1. Framkvæmdastjórnin skal samþykkja eftirtaldir framkvæmdarráðstafanir:

a) Nákvæmar reglur um sértækar verklagsreglur, prófanir og tæknilegar kröfur að því er varðar gerðarviðurkenningu vélknúinna ökutækja, eftirvagna þeirra og íhluta og aðskildra tæknieininga með tilliti til ákvæða 5. til 12. gr.

b) Nákvæmar reglur um sértækar öryggiskröfur að því er varðar ökutæki sem ætluð eru til flutninga á hættulegum vörum eftir vegum innan eða á milli aðildarríkja með hliðsjón af reglugerð efnahagsnefndar Sameinuðu Þjóðanna fyrir Evrópu nr. 105.

c) Nákvæmari skilgreiningu á eðliseiginleikum og nothæfiskröfum sem hjólbarði þarf að uppfylla til að vera skilgreindur sem „hjólarði til sérstakra nota“, „torfæruhjólarði fyrir fagmenn“, „styrktur hjólarði“, „hjólarði með aukna burðargetu“, „snjóhjólarði“, „varahjólarði af T-gerð til tímabundinnar notkunar“ eða „hjólarði með sérstöku veggripi“ í samræmi við 8. til 13. lið annarrar málsgreinar 3. gr.

d) ráðstafanir sem breyta viðmiðunarmörkum um snúningsmótstöðu og hávaða frá snúningi hjólbarða sem mælt er fyrir um í B- og C-hluta í II. viðauka að því marki sem það er nauðsynlegt í kjölfar breytinga á prófunaraðferðum og án þess að draga úr umhverfisvernd.

- e) Nákvæmar reglur um aðferð til að ákvarða hávaðastig sem um getur í 1. lið, C-hluta II. viðauka,
- f) ráðstafanir sem breyta IV. viðauka svo hann taki einnig til reglugerða efnahagsnefndar Sameinuðu Þjóðanna fyrir Evrópu sem eru bindandi skv. 4. mgr. 4. gr. ákvörðunar 97/836/EB.

2. Ráðstafanirnar sem um getur í 1. mgr., að undanskildum þeim sem tengjast ákvæðum 10. gr., skal samþykkja eigi síðar en 31. desember 2010.

Ráðstafanir sem tengjast ákvæðum 10. gr. skulu samþykktar eigi síðar en 31. desember 2011.

3. Framkvæmdastjórnin getur samþykkt eftirtaldar framvæmdarráðstafanir:

- a) ráðstafanir sem undanskilja tiltekin ökutæki eða undirflokk ökutækja í flokkum M₂, M₃, N₂ og N₃ frá þeirri skyldu að sett séu upp háþrúð ökutækjakerfi sem vísað er til í 10. gr., ef í kjölfar kostnaðar- og ábatagreiningar og að teknu tilliti til allra viðeigandi öryggisþátta, er sannað að notkun slíkra kerfa sé ekki viðeigandi fyrir ökutækið eða þann undirflokk ökutækis sem um er að ræða.

- b) eigi síðar en 31. desember 2010 og á grundvelli kostnaðar- og ábatagreiningar, ráðstafanir sem stytta tímabilið sem mælt er fyrir um í 11. mgr., 13. gr. sem kann að vera mismunandi eftir þeim undirflokki eða flokki hjólbarða sem um er að ræða.

4. Þær ráðstafanir sem um getur í þessari grein og er ætlað að breyta veigalitlum þáttum þessarar reglugerðar, m.a. með því að bæta við hana, skulu samþykktar í samræmi við reglunefndarmeðferð með grannskoðun sem um getur í 2. mgr. 15. gr.:

15. gr.

Nefndarmeðferð

1. Framkvæmdastjórnin skal njóta aðstoðar tækninefndarinnar um vélknúin ökutæki sem komið var á fót með 1. mgr. 40. gr. tilskipunar 2007/46/EB.

2. Þegar vísað er til þessarar málsgreinar gilda ákvæði 1.–4. mgr. 5. gr. a og 7. gr. ákvörðunar 1999/468/EB með hliðsjón af ákvæðum 8. gr. hennar.

V. KAFLI

LOKAÁKVÆÐI

16. gr.

Viðurlög við brotum á ákvæðum

1. Aðildarríkin skulu mæla fyrir um reglur um viðurlög við brotum framleiðenda gegn ákvæðum þessarar reglugerðar og framkvæmdarráðstöfunum hennar og gera allar nauðsynlegar

ráðstafanir til að tryggja að þeim sé beitt. Viðurlögin, sem kveðið er á um, skulu vera skilvirk, í réttu hlutfalli við brotið og letjandi. Fyrir 20. febrúar 2011 eða, eftir því sem við á, 18 mánuðum eftir gildistöku viðeigandi framkvæmdarráðstafana, skulu aðildarríki tilkynna framkvæmdastjórninni um þessi ákvæði og skulu tilkynna án tafar um sérhverja síðari breytingu sem hefur áhrif á þau.

2. Brot þau, sem viðurlög gilda um, felast a.m.k. í eftirfarandi:

- a) lagðar eru fram rangar upplýsingar meðan á viðurningrarferli stendur eða í ferli sem leiðir til innköllunar,
- b) niðurstöður úr prófun vegna gerðarviðurkenningar eru falsaðar,
- c) gögn eða tækniforskriftir, sem gætu valdið innköllun eða afturköllun gerðarviðurkenningar, eru ekki látin af hendi.

17. gr.

Skýrslugjöf

Fyrir 1. desember 2012 og þriðja hvert ár eftir það skal framkvæmdastjórnin leggja skýrslu fyrir Evrópuþingið og ráðið sem inniheldur, eftir því sem við á, tillögur um breytingar á þessari reglugerð eða annarri viðeigandi löggjöf Bandalagsins hvað varðar að fella inn í hana frekari nýjan öryggisbúnað.

18. gr.

Breytingar á tilskipun 2007/46/EB

Ákvæðum IV., VI., XI. og XV. viðauka við tilskipun 2007/46/EBE er breytt í samræmi við III. viðauka við þessa reglugerð.

19. gr.

Niðurfelling

1. Tilskipanir 70/221/EBE, 70/222/EBE, 70/311/EBE, 70/387/EBE, 70/388/EBE, 71/320/EBE, 72/245/EBE, 74/60/EBE, 74/61/EBE, 74/297/EBE, 74/408/EBE, 74/483/EBE, 75/443/EBE, 76/114/EBE, 76/115/EBE, 76/756/EBE, 76/757/EBE, 76/758/EBE, 76/759/EBE, 76/760/EBE, 76/761/EBE, 76/762/EBE, 77/389/EBE, 77/538/EBE, 77/539/EBE, 77/540/EBE, 77/541/EBE, 77/649/EBE, 78/316/EBE, 78/317/EBE, 78/318/EBE, 78/549/EBE, 78/932/EBE, 89/297/EBE, 91/226/EBE, 92/21/EBE, 92/22/EBE, 92/24/EBE, 92/114/EBE, 94/20/EB, 95/28/EB, 96/27/EB, 96/79/EB, 97/27/EB, 98/91/EB, 2000/40/EB, 2001/56/EB, 2001/85/EB, 2003/97/EB falli úr gildi frá og með 1. nóvember 2014.

2. Tilskipun 92/23/EBE falli úr gildi frá og með 1. nóvember 2017.

3. Líta ber á tilvísanir í niðurfelldu tilskipanirnar sem tilvísanir í þessa reglugerð.

20. gr.

Gildistaka

Reglugerð þessi öðlast gildi á tuttugasta degi eftir að hún birtist í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins*.

Hún kemur til framkvæmda frá og með 1. nóvember 2011.

Ákvæði 15. mgr. 13. gr., 14. gr. og iii. liður a-liðar 1. liðar, iii. og iv. liður b-liðar 1. liðar, c-liður 2. liðar, iii. liður a-liðar 3. liðar, iii. liður b-liðar 3. liðar, iii. liður c-liðar 3. liðar, iii. liður d-liðar 3. liðar, iii. liður e-liðar 3. liðar og ii. liður f-liðar 3. liðar í III. viðauka koma til framkvæmda frá og með 20. ágúst 2009.

Ákvæði i. liðar a-liðar 1. liðar, i. liðar b-liðar 1. liðar, a-liðar 2. liðar, i. liðar a-liðar 3. liðar, i. liðar b-liðar 3. liðar, i. liðar c-liðar 3. liðar, i. liðar d-liðar 3. liðar, i. liðar e-liðar 3. liðar og i. liðar f-liðar 3. liðar í III. viðauka koma til framkvæmda frá og með 1. nóvember 2014.

Ákvæði ii. liðar a-liðar 1. liðar, ii. liðar b-liðar 1. liðar, b-liðar 2. liðar, ii. liðar a-liðar 3. liðar, ii. liðar b-liðar 3. liðar, ii. liðar c-liðar 3. liðar, ii. liðar d-liðar 3. liðar, ii. liðar e-liðar 3. liðar og 4. liðar í III. viðauka koma til framkvæmda frá og með 1. nóvember 2017.

Reglugerð þessi er bindandi í heild sinni og gildir í öllum aðildarríkjunum án frekari lögfestingar.

Gjört í Brussel 13. júlí 2009.

Fyrir hönd Evrópuþingsins,

H.-G. Pöttering

forseti.

Fyrir hönd ráðsins,

E. Erlandsson

forseti.

Viðfangsefni	Gildissvið									
	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
Auðkenning stjórnækja, gaumbúnaðar og merkjabúnaðar	X	X	X	X	X	X				
Afising/móðuhreinsun	X	(¹)	(¹)	(¹)	(¹)	(¹)				
Sprautur/þurrkur	X	(²)	(²)	(²)	(²)	(²)				
Hitakerfi	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Hjólhlífar	X									
Höfuðpúðar	X									
Hliðarvörn					X	X			X	X
Hjól- og aurlífabúnaður					X	X			X	X
Rúður úr öryggisglери	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Hjólbarðar	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Hraðatakmarkunarbúnaður		X	X		X	X				
Massar og mál	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Útstæðir hlutar á stýrishúsum				X	X	X				
Tengingar	X(³)	X(³)	X(³)	X(³)	X(³)	X(³)	X	X	X	X
Eldfimi			X							
Hópbifreiðar			X	X						
Högg að framan	X(⁴)									
Högg frá hlið	X(⁵)			X(⁵)						
Ökutæki ætluð til flutninga á hættulegum farmi				X(⁶)	X(⁶)	X(⁶)	X(⁶)	X(⁶)	X(⁶)	X(⁶)
Undirakstursvörn að framan					X	X				

(¹) Ökutæki í þessum flokki skulu búin fullnægjandi afisunar- og móðuhreinsunarbúnaði á framrúðum.

(²) Ökutæki í þessum flokki skulu búin fullnægjandi sprautu- og þurrkubúnaði á framrúðum.

(³) Aðeins ef ökutækið er búð tengjum.

(⁴) Með minna en 2,5 tonna tæknilega leyfilegan hámarks massa með hleðslu.

(⁵) Gildir aðeins um ökutæki þar sem „viðmiðunarpunktur sætis („R“-punktur)“ fyrir lægsta sætið er ekki meira en 700 mm frá jörðu. „R“-punktur er skilgreindur reglugerð efnahagsnefndar Sameinuðu þjóðanna fyrir Evrópu nr. 95.

(⁶) Aðeins þegar framleiðandi sækir um gerðarviðurkenningu ökutækis sem ætlað er til flutninga á hættulegum varningi.

II. VIÐAUKI

Kröfur fyrir hjólbarða að því er varðar veggrip á blautum vegum, snúningsmótstöðu og hávaða frá hjólbörðum í snúningi.

A-HLUTI — KRÖFUR UM VEGGRIP Á BLAUTUM VEGUM

Hjólbarðar í flokki C1 skulu uppfylla eftirfarandi kröfur:

Notkunarflokkur:	Stuðull fyrir veggrip á blautum vegum (G)
snjóhjólarði með hraðatákn („Q“ eða undir, að undanskildu „H“) sem gefur til kynna leyfilegan hámarkshraða sem er ekki meiri en 160 km/klst.	≥ 0,9
snjóhjólarði með hraðatákn („R“ og yfir, þ.m.t. „H“) sem gefur til kynna leyfilegan hámarkshraða sem er meiri en 160 km/klst.	≥ 1,0
venjulegur hjólarði (til notkunar á vegum)	≥ 1,1

B-HLUTI — KRÖFUR UM SNÚNINGSMÓTSTÖÐU

Hámarksgildi fyrir snúningsmótstöðustuðul fyrir hverja gerð hjólarða, mælt í samræmi við ISO-staðal 28580, skulu ekki fara yfir eftirfarandi:

Tafla 1

Hjólarðaflokkur	Hámarksgildi (kg/tonn) 1. áfangi
C1	12,0
C2	10,5
C3	8,0

Tafla 2

Hjólarðaflokkur	Hámarksgildi (kg/tonn) 2. áfangi
C1	10,5
C2	9,0
C3	6,5

Fyrir snjóhjólarða skulu mörkin í töflum 1 og 2 aukin um 1 kg/tonn.

C-HLUTI — KRÖFUR VEGNA HÁVAÐA FRÁ HJÓLBÖRÐUM Í SNÚNINGI

1. Hávaðastig, ákvarðað í samræmi við aðferðina sem er tilgreind í framkvæmdarráðstöfunum þessarar reglugerðar, skal ekki fara yfir þau mörk sem tilgreind eru í liðum 1.1 eða 1.2. Töflurnar í liðum 1.1 og 1.2 sýna mæld gildi sem leiðrétt eru með tilliti til hitastigs, nema í tilfalli hjólbarða í flokki C3, og vikmörk tækja, og eru námunduð niður að næsta heila gildi.

1.1. Hjólbarðar í flokki C1, með tilvísun í nafnbreidd þversniðs hjólbarðans sem prófaður hefur verið:

Hjólbarðaflokkur	Nafnbreidd þversniðs (mm)	Viðmiðunarmörk í dB(A)
C1A	≤ 185	70
C1B	> 185 ≤ 215	71
C1C	> 215 ≤ 245	71
C1D	> 245 ≤ 275	72
C1E	> 275	74

Fyrir snjóhjólarða, hjólarða með aukna burðargetu eða styrkta hjólarða eða hverja samsetningu þessara flokkana skal auka framangreind viðmiðunarmörk um 1 dB(A).

1.2. Hjólbarðar í flokkum C2 og C3 með tilvísun til notkunarflokks hjólarða:

Hjólbarðaflokkur	Notkunarflokkur:	Viðmiðunarmörk í dB(A)
C2	Venjulegir hjólarðar	72
	Hjólarðar með sérstöku veggripi	73
C3	Venjulegir hjólarðar	73
	Hjólarðar með sérstöku veggripi	75

Fyrir hjólarða til sérstakra nota skal hækka framangreind viðmiðunarmörk um 2 dB(A). Gera skal ráð fyrir 2 dB(A) til viðbótar fyrir snjóhjólarða í flokki C2 fyrir hjólarða með sérstöku veggripi. Fyrir alla aðra flokka hjólarða í flokki C2 og C3 skal gera ráð fyrir 1 dB(A) til viðbótar fyrir snjóhjólarða.

III. VIÐAUKI

Breytingar á tilskipun 2007/46/EB

Tilskipun 2007/46/EB er hér með breytt sem hér segir:

1. Ákvæðum I hluta í IV. viðauka er breytt sem hér segir:

a) Töflunni er breytt sem hér segir:

i. Liðir 3 til 10, 12 til 38, 42 til 45 og 47 til 57 falli brott,

ii. Liður 46 falli brott

iii. Eftirfarandi lína bætist við:

Liður	Viðfangsefni	Tilvísun í stjórnvaldsfyrirmæli	Tilvísun í Stjórnartíðindin	Gildissvið										
				M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	
„63	Almennt öryggi	Reglugerð (EB) nr. 661/2009	Stjtið. ESB L 200, 31.7. 2009, bls. 1.	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

b) Viðbætinum er breytt sem hér segir:

i. Liðir 3 til 10, 12 til 37, 44, 45 og 50 til 54 í töflunni falli brott,

ii. Liður 46 í töflunni falli brott,

iii. Eftirfarandi lína bætist við töfluna:

	Viðfangsefni	Tilvísun í stjórnvaldsfyrirmæli	Tilvísun í Stjórnartíðindin	M ₁
„63	Almennt öryggi	Reglugerð (EB) nr. 661/2009	Stjtið. ESB L 200, 31.7. 2009, bls. 1.	P/A“

iv. Eftirfarandi texti bætist við í „Lykill“:

„P/A: Þessi reglugerð gildir að hluta til. Nákvæmt gildissvið er ákvarðað með framkvæmdarráðstöfunum þessarar reglugerðar.“

2. Í viðbætinum við VI. viðauka er töflunni breytt sem hér segir:

a) Liðir 3 til 10, 12 til 38, 42 til 45 og 47 til 57 falli brott,

b) Liður 46 falli brott

c) Eftirfarandi lína bætist við:

	Viðfangsefni	Tilvísun í stjórnvaldsfyrirmæli (¹)	Eins og henni var breytt með:	Gildir um útgáfur
„63	Almennt öryggi	Reglugerð (EB) nr. 661/2009“		

- e) Töflunni í 5. viðbæti er breytt sem hér segir:
- i. Liðir 3 til 10, 12 til 36, 42 til 45 og 47 til 57 falli brott,
 - ii. Liður 46 falli brott
 - iii. Eftirfarandi lína bætist við:

Liður	Viðfangsefni	Tilvísun í stjórnvaldsfyrirmæli	Færanlegir krantar í flokki N ₃
„63	Almennt öryggi	Reglugerð (EB) nr. 661/2009	P/A“

- f) „Merking bókstafa“ er breytt sem hér segir:

- i. Liðir C, U, W₅ og W₆ falli brott,
- ii. Eftirfarandi texti bætist við:

„P/A: Þessi stjórnsýslufyrirmæli gilda að hluta til. Nákvæmt gildissvið er ákveðið með framkvæmdarráðstöfunum þessarar reglugerðar.“

4. Ákvæði 46. liðar í töflunni í XV. viðauka falli brott.

IV. VIÐAUKI

Skrá yfir reglugerðir efnahagsnefndar Sameinuðu þjóðanna fyrir Evrópu sem skylt er að beita

—

V. VIÐAUKI

Framkvæmdardagsetningar krafna um rafræn stöðugleikakerfi ökutækja í flokkum M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ og O₄

Tafla 1 — Framkvæmdardagsetningar fyrir nýjar gerðir ökutækja

Ökutækjaflokkur	Framkvæmdardagsetning
M ₂	11. júlí 2013
M ₃ (undirflokkur III)	1. nóvember 2011
M ₃ < 16 tonn (loftknúin yfirfærsla)	1. nóvember 2011
M ₃ (undirflokkur II og undirflokkur B) (vökvaknúin yfirfærsla)	11. júlí 2013
M ₃ (undirflokkur III) (vökvaknúin yfirfærsla)	11. júlí 2013
M ₃ (undirflokkur III) (loftknúin stýring yfirfærslu og vökvaknúin aflyfirfærsla)	11. júlí 2014
M ₃ (undirflokkur II) (loftknúin stýring yfirfærslu og vökvaknúin aflyfirfærsla)	11. júlí 2014
M ₃ (annað en framangreint)	1. nóvember 2011
N ₂ (vökvaknúin yfirfærsla)	11. júlí 2013
N ₂ (loftknúin stýring yfirfærslu og vökvaknúin aflyfirfærsla)	11. júlí 2014
N ₂ (annað en framangreint)	11. júlí 2012
N ₃ (2-ása dráttarþreifreiðar fyrir festivagn)	1. nóvember 2011
N ₃ (2-ása dráttarþreifreiðar fyrir festivagn með loftknúinni stýringu yfirfærslu (ABS))	1. nóvember 2011
N ₃ (3 ásar með rafrænni stýringu yfirfærslu (EBS))	1. nóvember 2011
N ₃ (2 og 3 ásar með loftknúinni stýringu aflyfirfærslu (ABS))	11. júlí 2012
N ₃ (annað en framangreint)	1. nóvember 2011
O ₃ (samanlagður áspungi á bilinu 3,5 til 7,5 tonn)	11. júlí 2012
O ₃ (annað en framangreint)	1. nóvember 2011
O ₄	1. nóvember 2011

Tafla 2 — Framkvæmdardagsetningar fyrir ný ökutæki

Ökutækjaflokkur	Framkvæmdardagsetning
M ₂	11. júlí 2015
M ₃ (undirflokkur III)	1. nóvember 2014
M ₃ < 16 tonn (loftknúin yfirfærsla)	1. nóvember 2014
M ₃ (undirflokkur II og undirflokkur B) (vökvaknúin yfirfærsla)	11. júlí 2015
M ₃ (undirflokkur III) (vökvaknúin yfirfærsla)	11. júlí 2015
M ₃ (undirflokkur III) (loftknúin stýring yfirfærslu og vökvaknúin aflyfifærsla)	11. júlí 2016
M ₃ (undirflokkur II) (loftknúin stýring yfirfærslu og vökvaknúin aflyfifærsla)	11. júlí 2016
M ₃ (annað en framangreint)	1. nóvember 2014
N ₂ (vökvaknúin yfirfærsla)	11. júlí 2015
N ₂ (loftknúin stýring yfirfærslu og vökvaknúin aflyfifærsla)	11. júlí 2016
N ₂ (annað en framangreint)	1. nóvember 2014
N ₃ (2-áa dráttarþreifreiðar fyrir festivagn)	1. nóvember 2014
N ₃ (2-áa dráttarþreifreiðar fyrir festivagn með loftknúinni stýringu yfirfærslu (ABS))	1. nóvember 2014
N ₃ (3 ásar með rafrænni stýringu yfirfærslu (EBS))	1. nóvember 2014
N ₃ (2 og 3 ásar með loftknúinni stýringu aflyfifærslu (ABS))	1. nóvember 2014
N ₃ (annað en framangreint)	1. nóvember 2014
O ₃ (samanlagður áspungi á bilinu 3,5 til 7,5 tonn)	1. nóvember 2014
O ₃ (annað en framangreint)	1. nóvember 2014
O ₄	1. nóvember 2014