

REGLUGERÐ EVRÓPUÞINGSINS OG RÁÐSINS (ESB) 2019/2144

2022/EES/26/12

frá 27. nóvember 2019

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 þeirra og verndunar farþega í ökutækjum og óvarinna vegfarenda, um breytingu á reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/858 og um niðurfellingu á reglugerðum Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 78/2009, (EB) nr. 79/2009 og (EB) nr. 661/2009 og reglugerðum framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 631/2009, (ESB) nr. 406/2010, (ESB) nr. 672/2010, (ESB) nr. 1003/2010, (ESB) nr. 1005/2010, (ESB) nr. 1008/2010, (ESB) nr. 1009/2010, (ESB) nr. 19/2011, (ESB) nr. 109/2011, (ESB) nr. 458/2011, (ESB) nr. 65/2012, (ESB) nr. 130/2012, (ESB) nr. 347/2012, (ESB) nr. 351/2012, (ESB) nr. 1230/2012 og (ESB) 2015/166 (*)

EVROÞUÞINGIÐ OG RÁÐ EVRÓPUSAMBANDSINS HAFAR,

með hliðsjón af sáttmálanum um starfshætti Evrópusambandsins, einkum 114. gr.,

með hliðsjón af tillögu framkvæmdastjórnar Evrópusambandsins,

eftir að hafa lagt drög að lagagerð fyrir þjóðþingin,

með hliðsjón af álitum efnahags- og félagsmálanefndar Evrópusambandsins ⁽¹⁾,

að höfðu samráði við svæðanefndina,

í samræmi við almenna lagasetningarmeðferð ⁽²⁾,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

- 1) Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/858 ⁽³⁾ mælir fyrir um stjórnsluákvæði og tæknilegar kröfur fyrir gerðarviðurkenningu allra nýrra ökutækja, kerfa, íhluta og aðskilinna tæknieininga með það fyrir augum að tryggja eðlilega starfsemi innri markaðarins og til að bjóða upp á öflugt öryggisstig og vistvænleika.
- 2) Þessi reglugerð er stjórnvaldsfyrirmæli innan ramma ESB-gerðarviðurkenningaraðferðarinnar sem mælt er fyrir um í reglugerð (ESB) 2018/858. Því ætti að breyta II. viðauka við reglugerð (ESB) nr. 2018/858 til samræmis við það. Stjórnsluákvæði reglugerðar (ESB) 2018/858, þ.m.t. ákvæði um ráðstafanir til úrbóta og viðurlög gilda að fullu um þessa reglugerð.

(*) Þessi ESB-gerð birtist í Stjttíð. ESB L 325, 16.12.2019, bls. 1. Hennar var getið í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 55/2022 frá 18. mars 2022 um breytingu á II. viðauka (Tæknilegar reglugerðir, staðlar, prófanir og vottun) við EES-samninginn (bíður birtingar).

⁽¹⁾ Stjttíð. ESB C 440, 6.12.2018, bls. 90.

⁽²⁾ Afstaða Evrópuþingsins frá 16. apríl 2019 (hefur enn ekki verið birt í Stjórnartíðindunum) og ákvörðun ráðsins frá 8. nóvember 2019.

⁽³⁾ Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/858 frá 30. maí 2018 um viðurkenningu á og markaðseftirlit með vélknúnum ökutækjum og eftirvögnum þeirra og á kerfum, íhlutum og aðskildum tæknieiningum sem ætlaðar eru í slík ökutæki, um breytingu á reglugerðum (EB) nr. 715/2007 og (EB) nr. 595/2009 og niðurfellingu tilskipunar 2007/46/EB (Stjttíð. ESB L 151, 14.6.2018, bls. 1).

- 3) Undanfarna áratugi hefur þróun í öryggi ökutækja stuðlað að verulegri heildarfækkun alvarlegra meiðsla og banaslysa á vegum. Hins vegar létust 25 300 manns á vegum innan Sambandsins árið 2017, sem er tala sem hefur haldist stöðug síðastliðin fjögur ár. Enn fremur slasast 135 000 manns alvarlega á hverju ári ⁽⁴⁾. Sambandið ætti að gera sitt ítrasta til að draga úr eða koma í veg fyrir slyss og meiðsli við flutninga á vegum. Til viðbótar við öryggisráðstafanir til að vernda farþega í ökutækjum er þörf á framkvæmd sértækra ráðstafana til að koma í veg fyrir dauðsföll og meiðsli óvarinna vegfarenda, svo sem hjólríðafólks og gangandi vegfarenda, til að vernda vegfarendur sem eru utan ökutækis. Án nýrra framtaksverkefna varðandi almennt umferðaröryggi munu öryggisáhrif núverandi nálgunar ekki lengur geta vegið upp áhrif aukins umferðarþunga. Því þarf að bæta enn frekar öryggisframmistöðu ökutækja sem hluta af samþættri stefnu og til að vernda óvarða vegfarendur betur.
- 4) Ákvæði um gerðarviðurkenningar ættu að tryggja að frammistaða ökutækja sé metin með endurtakanlegum og samburðarnákvæmum hætti. Tæknilegar kröfur í þessari reglugerð eiga því aðeins við um gangandi vegfarendur og hjólríðafólk þar sem þessir hópar eru þeir einu sem formlegar samræmdar prófanir eiga við um sem stendur. Auk gangandi vegfarenda og hjólríðafólks teljast aðrir vegfarendur sem nota ekki vélknúin ökutæki og sem kynnu að nota persónubundnar hreyfanleikalausnir án verndandi yfirbyggingar almennt til óvarinna vegfarenda. Enn fremur skapar fyrirliggjandi tækni réttmætar væntingar um að háþrúð kerfi muni einnig bregðast við öðrum óvörðum vegfarendum við venjulegar akstursaðstæður þrátt fyrir að hafa ekki verið prófaðar sérstaklega. Aðlaga ætti tæknilegar kröfur í þessari reglugerð að tækniframförum í kjölfar mats- og endurskoðunarferlis til að ná til allra vegfarenda sem nota persónubundnar hreyfanleikalausnir án verndandi yfirbyggingar, svo sem hlaupahjól, ökutæki sem jafnvægisstilla sig sjálf og hjólastóla.
- 5) Tækniframfarir á sviði háþróaðra öryggiskerfa ökutækja bjóða upp á nýja möguleika til að draga úr fjölda slysa. Til að lágmarka fjölda alvarlegra áverka og dauðsfalla þarf að innleiða nýja tækni.
- 6) Innan ramma reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 661/2009 ⁽⁵⁾ mat framkvæmdastjórnin hagkvæmni þess að rýmka gildissvið fyrirliggjandi kröfu í þeirri reglugerð um að setja upp tiltekin kerfi (t.d. háþrúð neyðarhemlunarkerfi og vöktunarkerfi fyrir þrýsting í hjólbörðum) í tilteknum flokkum ökutækja þannig að hún tæki til allra flokka ökutækja. Framkvæmdastjórnin mat einnig tæknilega og efnahagslega hagkvæmni og markaðsþroska þess að setja fram nýja kröfu um að setja upp aðra háþróaða öryggisþætti. Á grundvelli matsins gaf framkvæmdastjórnin út skýrslu fyrir Evrópuþingið og ráðið 12. desember 2016 sem nefnist: „*Saving Lives: Boosting Car Safety in the EU*“. Vinnuskjal framkvæmdastjórnarinnar, sem fylgir skýrslunni, bar kennsl á og setti fram 19 mögulegar stjórnvaldsráðstafanir sem myndu gagnast við að draga enn frekar úr fjölda umferðarslysa og banaslysa á vegum og áverka.
- 7) Til að tryggja hlutleysi í tæknilegu tilliti ættu kröfur um afköst að heimila bæði beint og óbeint vöktunarkerfi fyrir þrýsting í hjólbörðum.
- 8) Háþrúð ökutækjakerfi geta gagnast betur við að draga úr dauðsföllum, fækka umferðarslysum og milda líkamstjón og skaða ef þau eru hönnuð til að vera þægileg fyrir notendur. Því ættu framleiðendur ökutækja að gera sitt ítrasta til að tryggja að kerfi og þættir sem kveðið er á um í þessari reglugerð séu þrúð á þann hátt að þau styðji öikumanninn. Útskýra ætti virkni þessara kerfa og þátta og takmarkanir þeirra á skýran og neytendavænan hátt í notendaleiðbeiningum vélknúna ökutækisins.
- 9) Öryggisþættir og viðvörunarmerki sem notuð eru til að aðstoða við akstur ættu að vera auðgreinileg öllum öikumönnum, þ.m.t. eldra fólki og einstaklingum með fötlun.
- 10) Háþrúð neyðarhemlunarkerfi, skynvædd hraðastilling, neyðarkerfi fyrir akreinastýringu, þreytu- og athyglisvari, háþrúður truflunarvari og bakkskynjari eru öryggiskerfi sem hafa mikla burði til að draga umtalsvert úr fjölda slysa. Að auki mynda sum þessara öryggiskerfa tæknigrundvöll sem einnig verður notaður fyrir útbreiðslu sjálfvirkra ökutækja. Öll slík öryggiskerfi ættu að virka án þess að nota lífkennuupplýsingar um öikumenn eða farþega, þ.m.t. andlitsgreiningu. Því ætti að koma á fót samræmdum reglum og prófunaraðferðum fyrir gerðarviðurkenningu ökutækja að því

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

⁽⁵⁾ Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 661/2009 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 (Stjótt ESB L 200, 31.7.2009, bls. 1).

er varðar þessi kerfi og að því er varðar gerðarviðurkenningu þessara kerfa sem aðskilinna tæknieininga á vettvangi Sambandsins. Taka ætti tillit til tækniframfara í þessum kerfum í allri úttekt á gildandi löggjöf til að hún sé framtíðarmiðuð, en fylgja samtímis vandlega meginreglunum um einkalíf og gagnavernd, og til að draga úr eða koma í veg fyrir slys og meiðsli við flutninga á vegum. Einnig er nauðsynlegt að tryggja að hægt sé að nota þessi kerfi á öruggan hátt allan endingartíma ökutækisins.

- 11) Það ætti að vera mögulegt að slökkva á skynvæddu hraðastillingunni, t.d. þegar ökumaður fær falskar viðvaranir eða óviðeigandi endurgjöf vegna óblíðra veðurskilyrða, tímabundinna ósamkvæmra vegamerkinga á byggingarsvæðum eða villandi, gallaðra umferðarskilta eða þau eru ekki til staðar. Slíkur búnaður ætti að vera undir stjórn ökumannsins. Hann ætti að gera kleift að slökkva á skynvæddu hraðastillingunni svo lengi sem nauðsyn krefur og að ökumaður geti kveikt aftur á henni með auðveldum hætti. Þegar slökkt er á kerfinu má veita upplýsingar um hraðatakmarkanir. Virkja ætti kerfið þegar kveikt er með kveikjurofanum og vekja ætti athygli ökumannsins á því hvort kveikt sé á kerfinu eða slökkt.
- 12) Það er almennt viðurkennt að öryggisbelti séu einn mikilvægasti og skilvirkasti öryggisþáttur ökutækja. Áminningarkerfi fyrir öryggisbelti hafa því burði til að koma í veg fyrir banaslys eða milda áverka með því að auka notkun öryggisbelta í öllu Sambandinu. Af þessum sökum var áminningarkerfi fyrir öryggisbelti gert skyldubundið samkvæmt reglugerð (EB) nr. 661/2009 fyrir ökumannssætið í öllum nýjum fólksbifreiðum frá árinu 2014 við framkvæmd reglugerðar Sameinuðu þjóðanna nr. 16 sem kom á fót viðeigandi tæknilegum ákvæðum. Í kjölfar þess að þessari reglugerð Sameinuðu þjóðanna var breytt til að taka tillit til tækniframfara er skyldubundið að setja áminningarkerfi fyrir öryggisbelti í öll fram- og aftursæti í ökutæki í flokkum M₁ og N₁ sem og í framsæti ökutækja í flokkum N₂, N₃, M₂ og M₃ frá 1. september 2019 fyrir nýjar gerðir vélknúinna ökutækja og frá 1. september 2021 fyrir öll ný vélknúin ökutæki.
- 13) Innleiðing atvikarita sem geymir fjölda mikilvægra nafnlausra ökutækjagagna, ásamt kröfum um gagnabil, nákvæmni, upplausn og söfnun þeirra, geymslu og endurheimtanleika gagnanna yfir stutt tímabil fyrir árekstur, á meðan á honum stendur og strax eftir árekstur (virkjaðir t.d. með notkun öryggispúða) er mikilvægt skref til að fá nákvæmari, ítarlegri gögn um slys. Því ættu að vera skylt að búa öll vélknúin ökutæki með slíkum atvikaritum. Þessir atvikaritar ættu að geta skráð og geymt gögn á þann hátt að einungis aðildarríki geti notað gögnin til að framkvæma greiningu á umferðaröryggi og meta skilvirkni sértækra ráðstafana sem gerðar eru, án þess að hægt sé að bera kennsl á eiganda eða handhafa tiltekins ökutækis á grundvelli þeirra gagna sem geymd eru.
- 14) Öll vinnsla persónuupplýsinga svo sem upplýsingar um ökumanninn sem unnar eru í atvikarita eða upplýsingar um þreytu ökumanns og athygli eða truflun ökumanns ætti að fara fram í samræmi við persónuverndarlög Sambandsins, einkum reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2016/679 ⁽⁶⁾. Atvikaritar ættu að starfa í lokuðu hringrásarkerfi þar sem skrifað er ofan í gögnin sem geymd eru og ekki er gert kleift að bera kennsl á ökutækið eða handhafann. Að auki ættu þreytu- og athyglisvari eða háþróaður truflunarvari ekki að sírita eða varðveita nokkur gögn önnur en þau sem eru nauðsynleg í tengslum við þann tilgang sem þeim er safnað í eða þau unnin á annan hátt innan lokaða hringrásarkerfisins. Enn fremur fellur vinnsla persónuupplýsinga, sem safnað er í gegnum eCall-kerfi í ökutæki sem er tengt 112, undir sértækar verndarráðstafanir sem settar eru fram í reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2015/758 ⁽⁷⁾.
- 15) Í sumum tilvikum kann þó að vera að háþróað neyðarhemlunarkerfi eða neyðarkerfi fyrir akreinstýringu séu ekki að fullu starfhæf, einkum vegna annmarka í vegagrunnvirkjum. Í þeim tilvikum ættu kerfin að slökkva á sér sjálf og veita ökumanninum upplýsingar um það. Ef þau slökkva ekki á sér sjálfvirk ætti að vera mögulegt að slökkva á þeim handvirkt. Það að slökkva á kerfinu ætti að vera tímabundið og ætti aðeins að endast í þann tíma sem kerfið er ekki að fullu starfhæft. Ökumenn gætu einnig þurft að grípa inn í háþróaða neyðarhemlunarkerfið eða neyðarkerfið fyrir akreinstýringu í þeim tilvikum þar sem starfræksla kerfisins gæti leitt til meiri áhættu eða skaða. Þetta myndi tryggja að

⁽⁶⁾ Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2016/679 frá 27. apríl 2016 um vernd einstaklinga í tengslum við vinnslu persónuupplýsinga og um frjálsa miðlun slíkra upplýsinga og niðurfellingu tilskipunar 95/46/EB (almenna persónuverndarreglugerðin) (Stjtið. ESB L 119, 4.5.2016, bls. 1).

⁽⁷⁾ Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2015/758 frá 29. apríl 2015 um gerðarviðurkenningarkröfur að því er varðar að taka í notkun kerfi í ökutæki fyrir neyðarnúmer fyrir ökumenn á vegum (eCall) sem byggist á 112 neyðarnúmeraþjónustunni og um breytingu á tilskipun 2007/46/EB (Stjtið. ESB L 123, 19.5.2015, bls. 77).

ökutækin séu alltaf undir stjórn ökumannsins. Engu að síður gætu slík kerfi einnig borið kennsl á þau tilvik þar sem ökumaðurinn er óstarfhæfur og því þörf á íhlutun kerfisins til þess að koma í veg fyrir að slys verði verra en það gæti annars orðið.

- 16) Í reglugerð (EB) nr. 661/2009 var gerð undanþága fyrir sendiferðabíla, sportjeppa og fjölnota ökutæki frá öryggiskröfum vegna sætishæðar og massaeiginleika ökutækis. Að teknu tilliti til aukinnar markaðssóknar slíkra ökutækja (frá aðeins 3% árið 1996 til 14% árið 2016) og tæknipróunar í prófunum á rafmagnsöryggi eftir árekstur eru þessar undanþágur úreltar og óréttmætar. Því ætti að afnema undanþágurnar og beita öllum kröfum um háþrúð ökutækjakerfi á þessi ökutæki.
- 17) Með reglugerð (EB) nr. 661/2009 náðist umtalsverð einföldun á löggjöf Sambandsins með því að skipta út 38 tilskipunum með jafngildum reglugerðum SP sem eru skyldubundnar samkvæmt ákvörðun ráðsins 97/836/EB⁽⁸⁾. Til að ná enn frekari einföldun ætti að skipta út fleiri reglum Sambandsins með gildandi reglugerðum SP sem skylt er að beita í Sambandinu. Ennfremur ætti framkvæmdastjórnin að stuðla að og styðja yfirstandandi starf á vettvangi Sameinuðu þjóðanna til að koma á fót, án frekari tafa og í samræmi við ströngustu umferðaröryggisstaðla sem tiltækir eru, tæknilegum kröfum um gerðarviðurkenningu öryggiskerfa ökutækja sem kveðið er á um í þessari reglugerð.
- 18) Taka ætti reglugerðir Sameinuðu þjóðanna og breytingar á þeim sem Sambandið hefur samþykkt eða sem Sambandið hefur beitt í samræmi við ákvörðun 97/836/EB upp í löggjöf Sambandsins um gerðarviðurkenningar. Til samræmis við það ætti að fela framkvæmdastjórninni vald til að breyta skránni yfir reglugerðir Sameinuðu þjóðanna sem skylt er að beita til að tryggja að skráin sé uppfærð.
- 19) Í reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 78/2009⁽⁹⁾ er mælt fyrir um kröfur að því er varðar vernd gangandi vegfarenda, hjólréiðafólks og annarra óvarinna vegfarenda, í formi samræmisprófana og viðmiðunarmarka fyrir gerðarviðurkenningu ökutækja að því er varðar burðarvirki þeirra að framan og gerðarviðurkenningu varnarbúnaðar þeirra að framan (t.d. stórgripavörn). Frá því að reglugerð (EB) nr. 78/2009 var samþykkt hafa tæknilegar kröfur og prófunaraðferðir fyrir ökutæki þróast frekar á vettvangi Sameinuðu þjóðanna til að taka tillit til tækniframfara. Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 127 um samræmd ákvæði varðandi samþykki vélknúinna ökutækja að því er varðar öryggisframmistöðu þeirra gagnvart gangandi vegfarendum („reglugerð SP nr. 127“) gildir einnig sem stendur í Sambandinu að því er varðar gerðarviðurkenningu vélknúinna ökutækja.
- 20) Í kjölfar samþykktar reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 79/2009⁽¹⁰⁾ hafa tæknilegar kröfur og prófunaraðferðir fyrir gerðarviðurkenningu vetnisknúinna ökutækja og vetniskerfa og -íhluta verið þrúð frekar á vettvangi Sameinuðu þjóðanna til að taka tillit til tækniframfara. Reglugerð SP nr. 134 um samræmd ákvæði varðandi samþykki vélknúinna ökutækja og íhluta þeirra að því er varðar öryggistengda frammistöðu vetnis⁽¹¹⁾ („reglugerð SP nr. 134“) gildir einnig sem stendur í Sambandinu að því er varðar gerðarviðurkenningu vetniskerfa í vélknúnum ökutækjum. Til viðbótar við þessar kröfur ætti að koma á fót viðmiðunum á vettvangi Sambandsins varðandi gæði efna og áfyllingar-mótstykkja sem notuð eru í vetnisknúnum ökutækjum.
- 21) Til að tryggja gagnsæi og samfellu í löggjöf Bandalagsins skal fella reglugerðir (EB) nr. 78/2009, (EB) nr. 79/2009 og (EB) nr. 661/2009 úr gildi og þessi reglugerð koma í þeirra stað.

⁽⁸⁾ Ákvörðun ráðsins 97/836/EB frá 27. nóvember 1997 með hliðsjón af aðild Evrópubandalagsins að samningi efnahagsnefndar Sameinuðu þjóðanna fyrir Evrópu um samþykkt samræmdra tækniforskrifta fyrir ökutæki á hjólum, búnað og hluta sem heimilt er að festa og/eda nota í ökutæki á hjólum og með hliðsjón af aðild að samningnum og skilyrðunum um gagnkvæma viðurkenningu á viðurkenningum sem eru veittar á grundvelli þessara forskrifta (endurskoðaður samningur frá 1958) (Stjttíð. EB L 346, 17.12.1997, bls. 78).

⁽⁹⁾ Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 78/2009 frá 14. janúar 2009 um gerðarviðurkenningu vélknúinna ökutækja að því er varðar vernd gangandi vegfarenda og annarra óvarinna vegfarenda, breytingu á tilskipun 2007/46/EB og niðurfellingu á tilskipunum 2003/102/EB og 2005/66/EB (Stjttíð. ESB L 35, 4.2.2009, bls. 1).

⁽¹⁰⁾ Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 79/2009 frá 14. janúar 2009 um gerðarviðurkenningu vetnisknúinna ökutækja og um breytingu á tilskipun 2007/46/EB (Stjttíð. ESB L 35, 4.2.2009, bls. 32).

⁽¹¹⁾ Stjttíð. ESB L 129, 17.5.2019, bls. 43.

- 22) Í sögulegu samhengi hafa reglur Sambandsins takmarkað heildarlengd vörubifreiða sem leiddi til dæmigerðrar hönnunar þar sem stýrihús er yfir hreyfli þar sem slík hönnun hámarkar farmrymið. Hins vegar leiddi hækkun staða ökumannsins til stærra blindsvæðis og lakari beins sýnileika í kringum stýrihús vörubifreiðarinnar. Þetta er afgerandi þáttur í slysum á óvörðum vegfarendum af völdum vörubifreiða. Draga mætti umtalsvert úr fjölda slysa með því að bæta beint útsýni. Því ætti að innleiða kröfur um beint útsýni til að bæta beinan sýnileika gangandi vegfarenda, hjólréiðafólks og annarra óvarinna vegfarenda frá ökumannssætinu með því að draga úr, eins og frekast er unnt, blindsvæðunum fyrir framan og til hliðar við ökumanninn. Taka ætti tillit til sérstakra eiginleika mismunandi flokka ökutækja.
- 23) Sjálfvirk ökutæki hafa verulega burði til að draga úr banaslysum á vegum þar sem meira en 90% umferðarslysa eru talin stafa af einhverskonar mannlegum mistökum. Þar sem sjálfvirk ökutæki munu smám saman yfirtaka verkefni ökumannsins ætti að samþykkja samræmdar reglur og tæknilegar kröfur fyrir sjálfvirk kerfi í ökutækjum, þ.m.t. þær sem varða sannprófanlega öryggisstryggingu fyrir ákvarðanatöku sjálfvirkra ökutækja en á sama tíma virða meginregluna um tæknilegt hlutleysi og þær kynntar á alþjóðavettvangi innan ramma Alþjóðaráðs efnahagsnefndar Sameinuðu þjóðanna fyrir Evrópu um samhæfingu reglugerða um ökutæki (WP.29).
- 24) Vegfarendur eins og gangandi vegfarendur og hjólréiðafólk sem og ökumenn ökutækja sem ekki eru sjálfvirk og geta ekki móttekið rafrænar upplýsingar frá ökutæki til ökutækis um hegðun sjálfvirkis ökutækis ættu að fá upplýsingar um þá hegðun eftir hefðbundnum leiðum eins og kveðið er á um í reglugerðum Sameinuðu þjóðanna eða öðrum stjórnvaldsfyrirmælum eins fljótt og auðið er.
- 25) Keðjun ökutækja hefur burði til að gera flutninga öruggari, hreinni og skilvirkari í framtíðinni. Í aðdraganda innleiðingar keðjunartækni og viðeigandi staðla er þörf á regluramma með samræmdum reglum og málsmeðferðarreglum.
- 26) Tengjanleiki og sjálfvirkni ökutækja auka möguleikann á því að óviðkomandi fái fjaradgang að gögnum ökutækisins og geti gert ólögmatar breytingar á hugbúnaði þráðlaust. Til að taka tillit til slíkrar áhættu ætti að beita reglugerðum Sameinuðu þjóðanna eða öðrum stjórnvaldsfyrirmælum varðandi netöryggi með skyldubundnum hætti eins fljótt og auðið er eftir að þær taka gildi.
- 27) Breytingar á hugbúnaði geta breytt virkni ökutækisins umtalsvert. Koma ætti á fót samræmdum reglum og tæknilegum kröfum fyrir breytingar á hugbúnaði í samræmi við gerðarviðurkenningaradferðir. Því ætti að beita reglugerðum Sameinuðu þjóðanna eða öðrum stjórnvaldsfyrirmælum varðandi uppfærsluferli hugbúnaðar með skyldubundnum hætti eins fljótt og auðið er eftir að þær taka gildi. Hins vegar ættu þessar öryggisráðstafanir ekki að hafa áhrif á skyldur framleiðanda ökutækis um að veita aðgang að yfirgripsmiklum upplýsingum um greiningu og að gögnum ökutækisins sem varða viðgerðir og viðhald ökutækis.
- 28) Sambandið ætti að halda áfram að stuðla að þróun tæknilegra krafa varðandi hávaða vegna snertingar hjólbarða og akbrautar, veltiviðnám og veggrip hjólbarða á blautum vegi á vettvangi Sameinuðu þjóðanna. Þetta er vegna þess að reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 117 um samræmd ákvæði varðandi samþykki hjólbarða með tilliti til hávaðamengunar þeirra í snúningi, veggrips á blautu yfirborði og veltiviðnáms⁽¹²⁾ („reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 117“) inniheldur nú þessi ítarlegu ákvæði. Halda ætti áfram með ferlið við að samþykkja kröfurnar um hjólbarða til að taka til greina tækniframfarir með hröðum og metnaðargörnum hætti á vettvangi Sameinuðu þjóðanna, einkum til að tryggja að frammistaða hjólbarða sé einnig metin í notuðu ástandi þegar hjólbarðinn er úr sér genginn og til að efla hugmyndina um að hjólbarðar ættu að uppfylla kröfurnar allan endingartíma sinn og ekki vera skipt út of snemma. Skipta ætti út núgildandi kröfum í reglugerð (EB) nr. 661/2009 varðandi frammistöðu hjólbarða fyrir jafngildar reglugerðir Sameinuðu þjóðanna.
- 29) Til að tryggja skilvirkni þessarar reglugerðar ætti að veita framkvæmdastjórninni vald til að samþykkja gerðir í samræmi við 290. gr. sáttmálans um starfshætti Evrópusambandsins til að bæta við þessa reglugerð að því er varðar gerðarviðurkenningarkröfur varðandi háþrúð ökutækjakerfi og til að breyta þessari reglugerð að því er varðar II. viðauka til að taka tillit til tækniframfara og þróunar á sviði reglusetningar. Einkum er mikilvægt að framkvæmdastjórnin hafi viðeigandi samráð meðan á undirbúningsvinnu hennar stendur, þ.m.t. við sérfræðinga, og að þetta samráð fari fram í samræmi við meginreglurnar sem mælt er fyrir um í samstarfssamningi milli stofnana um betri lagasetningu frá

⁽¹²⁾ Stjtfð. ESB L 218, 12.8.2016, bls. 1.

13. apríl 2016 ⁽¹³⁾. Til að tryggja jafna þátttöku við undirbúning framseldra gerða fá Evrópuþingið og ráðið í hendur öll skjöl á sama tíma og sérfræðingar aðildarríkja og hafa sérfræðingar þeirra kerfisbundinn aðgang að fundum sérfræðingahópa framkvæmdastjórnarinnar sem hafa umsjón með undirbúningi framseldra gerða.

- 30) Til að tryggja samræmd skilyrði fyrir framkvæmd þessarar reglugerðar ætti að fella framkvæmdastjórninni framkvæmdarvald. Þessu valdi ætti að beita í samræmi við reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 182/2011 ⁽¹⁴⁾.
- 31) Í ljósi samræmingar löggjafar Sambandsins sem vísar til reglunefndarmeðferðar með grannskoðun við lagarammann sem innleiddur var með sáttmálanum um starfshætti Evrópusambandsins og til að einfalda enn frekar löggjöf Sambandsins á sviði öryggis ökutækja ætti að fella niður og endurnýja eftirfarandi reglugerðir með framkvæmdargerðum, sem samþykktar eru samkvæmt þessari reglugerð:
- Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 631/2009 ⁽¹⁵⁾,
 - Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 406/2010 ⁽¹⁶⁾,
 - Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 672/2010 ⁽¹⁷⁾,
 - Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 1003/2010 ⁽¹⁸⁾,
 - Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 1005/2010 ⁽¹⁹⁾,
 - Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 1008/2010 ⁽²⁰⁾,
 - Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 1009/2010 ⁽²¹⁾,
 - Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 19/2011 ⁽²²⁾,

⁽¹³⁾ Stjttð. ESB L 123, 12.5.2016, bls. 1.

⁽¹⁴⁾ Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 182/2011 frá 16. febrúar 2011 um reglur og almennar meginreglur varðandi tilhögun eftirlits aðildarríkjanna með framkvæmdastjórninni þegar hún beitir framkvæmdarvaldi sínu (Stjttð. ESB L 55, 28.2.2011, bls. 13).

⁽¹⁵⁾ Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 631/2009 frá 22. júlí 2009 um ítarlegar reglur um framkvæmd I. viðauka við reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 78/2009 um gerðarviðurkenningu vélknúinna ökutækja að því er varðar vernd gangandi vegfarenda og annarra óvarinna vegfarenda, breytingu á tilskipun 2007/46/EB og niðurfellingu á tilskipunum 2003/102/EB og 2005/66/EB (Stjttð. ESB L 195, 25.7.2009, bls. 1).

⁽¹⁶⁾ Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 406/2010 frá 26. apríl 2010 um framkvæmd reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 79/2009 um gerðarviðurkenningu vetnisknúinna ökutækja (Stjttð. ESB L 122, 18.5.2010, bls. 1).

⁽¹⁷⁾ Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 672/2010 frá 27. júlí 2010 um gerðarviðurkenningarkröfur að því er varðar afísingar- og móðuhreinsunarkerfi fyrir framrúðu tiltekinnna vélknúinna ökutækja og framkvæmd reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 661/2009 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 (Stjttð. ESB L 196, 28.7.2010, bls. 5).

⁽¹⁸⁾ Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 1003/2010 frá 8. nóvember 2010 um gerðarviðurkenningarkröfur að því er varðar flöt fyrir uppsetningu og festingu á skráningarkerfi að aftan á vélknúnum ökutækjum og eftirvögnum þeirra og um framkvæmd reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 661/2009 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 (Stjttð. ESB L 291, 9.11.2010, bls. 22).

⁽¹⁹⁾ Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 1005/2010 frá 8. nóvember 2010 um gerðarviðurkenningarkröfur að því er varðar dráttarbúnað vélknúinna ökutækja og um framkvæmd reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 661/2009 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 (Stjttð. ESB L 291, 9.11.2010, bls. 36).

⁽²⁰⁾ Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 1008/2010 frá 9. nóvember 2010 um gerðarviðurkenningarkröfur að því er varðar framrúðuburrku og -sprautubúnað tiltekinnna vélknúinna ökutækja og um framkvæmd reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 661/2009 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 (Stjttð. ESB L 292, 10.11.2010, bls. 2).

⁽²¹⁾ Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 1009/2010 frá 9. nóvember 2010 um gerðarviðurkenningarkröfur að því er varðar hjóllífar tiltekinnna vélknúinna ökutækja og um framkvæmd reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 661/2009 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 (Stjttð. ESB L 292, 10.11.2010, bls. 21).

⁽²²⁾ Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 19/2011 frá 11. janúar 2011 um gerðarviðurkenningarkröfur að því er varðar lögboðna merkiplötu framleiðanda og verksmiðjunúmer ökutækis á vélknúnum ökutækjum og eftirvögnum þeirra og um framkvæmd reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 661/2009 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 (Stjttð. ESB L 8, 12.1.2011, bls. 1).

- Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 109/2011 ⁽²³⁾,
 - Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 458/2011 ⁽²⁴⁾,
 - Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 65/2012 ⁽²⁵⁾,
 - Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 130/2012 ⁽²⁶⁾,
 - Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 347/2012 ⁽²⁷⁾,
 - Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 351/2012 ⁽²⁸⁾,
 - Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 1230/2012 ⁽²⁹⁾,
 - Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2015/166 ⁽³⁰⁾.
- 32) Þar sem ESB-gerðarviðurkenningar sem veittar eru í samræmi við reglugerð (EB) nr. 78/2009, reglugerð (EB) nr. 79/2009 eða reglugerð (EB) nr. 661/2009 og framkvæmdarráðstafanir þeirra skulu taldar jafngildar þeim sem veittar eru í samræmi við þessa reglugerð nema viðeigandi kröfum sé breytt með þessari reglugerð eða þar til þeim hefur verið breytt með framseldum gerðum eða framkvæmdarráðstöfunum sem samþykktar eru samkvæmt þessari reglugerð er þörf á umbreytingarákvæðum til að tryggja að slík samþykki séu ekki felld úr gildi.
- 33) Mæla ætti fyrir um dagsetningar synjunar til að veita ESB-gerðarviðurkenningu, synjunar um ökutækjaskráningu og bann við setningu á markað eða að taka í notkun íhluti og aðskildar tæknieiningar fyrir hvern eftirlitsskyldan hlut.
- 34) Þar eð aðildarríkin geta ekki fyllilega náð markmiði þessarar reglugerðar, þ.e. að tryggja eðlilega starfsemi innri markaðarins með því að innleiða samræmdar tæknilegar kröfur varðandi öryggi og vistvænleika vélknúinna ökutækja og eftirvagna þeirra og kerfa, íhluta og aðskilinna tæknieininga sem ætluð eru slíkum ökutækjum, og því markmiði verður betur náð á vettvangi Sambandsins vegna umfangs og áhrifa þeirra, er Sambandinu heimilt að samþykkja ráðstafanir í samræmi við nálægðarregluna eins og kveðið er á um í 5. gr. sáttmálans um Evrópusambandið. Í samræmi við meðalhófsregluna, eins og hún er sett fram í þeirri grein, er ekki gengið lengra en nauðsyn krefur í þessari reglugerð til að ná þessu markmiði.

⁽²³⁾ Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 109/2011 frá 27. janúar 2011 um framkvæmd reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 661/2009 að því er varðar gerðarviðurkenningarkröfur tiltekinna flokka vélknúinna ökutækja og eftirvagna þeirra varðandi hjól- og aurlífabúnað (Stjútíð. ESB L 34, 9.2.2011, bls. 2).

⁽²⁴⁾ Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 458/2011 frá 12. maí 2011 um gerðarviðurkenningarkröfur að því er varðar vélknúin ökutæki og eftirvagna þeirra með tilliti til áfestingar hjólbarða og um framkvæmd reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 661/2009 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 (Stjútíð. ESB L 124, 13.5.2011, bls. 11).

⁽²⁵⁾ Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar 65/2012/EB frá 24. janúar 2012 um framkvæmd reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins 661/2009/EB að því er varðar girskiptivísa og um breytingu á tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2007/46/EB (Stjútíð. ESB L 28, 31.1.2012, bls. 24).

⁽²⁶⁾ Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 130/2012 frá 15. febrúar 2012 um gerðarviðurkenningarkröfur að því er varðar aðgang að og stýrihæfni vélknúinna ökutækja og um framkvæmd reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 661/2009 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 (Stjútíð. ESB L 43, 16.2.2012, bls. 6).

⁽²⁷⁾ Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 347/2012 frá 16. apríl 2012 um framkvæmd reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 661/2009 í tengslum við gerðarviðurkenningarkröfur vegna tiltekinna flokka vélknúinna ökutækja að því er varðar háþrúð neyðarhemlunarkerfi (Stjútíð. ESB L 109, 21.4.2012, bls. 1).

⁽²⁸⁾ Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 351/2012 frá 23. apríl 2012 um framkvæmd reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 661/2009 að því er varðar gerðarviðurkenningarkröfur vegna uppsetningar á akreinaörum í vélknúnum ökutækjum (Stjútíð. ESB L 110, 24.4.2012, bls. 18).

⁽²⁹⁾ Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 1230/2012 frá 12. desember 2012 um framkvæmd reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 661/2009 um gerðarviðurkenningarkröfur að því er varðar massa og mál vélknúinna ökutækja og eftirvagna þeirra og um breytingu á tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2007/46/EB (Stjútíð. ESB L 353, 21.12.2012, bls. 31).

⁽³⁰⁾ Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2015/166 frá 3. febrúar 2015 um viðbætur við og um breytingu á reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 661/2009 að því er varðar að fella inn í hana sértækar verklagsreglur, matsaðferðir og tæknilegar kröfur og um breytingu á tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2007/46/EB og reglugerðum framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 1003/2010, (ESB) nr. 109/2011 og (ESB) nr. 458/2011 (Stjútíð. ESB L 28, 4.2.2015, bls. 3).

- 35) Mæla ætti fyrir um ítarlegar tæknilegar kröfur og viðeigandi prófunaraðferðir, sem og ákvæði varðandi samræmdar aðferðir og tækniforskriftir fyrir gerðarviðurkenningu vélknúinna ökutækja og eftirvagna þeirra og kerfa, íhluta og aðskilinna tæknieininga í framseldum gerðum og framkvæmdargerðum með hæfilegum fyrirvara fyrir daginn þegar þær koma til framkvæmda til að heimila nægan tíma fyrir framleiðendur til að aðlaga kröfur þessarar reglugerðar og framseldra gerða og framkvæmdargerða sem samþykktar eru samkvæmt henni. Sum ökutæki eru framleidd í fáum eintökum. Því er viðeigandi að kröfur sem settar eru fram í þessari reglugerð og framseldar gerðir og framkvæmdargerðir sem samþykktar eru samkvæmt henni taki tillit til slíkra ökutækja eða undirflokka ökutækja þar sem slíkar kröfur eru ósamrýmanlegar notkun eða hönnun slíkra ökutækja eða þar sem viðbótarbyrðin sem þær valda er óhófleg. Af þessum sökum ætti að fresta beitingu þessarar reglugerðar,

SAMÞYKKT REGLUGERÐ ÞESSA:

I. KAFLI

EFNI, GILDISSVIÐ OG SKILGREININGAR

1. gr.

Efni

Í þessari reglugerð eru settar kröfur:

- um gerðarviðurkenningu ökutækja og kerfa, íhluta og aðskilinna tæknieininga sem hönnuð eru og byggð fyrir ökutæki að því er varðar almenna eiginleika þeirra og öryggi og verndun og öryggi farþega í ökutækjum og óvarinna vegfarenda,
- um gerðarviðurkenningu ökutækja að því er varðar vöktunarkerfi fyrir þrýsting í hjólbörðum með tilliti til öryggis þeirra, eldsneytisnýtni og koltvísýringslosunar og
- um gerðarviðurkenningu hjólbarða sem nýbúið er að framleiða með tilliti til öryggis þeirra og vistvænleika.

2. gr.

Gildissvið

Þessi reglugerð gildir um ökutæki í flokkum M, N og O, eins og skilgreint er í 4. gr. reglugerðar (ESB) 2018/858 og um kerfi, íhluti og aðskildar tæknieiningar sem hannaðar eru og byggðar fyrir slík ökutæki.

3. gr.

Skilgreiningar

Í þessari reglugerð gilda skilgreiningarnar í 3. gr. reglugerðar (ESB) 2018/858.

Að auki er merking eftirfarandi hugtaka sem hér segir:

- „óvarinn vegfarandi“: vegfarendur, sem nota ekki vélknúin ökutæki, þ.m.t. einkum hjólréiðafólk og gangandi vegfarendur, auk notenda vélknúinna ökutækja á tveimur hjólum,
- „vöktunarkerfi fyrir þrýsting í hjólbörðum“: kerfi sem komið er fyrir í ökutæki sem getur metið þrýstinginn í hjólbörðunum eða mismun á þrýstingi til lengri tíma og sent samsvarandi upplýsingar til notandans á meðan ökutækið er í gangi,
- „skynvædd hraðastilling“: kerfi til að aðstoða ökumanninn við að viðhalda viðeigandi hraða fyrir veggaumhverfið með því að veita sérstaka og viðeigandi endurgjöf,
- „búnaður sem greiðir fyrir uppsetningu áfengisláss“: staðlaður skilflötur sem auðveldar uppsetningu áfengislásabúnaðar á eftirmarkaði í vélknúnum ökutækjum,
- „þreytu- og athyglisvari“: kerfi sem metur hversu árvökull ökumaðurinn er með greiningu á kerfum ökutækisins og aðvarar ökumanninn ef nauðsyn krefur,

- 6) „háþróaður truflunarvari“: kerfi sem aðstoðar ökumanninn við að veita umferðarástandinu athygli og sem varar ökumanninn við þegar hann eða hún er annars hugar,
- 7) „neyðarhemlunarljós“: ljósmerkjagjöf til að gefa öðrum vegfarendum fyrir aftan ökutækið til kynna að verið sé að hægja umtalsvert á ökutækinu miðað við ríkjandi vegskilyrði,
- 8) „bakkskynjari“: kerfi sem gerir ökumann meðvitaðan um fólk og hluti fyrir aftan ökutækið með það að meginmarkmiði að afstýra árekstri þegar bakkað er,
- 9) „akreinaravarkerfi“ (e. *lane departure warning system*): kerfi til að vara ökumanninn við að ökutækið sé að reka út af akreininni sem það ekur eftir,
- 10) „háþróað neyðarhemlunarkerfi“: kerfi sem getur greint mögulegan árekstur á sjálfvirkan hátt og virkjað hemlakerfi ökutækis til að hægja á ökutækinu í þeim tilgangi að koma í veg fyrir eða milda árekstur,
- 11) „neyðarkerfi fyrir akreinstýringu“ (e. *emergency lane-keeping system*): kerfi sem aðstoðar ökumanninn við að halda öruggri staðsetningu ökutækisins að því er varðar akreinina eða vegamörkin, a.m.k. þegar akstur út af akrein á sér stað eða er u.þ.b. að eiga sér stað og árekstur gæti verið yfirvofandi,
- 12) „aðalrofi ökutækis“: búnaður sem færir rafkerfi um borð í ökutæki yfir í venjulegan notkunarham eftir að slökkt hefur verið á því, eins og þegar ökutæki hefur verið lagt og það er án ökumanns,
- 13) „atvikariti“: kerfi sem hefur það eina markmið að skrá og geyma áriðandi mæliþætti tengda árekstrum og upplýsingar stuttu fyrir árekstur, á meðan á honum stendur og eftir árekstur,
- 14) „varnarbúnaður að framan“: aðskilinn hlutur eða hlutir, svo sem stórgripavörn (bull bar) eða viðbótarstuðari sem, ásamt upprunalega stuðaranum, er ætlað að verja ytra borð ökutækis fyrir skemmdum vegna áreksturs, að undanskildum hlutum með minni massa en 0,5 kg sem eingöngu er ætlað að verja ljós á ökutækinu,
- 15) „stuðari“: neðri hluti, ytra burðarvirkis ökutækis að framan, þ.m.t. áfestir hlutir, sem ætlað er að verja ökutæki þegar það lendir í árekstri að framan á litlum hraða við annað ökutæki, til hans telst þó ekki varnarbúnaður að framan,
- 16) „vetnisknúið ökutæki“: öll vélknúin ökutæki sem nota vetni sem eldsneyti til að knýja ökutækið,
- 17) „vetniskerfi“: samsetning vetnisíhluta og tengdra hluta sem innbyggðir eru í vetnisknúinu ökutæki, fyrir utan vetnisknúin knúningskerfi eða aukaafstöðvar,
- 18) „vetnisknúið knúningskerfi“: orkubreytir sem notaður er til að knýja ökutækið,
- 19) „vetnisíhlutur“: vetnisgeymar og allir aðrir hlutar vetnisknúinna ökutækja sem eru í beinni snertingu við vetni eða sem mynda hluta vetniskerfis,
- 20) „vetnisgeymir“: íhlutur innan vetniskerfisins sem geymir aðalrúmmál vetniseldsneytis,
- 21) „sjálfvirkt ökutæki“: vélknúð ökutæki sem er hannað og byggt til að hreyfast sjálfvirkt í tiltekinn tíma án samfellds eftirlits ökumanns en þar sem íhlutunar ökumanns er enn vænst eða krafist,
- 22) „ökutæki sem er sjálfkeyrandi að fullu“: vélknúð ökutæki sem hefur verið hannað og byggt til að hreyfast sjálfvirkt án nokkurs eftirlits ökumanns,
- 23) „vöktun á hvort ökumaður er til taks“: kerfi til að meta hvort ökumaðurinn geti tekið við aksturshlutverkinu frá sjálfvirku ökutæki í sérstökum aðstæðum, eftir því sem við á,
- 24) „keðjun ökutækja“: að tengja saman tvö eða fleiri ökutæki í bílalest með því að nota tengingartækni og sjálfvirk ökustoðkerfi sem gera ökutækjunum kleift að viðhalda stuttri fjarlægð milli ökutækjanna sem er ákvörðuð sjálfvirkt þegar þau eru tengd í tilteknum hlutum ferðar og að aðlagast breytingum í hreyfingum fremsta ökutækisins með litlum eða engum aðgerðum af hendi ökumannanna,
- 25) „hámarksmassi“: tæknilega leyfilegur hámarksmassi með hleðslu sem framleiðandi gefur upp,
- 26) „A-stoð“: fremsta og ysta þakstoðin sem nær frá undirvagni til þaks ökutækisins.

II. KAFLI

SKYLDUR FRAMLEIÐANDA

4. gr.

Almennar skyldur og tæknilegar kröfur

1. Framleiðendur skulu sýna fram á að öll ný ökutæki sem sett eru á markað, skráð eða tekin í notkun og öll ný kerfi, íhlutir og aðskildar tæknieiningar sem eru settar á markað eða teknar í notkun, séu gerðarviðurkennd í samræmi við kröfur þessarar reglugerðar og framseldra gerða og framkvæmdargerða sem samþykktar eru samkvæmt henni.
2. Gerðarviðurkenning í samræmi við reglugerðir Sameinuðu þjóðanna sem skráðar eru í I. viðauka skal teljast vera ESB-gerðarviðurkenning í samræmi við kröfur þessarar reglugerðar og framseldra gerða og framkvæmdargerða sem samþykktar eru samkvæmt henni.
3. Framkvæmdastjórninni er falið vald til að samþykkja framseldar gerðir í samræmi við 12. gr. til að breyta I. viðauka til þess að taka til greina tækniframfarir og þróun á sviði reglusetningar með því að innleiða og uppfæra tilvísanir í reglugerðir Sameinuðu þjóðanna og viðeigandi röð breytinga sem skylt er að beita.
4. Framleiðendur skulu tryggja að ökutæki séu hönnuð, smíðuð og sett saman þannig að dregið sé úr hættu á meiðslum einstaklinga í ökutækinu og óvarinna vegfarenda.
5. Framleiðendur skulu einnig tryggja að ökutæki, kerfi, íhlutir og aðskildar tæknieiningar uppfylli gildandi kröfur sem skráðar eru í II. viðauka frá og með þeim dagsetningum sem tilgreindar eru í þeim viðauka, ítarlegar tæknilegar kröfur og prófunaraðferðir sem mælt er fyrir um í framseldum gerðum og samræmdar málsmeðferðarreglur og tækniforskriftir sem mælt er fyrir um í framkvæmdargerðum sem samþykktar eru samkvæmt þessari reglugerð, þ.m.t. kröfurnar varðandi:
 - a) festibúnað, árekstrarprófun, heilleika eldsneytiskerfis og öryggi háspennurafmagns,
 - b) óvarða vegfarendur, útsýni og sýnileika,
 - c) undirvagn ökutækis, hemla, hjólbarða og stýrisbúnað,
 - d) tæki í ökutækinu, rafkerfi, ljósakerfi ökutækja og vernd gegn óheimilli notkun þ.m.t. netárásam,
 - e) hegðun ökumanns og kerfis og
 - f) almenna smíði ökutækis og eiginleika.
6. Framkvæmdastjórninni er falið vald til að samþykkja framseldar gerðir í samræmi við 12. gr. til að breyta II. viðauka til þess að taka til greina tækniframfarir og þróun á sviði reglusetningar, einkum í tengslum við málefnið sem skráð eru í a- til f-lið í 5. mgr. þessarar greinar sem og þeirra sem um getur í a- til g-lið í 6. gr. (1. mgr.), 7. gr. (2., 3., 4. og 5. mgr.), 9. gr. (2., 3. og 5. mgr.) og 11. gr. (1. mgr.) og með það fyrir augum að tryggja öflugt almennt öryggisstig ökutækja, kerfa, íhluta og aðskilinna tæknieininga og öflugt verndarstig farþega ökutækis og óvarinna vegfarenda með því að innleiða og uppfæra tilvísanir í reglugerðir Sameinuðu þjóðanna sem og framseldar gerðir og framkvæmdargerðir.
7. Framkvæmdastjórnin skal með framkvæmdargerðum samþykkja ákvæði varðandi samræmdar aðferðir og tækniforskriftir fyrir gerðarviðurkenningu ökutækjakerfa, íhluta og aðskilinna tæknieininga að því er varðar kröfur sem skráðar eru í II. viðauka.

Þessar framkvæmdargerðir skulu samþykktar í samræmi við rannsóknarmálsmeðferðina sem um getur í 2. mgr. 13. gr. Þær skulu birtar a.m.k. 15 mánuðum fyrir gildandi dagsetningar sem tilgreindar eru í II. viðauka.

5. gr.

Sértæk ákvæði varðandi vöktunarkerfi fyrir þrýsting í hjólbörðum og hjólbarða

1. Ökutæki skulu útbúin nákvæmu vöktunarkerfi fyrir þrýsting í hjólbörðum sem getur, yfir breitt svið vega- og umhverfis- aðstæðna, gefið ökumanni aðvörum inni í ökutækinu þegar þrýstingur í hjólbörðum fellur.

2. Vöktunarkerfi fyrir þrýsting í hjólbörðum skulu hönnuð til að koma í veg fyrir endurstillingu eða endurkvörðun við lágan þrýsting í hjólbörðum.
3. Allir hjólbærðar sem settir eru á markað skulu uppfylla kröfur um öryggi og vistvænleika sem settar eru fram í viðeigandi stjórnvaldsfyrirmælum sem skráð eru í II. viðauka.
4. Framkvæmdastjórnin skal með framkvæmdargerðum samþykkja ákvæði varðandi samræmdar aðferðir og tækniforskriftir fyrir:
 - a) gerðarviðurkenningu ökutækja að því er varðar vöktunarkerfi þeirra fyrir þrýsting í hjólbörðum,
 - b) gerðarviðurkenningu hjólbærða, þ.m.t. tækniforskriftir varðandi uppsetningu þeirra.

Þessar framkvæmdargerðir skulu samþykktar í samræmi við rannsóknarmálsmeðferðina sem um getur í 2. mgr. 13. gr. Þær skulu birtar a.m.k. 15 mánuðum fyrir gildandi dagsetningar sem tilgreindar eru í II. viðauka.

6. gr.

Háþróuð ökutækjakerfi fyrir alla flokka vélknúinna ökutækja

1. Vélknúin ökutæki skulu búin eftirfarandi háþróuðum ökutækjakerfum:
 - a) skynvæddri hraðastillingu,
 - b) búnaði sem greiðir fyrir uppsetningu áfengisláss,
 - c) þreytu- og athyglisvara,
 - d) háþróuðum truflunarvara,
 - e) neyðarhæmlunarljósi,
 - f) bakkskynjara og
 - g) atvikarita.
2. Skynvædd hraðastilling skal uppfylla eftirfarandi lágmarkskröfur:
 - a) að hægt sé að gera ökumanni viðvart með stýringu eldsneytisgjafar eða með sérstakri, viðeigandi og skilvirkri endurgjöf um að farið sé yfir gildandi hraðatakmark,
 - b) að hægt sé að slökkva á kerfinu, að mögulegt sé að veita upplýsingar um hraðatakmarkanir og skynvædda hraðastillingin skal vera í venjulegum notkunarham í hvert sinn sem aðalstýrirofi ökutækisins er virkjaður,
 - c) sérstaka og viðeigandi endurgjöfin skal byggjast á upplýsingum um hraðatakmarkanir sem fengnar eru með athugun á umferðarskiltum og -merkjum, á grundvelli grunnvirkjamerkjanna eða rafrænna kortagagna eða bæði, sem gerðar eru tiltækar í ökutækinu,
 - d) skal ekki hafa áhrif á þann möguleika fyrir ökumennina að fara yfir þann hraða ökutækisins sem kerfið mælir með,
 - e) setja skal frammistöðumarkmið til þess að koma í veg fyrir eða lágmarka villuhlutfall við raunverulegar akstursaðstæður.
3. Þreytu- og athyglisvari og háþróaður truflunarvari skulu hannaðir á þann hátt að þessi kerfi hvorki síriti eða varðveiti nokkur gögn önnur en þau sem eru nauðsynleg í tengslum við þann tilgang sem þeim er safnað í eða þau unnin á annan hátt innan lokaða hringrásarkerfisins. Enn fremur skulu þessi gögn ekki vera aðgengileg eða gerð tiltæk þriðju aðilum nokkurn tímann og þeim skal eytt um leið og unnið hefur verið úr þeim. Þessi kerfi skulu einnig vera hönnuð á þann hátt að þau skarist ekki og skulu ekki vekja athygli ökumannsins hvort í sínu lagi og samtímis eða á ruglingslegan hátt þar sem ein aðgerð virkjar bæði kerfin.
4. Atvikaritar skulu einkum uppfylla eftirfarandi kröfur:
 - a) gögnin sem þeir geta skráð og geymt að því er varðar tímabilið rétt fyrir, á meðan og strax eftir árekstur skulu taka til hraða ökutækisins, hæmlunar, staðsetningar og halla ökutækisins á veginum, ástands og virkjunarstigs allra öryggiskerfa, eCall-kerfis í ökutæki sem er tengt 112, virkjun hemla og viðeigandi ílagsmæliþátta í öryggis- og slysavarnakerfum um borð með afar mikilli nákvæmni og að varðveisla gagna sé tryggð,

- b) að ekki sé hægt að slökkva á þeim,
- c) sá háttur sem þeir rita og geyma gögn skal vera þannig að:
- þeir starfi í lokuðu hringrásarkerfi;
 - að gögnin sem þeir safna séu nafnlaus og vernduð gegn hagræðingu eða misnotkun og
 - að gögnin sem þeir safna geri kleift að bera nákvæmlega kennsl á gerð ökutækis, afbrigði og útgáfu og einkum virk öryggiskerfi og slysavarnarkerfi sem eru uppsett í ökutækinu og
- d) að hægt sé að gera gögnin, sem þeir geta skráð, tiltæk landsyfirvöldum á grundvelli laga Sambandsins eða landslaga aðeins í þeim tilgangi að rannsaka slys og greina þ.m.t. í þeim tilgangi að veita gerðarviðurkenningu kerfa og íhluta og í samræmi við reglugerð (ESB) 2016/679 á stöðluðum skilfleti.
5. Atvikariti skal ekki geta skráð og geymt síðustu fjórar tölur tilgreiningar ökutækis af verksmiðjunúmeri ökutækis eða öðrum upplýsingum sem gera kleift að bera kennsl á ökutækið sjálft, eiganda þess eða umráðamann.
6. Framkvæmdastjórnin skal samþykkja framseldar gerðir, í samræmi við 12. gr., til að bæta við þessa reglugerð með því að mæla fyrir um ítarlegar reglur um sértækar prófunaraðferðir og tæknilegar kröfur fyrir:
- gerðarviðurkenningu ökutækja að því er varðar háþrúð ökutækjakerfi sem skráð eru í 1. mgr.,
 - gerðarviðurkenningar háþróaðra ökutækjakerfa sem skráð eru í a-, f- og g-lið 1. mgr. sem aðskilinna tæknieininga.
- Birta skal þessar framseldu gerðir a.m.k. 15 mánuðum fyrir gildandi dagsetningar sem tilgreindar eru í II. viðauka.

7. gr.

Sértækar kröfur varðandi fólksbifreiðar og létt atvinnuökutæki

1. Til viðbótar við aðrar kröfur þessarar reglugerðar og framseldra gerða og framkvæmdargerða sem samþykktar eru samkvæmt henni sem einnig gilda um ökutæki í flokkum M₁ og N₁, skulu ökutæki í þessum flokkum uppfylla kröfurnar sem settar eru fram í 2. til 5. mgr. og tækniforskriftirnar sem settar eru fram í framkvæmdargerðunum sem um getur í 6. mgr.
2. Ökutæki í flokkum M₁ og N₁ skulu útbúin háþrúðum neyðarhemlunarkerfum, sem hönnuð eru og uppsett í tveimur áföngum og sem gera kleift að:
- greina hindranir og ökutæki á hreyfingu fyrir framan vélknúna ökutækið í fyrsta fasanum,
 - auka greiningargetuna sem um getur í a-lið svo hún taki einnig til gangandi vegfarenda og hjólréiðafólks fyrir framan vélknúna ökutækið í öðrum fasa.
3. Ökutæki í flokkum M₁ og N₁ skulu einnig búin neyðarkerfi fyrir akreinastýringu.
4. Háþrúð neyðarhemlunarkerfi og neyðarkerfi fyrir akreinastýringu skulu einkum uppfylla eftirfarandi kröfur:
- einungis skal vera mögulegt að slökkva á slíkum kerfum einu í einu með röð aðgerða sem ökumaðurinn framkvæmir,
 - kerfin skulu vera í venjulegum notkunarham þegar kveikt er á aðalstýrirofa ökutækisins,
 - það skal vera mögulegt að taka hljóðviðvörðunarkerfi af á auðveldan hátt en slík aðgerð skal ekki á sama tíma slökkva á annarri kerfisvirkni en hljóðviðvörðunarkerkjum,
 - ökumaðurinn skal geta gripið inn í slík kerfi.
5. Ökutæki í flokkum M₁ og N₁ skulu hönnuð og búin til þannig að þau hafi stækkað verndarsvæði fyrir höfuðhögg með það fyrir augum að auka vernd óvarinna vegfarenda og milda möguleg meiðsl við árekstur.
6. Framkvæmdastjórnin skal með framkvæmdargerðum samþykkja ákvæði varðandi samræmdar aðferðir og tækniforskriftir fyrir gerðarviðurkenningar ökutækja að því er varðar kröfurnar sem mælt er fyrir um í 2. til 5. mgr. þessarar greinar.

Þessar framkvæmdargerðir skulu samþykktar í samræmi við rannsóknarmálsmeðferðina sem um getur í 2. mgr. 13. gr. Þær skulu birtar a.m.k. 15 mánuðum fyrir gildandi dagsetningar sem tilgreindar eru í II. viðauka.

8. gr.

Varnarbúnaður að framan fyrir fólksbifreiðar og létt atvinnuökutæki

1. Varnarbúnaður að framan, hvort sem hann er áfestur sem upprunalegur búnaður á ökutækjum í flokkum M₁ og N₁ eða boðinn fram á markaði sem aðskilin tæknieining fyrir slík ökutæki, skal vera í samræmi við kröfurnar sem mælt er fyrir um í 2. mgr. og í samræmi við tækniforskriftirnar sem settar eru fram í framkvæmdargerðunum sem um getur í 3. mgr.
2. Varnarbúnaði að framan, sem boðinn er fram á markaði sem aðskilin tæknieining skal fylgja ítarleg skrá yfir gerðir ökutækja, þau afbrigði og útgáfur sem varnarbúnaður að framan er gerðarviðurkenndur fyrir og skýrar leiðbeiningar um samsetningu.
3. Framkvæmdastjórnin skal með framkvæmdargerðum samþykka ákvæði varðandi samræmdar aðferðir og tækniforskriftir fyrir gerðarviðurkenningu varnarbúnaðar að framan, þ.m.t. tækniforskriftir varðandi byggingu hans og uppsetningu.

Þessar framkvæmdargerðir skulu samþykktar í samræmi við rannsóknarmálsmeðferðina sem um getur í 2. mgr. 13. gr. Þær skulu birtar a.m.k. 15 mánuðum fyrir gildandi dagsetningar sem tilgreindar eru í II. viðauka.

9. gr.

Sértækar kröfur varðandi hópþifreiðar og vörubifreiðar

1. Til viðbótar við aðrar kröfur þessarar reglugerðar og framseldra gerða og framkvæmdargerða sem samþykktar eru samkvæmt henni sem einnig gilda um ökutæki í flokkum M₂, M₃, N₂ og N₃, skulu ökutæki í þessum flokkum uppfylla kröfurnar sem mælt er fyrir um í 2. til 5. mgr. og tækniforskriftirnar sem settar eru fram í framkvæmdargerðunum sem um getur í 7. mgr. Ökutæki í flokkum M₂ og M₃ skulu einnig uppfylla kröfuna sem mælt er fyrir um í 6. mgr.
2. Ökutæki í flokkum M₂, M₃, N₂ og N₃, skulu útbúin akreinarakerfi og háþróðuð neyðarhemlunarkerfi sem skulu bæði uppfylla tækniforskriftirnar sem settar eru fram í framkvæmdargerðunum sem um getur í 7. mgr.
3. Ökutæki í flokkum M₂, M₃, N₂ og N₃ skulu útbúin háþróðuð kerfum sem geta greint gangandi vegfarendur og hjólreiðafólk sem staðsett eru nálægt framenda eða á þeirri hlið ökutækisins snýr að vegkantinum og veitt viðvörðun eða komið í veg fyrir árekstur við slíka óvarða vegfarendur.
4. Varðandi kerfin sem um getur í 2. og 3. mgr. skulu þau uppfylla eftirfarandi kröfur einkum að því er varðar:
 - a) einungis skal vera mögulegt að slökkva á slíkum kerfum einu í einu með röð aðgerða sem ökumaðurinn framkvæmir,
 - b) kerfin skulu vera í venjulegum notkunarham þegar kveikt er á aðalstýrirofa ökutækisins,
 - c) það skal vera mögulegt að taka hljóðviðvörðunarkerfi af á auðveldan hátt en slík aðgerð skal ekki á sama tíma slökkva á annarri kerfisvirkni en hljóðviðvörðunarkerfi,
 - d) ökumaðurinn skal geta gripið inn í slík kerfi.
5. Ökutæki í flokkum M₂, M₃, N₂ og N₃ skulu vera hönnuð og byggð á þann hátt að þau auki beinan sýnileika óvarinna vegfarenda frá ökumannssætinu með því að draga úr, eins og frekast er unnt, blindsvæðunum fyrir framan og til hliðar við ökumanninn að teknu tilliti til sérstakra eiginleika mismunandi flokka ökutækja.
6. Ökutæki í flokkum M₂ og M₃ sem rúma fleiri en 22 farþega auk ökumanns og eru byggð með rými fyrir standandi farþega til að gera kleift að farþegar geti farið ört í og úr ökutækinu, skulu hönnuð og byggð þannig að þau séu aðgengileg fyrir hreyfihamlaða einstaklinga, þ.m.t. notendur hjólastóla.

7. Framkvæmdastjórnin skal með framkvæmdargerðum samþykkja ákvæði varðandi samræmdar aðferðir og tækniforskriftir fyrir:

- a) gerðarviðurkenningu ökutækja að því er varðar kröfur sem mælt er fyrir um í 2. til 5. mgr. þessarar greinar,
- b) gerðarviðurkenningu kerfanna sem um getur í 3. mgr. þessarar greinar sem aðskilinna tæknieininga.

Þessar framkvæmdargerðir skulu samþykktar í samræmi við rannsóknarmálsmeðferðina sem um getur í 2. mgr. 13. gr.

Í þeim tilvikum þar sem framkvæmdargerðir varða kröfurnar sem mælt er fyrir um í 2., 3. og 4. mgr. þessarar greinar skulu þær birtar a.m.k. 15 mánuðum fyrir gildandi dagsetningar sem tilgreindar eru í II. viðauka.

Í þeim tilvikum þar sem framkvæmdargerðir varða kröfurnar sem mælt er fyrir um í 5. mgr. þessarar greinar skulu þær birtar a.m.k. 36 mánuðum fyrir gildandi dagsetningar sem tilgreindar eru í II. viðauka.

10. gr.

Sértækar kröfur varðandi vetnisknúin ökutæki

1. Til viðbótar við aðrar kröfur þessarar reglugerðar og framseldra gerða og framkvæmdargerða sem samþykktar eru samkvæmt henni sem einnig gilda um ökutæki í flokkum M og N, skulu vetnisknúin ökutæki í þessum flokkum, vetniskerfi þeirra og íhlutir slíkra kerfa uppfylla tækniforskriftirnar sem settar eru fram í framkvæmdargerðunum sem um getur í 3. mgr.
2. Framleiðendur skulu tryggja að vetniskerfi og vetnisíhlutir séu uppsettir í samræmi við tækniforskriftirnar sem settar eru fram í framkvæmdargerðunum sem um getur í 3. mgr. Framleiðendur skulu einnig gera upplýsingar tiltækar ef nauðsyn krefur að því er varðar skoðun vetniskerfa og -íhluta á endingartíma vetnisknúins ökutækis.
3. Framkvæmdastjórnin skal með framkvæmdargerðum samþykkja ákvæði varðandi samræmdar aðferðir og tækniforskriftir fyrir gerðarviðurkenningar vetnisknúinna ökutækja að því er varðar vetniskerfi þeirra, þ.m.t. þau kerfi er varða efnissamhæfi og áfyllingarmótstykki og fyrir gerðarviðurkenningu vetnisíhluta, þ.m.t. tækniforskriftir fyrir uppsetningu þeirra.

Þessar framkvæmdargerðir skulu samþykktar í samræmi við rannsóknarmálsmeðferðina sem um getur í 2. mgr. 13. gr. Þær skulu birtar a.m.k. 15 mánuðum fyrir gildandi dagsetningar sem tilgreindar eru í II. viðauka.

11. gr.

Sértækar kröfur varðandi sjálfvirk ökutæki og ökutæki sem eru sjálfkeyrandi að fullu

1. Til viðbótar við aðrar kröfur þessarar reglugerðar og framseldra gerða og framkvæmdargerða sem samþykktar eru samkvæmt henni sem einnig gilda um ökutæki í viðeigandi flokkum, skulu sjálfvirk ökutæki og ökutæki sem eru sjálfkeyrandi að fullu uppfylla tækniforskriftirnar sem settar eru fram í framkvæmdargerðunum sem um getur í 2. mgr. sem varða:
 - a) kerfi til að taka yfir stjórn ökumannsins á ökutækinu, þ.m.t. merkjasendingar, stýringu, hröðun og hemlun,
 - b) kerfi til að veita ökutækinu rauntímaupplýsingar um ástand ökutækisins og nærliggjandi svæðis,
 - c) vöktun á hvort ökumaður er til taks,
 - d) atvikarita fyrir ökutæki sem eru sjálfkeyrandi að fullu,
 - e) samræmt snið fyrir gagnaskipti t.d. fyrir keðjun mismunandi tegunda ökutækja,
 - f) kerfi til að veita öðrum vegfarendum öryggisupplýsingar.

Hins vegar skulu þessar tækniforskriftir varðandi vöktun á hvort ökumaður er til taks sem um getur í c-lið fyrsta undirliðar ekki gilda um ökutæki sem eru sjálfkeyrandi að fullu.

2. Framkvæmdastjórnin skal með framkvæmdargerðum samþykkja ákvæði varðandi samræmdar málsmeðferðarreglur og tækniforskriftir fyrir kerfin og aðra hluti sem skráðir eru í a- til f-lið 1. mgr. þessarar greinar og fyrir gerðarviðurkenningu sjálfvirkra ökutækja og ökutækja sem eru sjálfkeyrandi að fullu með tilliti til þessara kerfa og annarra hluta til að tryggja örugga starfsrækslu sjálfvirkra ökutækja og ökutækja sem eru sjálfkeyrandi að fullu á opinberum vegum.

Þessar framkvæmdargerðir skulu samþykktar í samræmi við rannsóknarmálsmeðferðina sem um getur í 2. mgr. 13. gr.

III. KAFLI

LOKAÁKVÆÐI

12. gr.

Beiting framsals

1. Framkvæmdastjórninni er falið vald til að samþykkja framseldar gerðir að uppfylltum þeim skilyrðum sem mælt er fyrir um í þessari grein.
2. Framkvæmdastjórninni skal falið vald til að samþykkja framseldar gerðir, sem um getur í 3. og 6. mgr. 4. gr. og 6. mgr. 6. gr., í fimm ár frá 5. janúar 2020. Framkvæmdastjórnin skal taka saman skýrslu um valdaframsalið eigi síðar en níu mánuðum fyrir lok fimm ára tímabilsins. Valdaframsalið skal framlengt með þegjandi samkomulagi um jafnlangan tíma, nema Evrópuþingið eða ráðið andmæli þeirri framlengingu eigi síðar en þremur mánuðum fyrir lok hvers tímabils.
3. Evrópuþinginu eða ráðinu er hvenær sem er heimilt að afturkalla framsal valds sem um getur í 3. og 6. mgr. 4. gr. og 6. mgr. 6. gr. Með ákvörðun um afturköllun skal binda enda á valdaframsalið sem um getur í þeirri ákvörðun. Ákvörðunin öðlast gildi daginn eftir birtingu hennar í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins* eða síðar, eftir því sem tilgreint er í henni. Hún skal ekki hafa áhrif á gildi neinna framseldra gerða sem þegar eru í gildi.
4. Áður en framseld gerð er samþykkt skal framkvæmdastjórnin hafa samráð við sérfræðinga sem hvert aðildarríki hefur tilnefnt í samræmi við meginreglurnar sem mælt er fyrir um í samstarfssamningi milli stofnana um betri lagasetningu frá 13. apríl 2016.
5. Um leið og framkvæmdastjórnin samþykkir framselda gerð skal hún samtímis tilkynna það Evrópuþinginu og ráðinu.
6. Framseld gerð, sem er samþykkt skv. 3. og 6. mgr. 4. gr. og 6. mgr. 6. gr. skal því aðeins öðlast gildi að Evrópuþingið eða ráðið hafi ekki haft uppi nein andmæli innan tveggja mánaða frá tilkynningu um gerðina til Evrópuþingsins og ráðsins eða ef bæði Evrópuþingið og ráðið hafa upplýst framkvæmdastjórnina, áður en fresturinn er liðinn, um þá fyrirætlan sína að hreyfa ekki andmælum. Þessi frestur skal framlengdur um tvo mánuði að frumkvæði Evrópuþingsins eða ráðsins.

13. gr.

Nefndarmeðferð

1. Framkvæmdastjórnin skal njóta aðstoðar tækninefndar um vélknúin ökutæki. Þessi nefnd skal vera nefnd í skilningi reglugerðar (ESB) nr. 182/2011.
2. Þegar vísað er til þessarar málsgreinar gildir 5. gr. reglugerðar (ESB) nr. 182/2011.

Skili nefndin ekki álitni skal framkvæmdastjórnin ekki samþykkja drögin að framkvæmdargerðinni og þriðja undirgrein 4. mgr. 5. gr. reglugerðar (ESB) nr. 182/2011 skal gilda.

14. gr.

Endurskoðun og skýrslugjöf

1. Framkvæmdastjórnin skal, eigi síðar en 7. júlí 2027 og síðan á fimm ára fresti, leggja matsskýrslu fyrir Evrópuþingið og ráðið um árangur öryggisráðstafana og -kerfa, þ.m.t. útbreiðsluhlutfall þeirra og hagkvæmni fyrir notandann. Framkvæmdastjórnin

skal rannsaka hvort þessar öryggisráðstafanir og -kerfi virki eins og til er ætlast í þessari reglugerð. Eftir því sem við á skulu tilmæli fylgja skýrslunni, þ.m.t. tillaga að nýrri löggjöf um að breyta kröfunum varðandi almennt öryggi og verndun og öryggi farþega í ökutækjum og óvarinna vegfarenda til að draga enn frekar úr eða koma í veg fyrir slys og meiðsl í flutningum á vegum.

Framkvæmdastjórnin skal meta áreiðanleika og skilvirkni nýrra skynvæðra hraðastillingarkerfa og nákvæmni og villuhlutfall slíkra kerfa við raunveruleg akstursskilyrði. Framkvæmdastjórnin skal, eftir því sem við á, leggja fram tillögu að nýrri löggjöf.

2. Eigi síðar en 31. janúar á ári hverju skal framkvæmdastjórnin leggja fyrir Evrópuþingið og ráðið skýrslu um starfsemi Alþjóðaráðs efnahagsnefndar fyrir Evrópu um samþæfingu reglugerða um ökutæki (WP.29) að með tilliti til þeirra framfara sem orðið hafa í framkvæmd öryggisstaðla ökutækja að því er varðar kröfurnar sem settar eru fram í 5. til 11. gr. og að því er varðar stöðu Sambandsins varðandi þessi mál.

15. gr.

Umbreytingarákvæði

1. Þessi reglugerð skal ekki ógilda neinar ESB-gerðarviðurkenningar veittar ökutækjum, kerfum, íhlutum eða aðskildum tæknieiningum sem veittar voru í samræmi við reglugerð (EB) nr. 78/2009, reglugerð (EB) nr. 79/2009 eða reglugerð (EB) nr. 661/2009 og framkvæmdarráðstafanir þeirra fyrir 5. júlí 2022 nema viðeigandi kröfum sem gilda um slík ökutæki, kerfi, íhluti eða aðskildar tæknieiningar hafi verið breytt eða nýjum körfum hafi verið bætt við með þessari reglugerð og framkvæmdargerðunum sem samþykktar eru samkvæmt henni, eins og frekar er tilgreint í framkvæmdargerðunum sem samþykktar eru samkvæmt þessari reglugerð.

2. Viðurkenningaryfirvöld skulu halda áfram að veita rýmkanir á ESB-gerðarviðurkenningum sem um getur í 1. mgr.

3. Þrátt fyrir ákvæði þessarar reglugerð skulu aðildarríki halda áfram að leyfa, fram að þeirri dagsetningu sem tilgreind er í IV. viðauka, skráningu ökutækja, sem og sölu eða að taka í notkun íhluti sem uppfylla ekki kröfur reglugerðar Sameinuðu þjóðanna nr. 117.

16. gr.

Dagsetningar framkvæmdar

Að því er varðar ökutæki, kerfi, íhluti og aðskilda tæknieiningar skulu landsbundin yfirvöld:

- frá og með þeim dagsetningum sem tilgreindar eru í II. viðauka að því er varðar sérstaka kröfu sem skráð er í þeim viðauka, hafna, á grundvelli sem tengist þeirri kröfu, því að veita ESB-gerðarviðurkenningu eða landsbundna gerðarviðurkenningu fyrir allar nýjar gerðir ökutækis, kerfis, íhlutar eða aðskilinnar tæknieiningar sem uppfyllir ekki kröfur þessarar reglugerðar og framseldra gerða sem samþykktar eru samkvæmt henni,
- frá og með þeim dagsetningum sem tilgreindar eru í II. viðauka að því er varðar sérstaka kröfu sem skráð er í þeim viðauka, telja, á grundvelli sem tengist þeirri kröfu, samræmisvottorð að því er varðar ný ökutæki ekki lengur í gildi að því er varðar 48. gr. reglugerðar (ESB) 2018/858 og banna skráningu slíkra ökutækja, ef þau ökutæki uppfylla ekki kröfur þessarar reglugerðar og framseldra gerða og framkvæmdargerða sem samþykktar eru samkvæmt henni,
- frá og með þeim dagsetningum sem tilgreindar eru í II. viðauka að því er varðar sérstaka kröfu sem skráð er í þeim viðauka, banna, á grundvelli sem tengist þeirri kröfu, að setja á markað eða taka í notkun íhluti og aðskildar tæknieiningar þar sem þau uppfylla ekki kröfur þessarar reglugerðar og framseldra gerða sem samþykktar eru samkvæmt henni.

17. gr.

Breytingar á reglugerð (ESB) 2018/858

Ákvæðum II. viðauka við reglugerð (ESB) 2018/858 er breytt í samræmi við III. viðauka við þessa reglugerð.

18. gr.

Niðurfelling

1. Reglugerðir (EB) nr. 78/2009, (EB) nr. 79/2009 og (EB) nr. 661/2009 og reglugerðir (EB) nr. 631/2009, (ESB) nr. 406/2010, (ESB) nr. 672/2010, (ESB) nr. 1003/2010, (ESB) nr. 1005/2010, (ESB) nr. 1008/2010, (ESB) nr. 1009/2010, (ESB) nr. 19/2011, (ESB) nr. 109/2011, (ESB) nr. 458/2011, (ESB) nr. 65/2012, (ESB) nr. 130/2012, (ESB) nr. 347/2012, (ESB) nr. 351/2012, (ESB) nr. 1230/2012 og (ESB) 2015/166 eru felldar úr gildi frá og með þeim degi sem þessi reglugerð kemur til framkvæmda.
2. Líta ber á tilvísanir í reglugerðir (EB) nr. 78/2009, (EB) nr. 79/2009 og (EB) nr. 661/2009 sem tilvísanir í þessa reglugerð.

19. gr.

Gildistaka og dagurinn þegar reglugerðin kemur til framkvæmda

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

Hún kemur til framkvæmda frá og með 6. júlí 2022.

Hins vegar skulu 4. gr. (3., 6. og 7. mgr.), 5. gr. (4. mgr.), 6. gr. (6. mgr.), 7. gr. (6. mgr.), 8. gr. (3. mgr.), 9. gr. (7. mgr.), 10. gr. (3. mgr.), 11. gr. (2. mgr.), 12. gr. og 13. gr. gilda frá 5. janúar 2020.

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

Gjört í Strassborg 27. nóvember 2019.

Fyrir hönd Evrópuþingsins,

D. M. SASSOLI

forseti.

Fyrir hönd ráðsins,

T. TUPPURAINEN

forseti.

Skrá yfir reglugerðir SP er um getur í 2. mgr. 4. gr.

Númer reglugerðar SP	Viðfangsefni	Röð breytinga sem hafa verið birtar í Stjórnartíðindum ESB	Tilvísun í Stjtíð.	Gildissvið sem fellur undir reglugerð Sameinuðu þjóðanna
1	Aðalljóskeer með ósamhverfan lág ljósageisla og/eða háljós með glóþráðarperur R2 og/eða HS1	Röð breytinga nr. 02	Stjtíð. ESB L 177, 10.7.2010, bls. 1	M, N ^(a)
3	Endurskinsbúnaður fyrir aflknúin ökutæki og eftirvagna þeirra	Röð breytinga nr. 02	Stjtíð. ESB L 323, 6.12.2011, bls. 1	M, N, O
4	Lýsing fyrir skráningarkerki að aftan á aflknúnum ökutækjum og eftirvögnum þeirra	Upprunaleg útgáfa reglugerðarinnar	Stjtíð. ESB L 4, 7.1.2012, bls. 17	M, N, O
6	Stefnuljós fyrir aflknúin ökutæki og eftirvagna þeirra	Röð breytinga nr. 01	Stjtíð. ESB L 213, 18.7.2014, bls. 1	M, N, O
7	Stöðu(hliðar)ljóskeer að framan og aftan, hemlaljóskeer og breiddarljóskeer fyrir aflknúin ökutæki og eftirvagna þeirra	Röð breytinga nr. 02	Stjtíð. ESB L 285, 30.9.2014, bls. 1	M, N, O
8	Aðalljóskeer vélknúinna ökutækja (H1, H2, H3, HB3, HB4, H7, H8, H9, HIR1, HIR2 og/eða H11)	Röð breytinga nr. 05, leiðrétting 1 á 4. endurskoðun	Stjtíð. ESB L 177, 10.7.2010, bls. 71	M, N ^(a)
10	Rafsegulsviðssamhæfi	Röð breytinga nr. 05	Stjtíð. ESB L 41, 17.2.2017, bls. 1	M, N, O
11	Læsingar dyra og hurðafestingar	Röð breytinga nr. 04	Stjtíð. ESB L 218, 21.8.2019, bls. 1	M ₁ , N ₁
12	Vernd ökumansins gegn stýrisbúnaðinum við högg	Röð breytinga nr. 04	Stjtíð. ESB L 89, 27.3.2013, bls. 1	M ₁ , N ₁
13	Hemlun ökutækja og eftirvagna	Röð breytinga nr. 11	Stjtíð. ESB L 42, 18.2.2016, bls. 1	M ₂ , M ₃ , N, O ^(b)
13-H	Hemlun fólksbifreiða	Upprunaleg útgáfa reglugerðarinnar	Stjtíð. ESB L 335, 22.12.2015, bls. 1	M ₁ , N ₁
14	Öryggisbeltafestingar	Röð breytinga nr. 07	Stjtíð. ESB L 218, 19.8.2015, bls. 27	M, N
16	Öryggisbelti, festibúnaður, aðhaldsbúnaður fyrir börn og Isofix-aðhaldsbúnaður fyrir börn	Röð breytinga nr. 07	Stjtíð. ESB L 109, 27.4.2018, bls. 1	M, N
17	Sæti, sætisfestingar og höfuðpúðar	Röð breytinga nr. 08	Stjtíð. ESB L 230, 31.8.2010, bls. 81	M, N
18	Varnir gegn notkun vélknúinna ökutækja án leyfis	Röð breytinga nr. 03	Stjtíð. ESB L 120, 13.5.2010, bls. 29	M ₂ , M ₃ , N ₂ , N ₃
19	Pokuljóskeer aflknúinna ökutækja að framan	Röð breytinga nr. 04	Stjtíð. ESB L 250, 22.8.2014, bls. 1	M, N
20	Aðalljóskeer vélknúinna ökutækja með ósamhverfan lág ljósageisla eða háljós eða bæði og sem eru með halógenglóþráðarperur (H4-perur)	Röð breytinga nr. 03	Stjtíð. ESB L 177, 10.7.2010, bls. 170	M, N ^(a)
21	Innréttingar	Röð breytinga nr. 01	Stjtíð. ESB L 188, 16.7.2008, bls. 32	M ₁

Númer reglugerðar SP	Viðfangsefni	Röð breytinga sem hafa verið birtar í Stjórnartíðindum ESB	Tilvísun í Stjtið.	Gildissvið sem fellur undir reglugerð Sameinuðu þjóðanna
23	Bakkljósker og hjálparljósker aflknúinna ökutækja og eftirvagna þeirra	Upprunaleg útgáfa reglugerðarinnar	Stjtið. ESB L 237, 8.8.2014, bls. 1	M, N, O
25	Höfuðpúðar, hvort sem þeir eru sambyggðir sætinu eða ekki	Röð breytinga nr. 04, leiðrétting 2 á 1. endurskoðun	Stjtið. ESB L 215, 14.8.2010, bls. 1	M ₁
26	Útstæðir hlutar	Röð breytinga nr. 03	Stjtið. ESB L 215, 14.8.2010, bls. 27	M ₁
28	Hljóðmerkjabúnaður og hljóðmerki	Upprunaleg útgáfa reglugerðarinnar	Stjtið. ESB L 323, 6.12.2011, bls. 33	M, N
29	Vernd ökumanns og farþega í stýrishúsi atvinnuökutækis	Röð breytinga nr. 03	Stjtið. ESB L 304, 20.11.2010, bls. 21	N
30	Loftfylltir hjólbarðar fyrir vélknúin ökutæki og eftirvagna þeirra (flokkur C1)	Röð breytinga nr. 02	Stjtið. ESB L 307, 23.11.2011, bls. 1	M, N, O
31	Aðalljósker af samlokugerð fyrir aflknúin ökutæki sem gefa frá sér evrópskan ósamhverfan lágljósageisla eða háljósageisla eða bæði	Röð breytinga nr. 02	Stjtið. ESB L 185, 17.7.2010, bls. 15	M, N
34	Varnir gegn eldhættu (eldsneytisgeymar fyrir fljótandi eldsneyti)	Röð breytinga nr. 03	Stjtið. ESB L 231, 26.8.2016, bls. 41	M, N, O
37	Glóþráðarperur til nota í viðurkenndar ljóskerseiningar aflknúinna ökutækja og eftirvagna þeirra	Röð breytinga nr. 03	Stjtið. ESB L 213, 18.7.2014, bls. 36	M, N, O
38	Þokuljósker aflknúinna ökutækja og eftirvagna þeirra að aftan	Upprunaleg útgáfa reglugerðarinnar	Stjtið. ESB L 4, 7.1.2012, bls. 20	M, N, O
39	Hraðamælubúnaður og kílómetramælir þ.m.t. uppsetning þeirra	Röð breytinga nr. 01	Stjtið. ESB L 302, 28.11.2018, bls. 106	M, N
43	Öryggisgler og ísetning þess í ökutæki	Röð breytinga nr. 01	Stjtið. ESB L 42, 12.2.2014, bls. 1	M, N, O
44	Aðhaldsbúnaður fyrir börn sem eru farþegar í aflknúnum ökutækjum („aðhaldsbúnaður fyrir börn“)	Röð breytinga nr. 04	Stjtið. ESB L 265, 30.9.2016, bls. 1	M, N
45	Hreinsunarbúnaður fyrir aðalljósker	Röð breytinga nr. 01		M, N
46	Búnaður til að auka sjónsvið og uppsetning hans	Röð breytinga nr. 04	Stjtið. ESB L 237, 8.8.2014, bls. 24	M, N
48	Uppsetning ljósa- og ljósmerkjabúnaðar á ökutækjum	Röð breytinga nr. 06	Stjtið. ESB L 14, 16.1.2019, bls. 42	M, N, O (°)
54	Loftfylltir hjólbarðar fyrir atvinnuökutæki og eftirvagna þeirra (flokkar C2 og C3)	Upprunaleg útgáfa reglugerðarinnar	Stjtið. ESB L 307, 23.11.2011, bls. 2	M, N, O
55	Véltengiflutir fyrir samtengd ökutæki	Röð breytinga nr. 01	Stjtið. ESB L 153, 15.6.2018, bls. 179	M, N, O (°)
58	Undirakstursvarnarbúnaður að aftan og uppsetning hans, undirakstursvörn að aftan	Röð breytinga nr. 03	Stjtið. ESB L 49, 20.2.2019, bls. 1	M, N, O
61	Atvinnuökutæki með tilliti til útstæðra hluta framan við afturþil stýrishúss	Upprunaleg útgáfa reglugerðarinnar	Stjtið. ESB L 164, 30.6.2010, bls. 1	N

Númer reglugerðar SP	Viðfangsefni	Röð breytinga sem hafa verið birtar í Stjórnartíðindum ESB	Tilvísun í Stjútíð.	Gildissvið sem fellur undir reglugerð Sameinuðu þjóðanna
64	Varaeining til tímabundinna nota, öryggishjólbarðar/öryggishjólbarðakerfi (og vöktunarkerfi fyrir þrýsting í hjólbörðum)	Röð breytinga nr. 02	Stjútíð. ESB L 310, 26.11.2010, bls. 18	M ₁ , N ₁
66	Styrkur burðarvirkis yfirbyggingar á stórum farþegabifreiðum	Röð breytinga nr. 02	Stjútíð. ESB L 84, 30.3.2011, bls. 1	M ₂ , M ₃
67	Vélknúin ökutæki sem nota fljótandi jarðolíugas	Röð breytinga nr. 01	Stjútíð. ESB L 285, 20.10.2016, bls. 1	M, N
73	Hliðarvarnarbúnaður á vörubifreiðum	Röð breytinga nr. 01	Stjútíð. ESB L 122, 8.5.2012, bls. 1	N ₂ , N ₃ , O ₃ , O ₄
77	Stöðuljósaker fyrir aflknúin ökutæki	Upprunaleg útgáfa reglugerðarinnar	Stjútíð. ESB L 4, 7.1.2012, bls. 21	M, N
79	Stýrisbúnaður	Röð breytinga nr. 03	Stjútíð. ESB L 318, 14.12.2018, bls. 1	M, N, O
80	Sæti í stórum farþegabifreiðum	Röð breytinga nr. 03	Stjútíð. ESB L 226, 24.8.2013, bls. 20	M ₂ , M ₃
87	Ljósaker fyrir dagljósabúnað fyrir aflknúin ökutæki	Upprunaleg útgáfa reglugerðarinnar	Stjútíð. ESB L 4, 7.1.2012, bls. 24	M, N
89	Hraðatakörkunarbúnaður og stillanlegur hraðatakörkunarbúnaður	Upprunaleg útgáfa reglugerðarinnar	Stjútíð. ESB L 4, 7.1.2012, bls. 25	M, N ^(d)
90	Hemlaborðasamtæður til endurnýjunar, hemlaborðar skálahemla og diskar og skálar fyrir aflknúin ökutæki og eftirvagna þeirra	Röð breytinga nr. 02	Stjútíð. ESB L 290, 16.11.2018, bls. 54	M, N, O
91	Hliðarljósaker fyrir vélknúin ökutæki og eftirvagna þeirra	Upprunaleg útgáfa reglugerðarinnar	Stjútíð. ESB L 4, 7.1.2012, bls. 27	M, N, O
93	Undirakstursvarnarbúnaður að framan og uppsetning hans, undirakstursvörn að framan	Upprunaleg útgáfa reglugerðarinnar	Stjútíð. ESB L 185, 17.7.2010, bls. 56	N ₂ , N ₃
94	Verndun ökumanns og farþega við árekstur að framan	Röð breytinga nr. 03	Stjútíð. ESB L 35, 8.2.2018, bls. 1	M ₁
95	Verndun ökumanns og farþega við árekstur frá hlið	Röð breytinga nr. 03	Stjútíð. ESB L 183, 10.7.2015, bls. 91	M ₁ , N ₁
97	Viðvörðunarbúnaður ökutækja	Röð breytinga nr. 01	Stjútíð. ESB L 122, 8.5.2012, bls. 19	M ₁ , N ₁ ^(e)
98	Aðalljósaker vélknúinna ökutækja með gasúrhleðsluljósgefa	Röð breytinga nr. 01	Stjútíð. EB 176, 14.6.2014, bls. 64.	M, N
99	Gasúrhleðsluljósgefar til nota í viðurkenndar ljósakerseiningar með gasúrhleðslu fyrir aflknúin ökutæki	Upprunaleg útgáfa reglugerðarinnar	Stjútíð. ESB L 320, 17.12.2018, bls. 45	M, N
100	Rafmagnsöryggi	Röð breytinga nr. 02	Stjútíð. ESB L 302, 28.11.2018, bls. 114	M, N
102	Tengibúnaður, uppsetning á viðurkenndri gerð tengibúnaðar	Upprunaleg útgáfa reglugerðarinnar	Stjútíð. ESB L 351, 30.12.2008, bls. 44	N ₂ , N ₃ , O ₃ , O ₄
104	Viðvörðunarkerkingar með endurskini (þung og löng ökutæki)	Upprunaleg útgáfa reglugerðarinnar	Stjútíð. ESB L 75, 14.3.2014, bls. 29	M ₂ , M ₃ , N, O ₂ , O ₃ , O ₄

Númer reglugerðar SB	Viðfangsefni	Röð breytinga sem hafa verið birtar í Stjórnartíðindum ESB	Tilvísun í Stjtið.	Gildissvið sem fellur undir reglugerð Sameinuðu þjóðanna
105	Ökutæki til flutninga á hættulegum farmi	Röð breytinga nr. 05	Stjtið. ESB L 4, 7.1.2012, bls. 30	N, O
107	Almennir smíðaeiginleikar ökutækja í flokki M2 og M3	Röð breytinga nr. 07	Stjtið. ESB L 52, 23.2.2018, bls. 1	M ₂ , M ₃
108	Sólaðir loftfylltir hjólbarðar fyrir fólksbifreiðar og eftirvagna þeirra	Upprunaleg útgáfa reglugerðarinnar	Stjtið. ESB L 181, 4.7.2006, bls. 1	M ₁ , O ₁ , O ₂
109	Sólaðir loftfylltir hjólbarðar fyrir atvinnuökutæki og eftirvagna þeirra	Upprunaleg útgáfa reglugerðarinnar	Stjtið. ESB L 181, 4.7.2006, bls. 1	M ₂ , M ₃ , N, O ₃ , O ₄
110	Sértækir íhlutir fyrir þjappað jarðgas og fljótandi jarðgas	Röð breytinga nr. 01	Stjtið. ESB L 166, 30.6.2015, bls. 1	M, N
112	Aðalljósakerfi vélknúinna ökutækja með ósamhverfan lágljósageisla eða háljós eða bæði og sem eru með glóþráðarperur og/eða ljósdíóðueiningar	Röð breytinga nr. 01	Stjtið. ESB L 250, 22.8.2014, bls. 67	M, N
114	Öryggisþúðakerfi til endurnýjunar	Upprunaleg útgáfa reglugerðarinnar	Stjtið. ESB L 373, 27.12.2006, bls. 272	M ₁ , N ₁
115	Endurbótakerfi fyrir fljótandi jarðolíugas og þjappað jarðgas	Upprunaleg útgáfa reglugerðarinnar	Stjtið. ESB L 323, 7.11.2014, bls. 91	M, N
116	Varnir gegn notkun vélknúinna ökutækja án leyfis	Upprunaleg útgáfa reglugerðarinnar	Stjtið. ESB L 45, 16.2.2012, bls. 1	M ₁ , N ₁ (°)
117	Hjólbarðar með tilliti til hávaðamengunar frá hjólbörðum í snúningi, veggrips á blautu yfirborði og snúningsmótstöðu (flokkar C1, C2 og C3)	Röð breytinga nr. 02	Stjtið. ESB L 218, 12.8.2016, bls. 1	M, N, O
118	Brunaþol efna í innra rými hópibifreiða	Röð breytinga nr. 02	Stjtið. ESB L 102, 21.4.2015, bls. 67	M ₃
119	Beygjuljós	Röð breytinga nr. 01	Stjtið. ESB L 89, 25.3.2014, bls. 101	M, N
121	Staðsetning og auðkenning stjórnækja, gaumbúnaðar og merkjabúnaðar	Röð breytinga nr. 01	Stjtið. ESB L 5, 8.1.2016, bls. 9	M, N
122	Hitakerfi ökutækja	Upprunaleg útgáfa reglugerðarinnar	Stjtið. ESB L 164, 30.6.2010, bls. 231	M, N, O
123	Aðlögunarhæf framljósakerfi fyrir vélknúin ökutæki	Röð breytinga nr. 01	Stjtið. ESB L 49, 20.2.2019, bls. 24	M, N
124	Hjól til endurnýjunar	Upprunaleg útgáfa reglugerðarinnar	Stjtið. ESB L 375, 27.12.2006, bls. 568	M ₁ , N ₁ , O ₁ , O ₂
125	Sjónsvið fram á við	Röð breytinga nr. 01	Stjtið. ESB L 20, 25.1.2018, bls. 16	M ₁
126	Skilveggir	Upprunaleg útgáfa reglugerðarinnar		M ₁
127	Öryggi gangandi vegfarenda	Röð breytinga nr. 02		M ₁ , N ₁
128	Ljósgefjafar með ljósdíóðum (LED)	Upprunaleg útgáfa reglugerðarinnar	Stjtið. ESB L 320, 17.12.2018, bls. 63	M, N, O

Númer reglugerðar SP	Viðfangsefni	Röð breytinga sem hafa verið birtar í Stjórnartíðindum ESB	Tilvísun í Stjtið.	Gildissvið sem fellur undir reglugerð Sameinuðu þjóðanna
129	Endurbættur aðhaldsbúnaður fyrir börn	Upprunaleg útgáfa reglugerðarinnar	Stjtið. ESB L 97, 29.3.2014, bls. 21	M, N
130	Akreinavarkerfi	Upprunaleg útgáfa reglugerðarinnar	Stjtið. ESB L 178, 18.6.2014, bls. 29	M ₂ , M ₃ , N ₂ , N ₃ (f)
131	Hápróuð neyðarhemlunarkerfi	Röð breytinga nr. 01	Stjtið. ESB L 214, 19.7.2014, bls. 47	M ₂ , M ₃ , N ₂ , N ₃ (f)
134	Vetnisöryggi	Upprunaleg útgáfa reglugerðarinnar	Stjtið. ESB L 129, 17.5.2019, bls. 43	M, N
135	Árekstur á hlið við stólpa	Röð breytinga nr. 01		M ₁ , N ₁
137	Árekstur yfir fulla breidd að framan	Röð breytinga nr. 01		M ₁
139	Hjálparátakskerfi fyrir hemla	Upprunaleg útgáfa reglugerðarinnar	Stjtið. ESB L 269, 26.10.2018, bls. 1	M ₁ , N ₁
140	Rafrænn stöðugleikabúnaður	Upprunaleg útgáfa reglugerðarinnar	Stjtið. ESB L 269, 26.10.2018, bls. 17	M ₁ , N ₁
141	Vöktunarkerfi fyrir þrýsting í hjólbörðum	Upprunaleg útgáfa reglugerðarinnar	Stjtið. ESB L 269, 26.10.2018, bls. 36	M ₁ , N ₁ (g)
142	Ásetning hjólbarða	Upprunaleg útgáfa reglugerðarinnar		M ₁
145	Festingar fyrir aðhaldsbúnað fyrir börn	Upprunaleg útgáfa reglugerðarinnar		M ₁

Athugasemdir við töflu

Þær raðir breytinga sem tilgreindar eru í þessari töflu endurspeglar þá útgáfu sem hefur verið birt í Stjórnartíðindum Evrópusambandsins og eru með fyrirvara um þær raðir breytinga sem fara skal að á grundvelli umbreytingarákvæða sem kveðið er á um þar. Að fara að röð breytinga, sem samþykkt er síðar en tilteknu raðirnar sem tilgreindar eru í töflunni, skal samþykkt sem staðgöngu-kostur. Skyld er að beita dagsetningunum, sem tilgreindar eru í viðkomandi röð breytinga á reglugerðum Sameinuðu þjóðanna sem taldar eru upp í þessari töflu, að því er varðar skuldbindingar samningsaðila að „endurskoðuðum samningi frá 1958“, sem tengjast fyrstu skráningu, því að taka í notkun, að bjóða fram á markaði, sölu, viðurkenningu gerðarviðurkenninga og svipuðum ákvæðum, að því er varðar 48. og 50. gr. reglugerðar (ESB) 2018/858, nema þegar aðrar dagsetningar eru tilgreindar í II. viðauka við þessa reglugerð en þá skal fara eftir þeim í staðinn. Í tilteknum tilvikum er í reglugerð Sameinuðu þjóðanna, sem talin er upp í þessari töflu, kveðið á um það í umbreytingarákvæðum hennar að frá og með tilgreindri dagsetningu sé samningsaðilum að „endurskoðaða samningnum frá 1958“, sem beita tilteknum röðum breytinga á þeirri reglugerð Sameinuðu þjóðanna, ekki skylt að samþykkja, eða að þeir geti neitað að samþykkja, að því er varðar landsbundna eða svæðisbundna gerðarviðurkenningu, gerð sem er samþykkt í samræmi við fyrri röð breytinga, eða kveðið á um það með orðalagi sem hefur sambærilegan tilgang eða merkingu. Líta skal svo á að þetta séu bindandi ákvæði um að landsyfirvöld telji samræmisvottorðin ekki gilda lengur að því er varðar 48. gr. tilskipunar (ESB) 2018/858 nema í þeim tilvikum þegar aðrar dagsetningar eru tilgreindar í II. viðauka við þessa reglugerð, sem ætti þá að nota í staðinn.

-
- (^a) Reglugerðir Sameinuðu þjóðanna nr. 1, 8 og 20 gilda ekki um ESB-gerðarviðurkenningu ökutækja.
- (^b) Gerð er krafa um skyldubundna uppsetningu rafræns stöðugleikabúnaðar í samræmi við reglugerðir Sameinuðu þjóðanna. Hún er þó einnig skyldubundin fyrir ökutæki í flokki N₁.
- (^c) Þegar framleiðandi ökutækis lýsir því yfir að ökutæki sé útbúið til að draga hleðslu (liður 2.11.5 í í upplýsingaskjalinu sem um getur í 1. mgr. 24. gr. reglugerðar (ESB) 2018/858) og að einhver hluti af véltengi-búnaðinum, óháð því hvort hann er festur á tiltekna gerð vélknúna ökutækisins eða ekki, gæti skyggt (að hluta til) á ljósabúnað og/eða flöt þar sem skráningarkerki er sett upp eða fest að aftan, gildir eftirfarandi:
- í notkunarleiðbeiningum fyrir vélknúna ökutækið (t.d. notendahandbók, handbók ökutækis) skal skýrt tekið fram að uppsetning véltengibúnaðar, sem erfitt er að losa eða færa, er ekki heimil,
 - í leiðbeiningunum skal einnig skýrt tekið fram að alltaf verði að losa eða færa véltengibúnað, sem hefur verið settur upp, þegar hann er ekki í notkun og
 - ef um er að ræða gerðarviðurkenningu kerfa í ökutækjum, í samræmi við reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 55, skal tryggja að ákvæðum um losun, færslu og/eða aðra staðsetningu sé einnig fylgt til hlítar að því er varðar ljósabúnað og flöt þar sem skráningarkerki er sett upp eða fest að aftan.
- (^d) Aðeins er um að ræða hraðatakörkunarbúnað og skyldubundna uppsetningu á hraðatakörkunarbúnaði í ökutækjum í flokkum M₂, M₃, N₂ og N₃.
- (^e) Setja skal upp búnað til að koma í veg fyrir notkun án leyfis í ökutækjum í flokkum M₁ og N₁ og setja skal upp ræsivarnarbúnað í ökutækjum í flokkum M₁.
- (^f) Sbr. skýringar⁴ við töflu í II. viðauka.
- (^g) Fyrir ökutæki í flokkum M₁ með hámarks massa ≤ 3 500 kg og N₁, sem eru ekki búin ási með tvöföldum hjólum.
-

II. VIÐAUKI

Skrá yfir kröfurnar sem um getur í 5. mgr. 4. gr. og 3. mgr. 5. gr. sem og dagsetningarnar sem um getur í 16. gr.

Viðfangsefni	Stjórnvaldsfyrirmæli	Sértæk tæknileg viðbótarákvæði	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	S T U	Íhlutur
--------------	----------------------	--------------------------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	-------------	---------

Kröfur varðandi

A FESTIBÚNAÐ, ÁREKSTRARPRÓFUN, HEILLEIKA ELDSNEYTISKERFIS OG ÖRYGGI HÁSPENNURAFMAGNS

A1 innréttingar	Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 21		A											
A2 sæti og höfuðpúðar	Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 17		A	A	A	A	A	A						
A3 Sæti í hópþifreið	Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 80			A	A									A
A4 Öryggisbeltafestingar	Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 14		A	A	A	A	A	A						
A5 Öryggisbelti og festibúnaður	Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 16		A	A	A	A	A	A					A	A
A6 Áminningarkerfi fyrir öryggisbelti	Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 16		A	A	A	A	A	A						
A7 skilveggir	Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 126		X										B	
A8 festingar fyrir aðhaldsbúnað fyrir börn	Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 145		A											
A9 aðhaldsbúnaður fyrir börn	Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 44		A ⁽¹⁾	A ⁽¹⁾	A ⁽¹⁾	A ⁽¹⁾	A ⁽¹⁾	A ⁽¹⁾					A	A
A10 endurbættur aðhaldsbúnaður fyrir börn	Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 129		X	X	X	X	X	X					B	B
A11 undirakstursvörn að framan	Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 93						A	A					A	A
A12 undirakstursvörn að aftan	Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 58		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
A13 hliðarvörn	Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 73						A	A			A	A		
A14 öryggi eldsneytisgeyma	Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 34		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
A15 Öryggi fljótandi jarðólúgass	Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 67		A	A	A	A	A	A						A

Viðfangsefni	Stjórnvaldsfyrirmæli	Sértæk tæknileg viðbótarákvæði	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	S T U	Íhlutur
A26 Árekstur á hlið við stólpa	Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 135		B			B								
A27 Árekstur að aftan	Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 34	Gildir um ökutækjaflokka M ₁ með hámarks massa ≤ 3 500 kg og N1. Tryggja skal kröfur um rafmagnsöryggi eftir árekstur.	B			B								

Kröfur varðandi

B ÓVARÐA VEGFARENDUR, ÚTSÝNI OG SÝNILEIKA

B1 Verndun fóta og höfuðs gangandi vegfarenda	Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 127		A			A								
B2 Stækkað höggsvæði höfuðs	Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 127	Pröfunarsvæði fyrir líkan af höfði barns og fullorðins afmarkast af „ummálsfjarlægð fullorðins“ sem nemur 2 500 mm eða „aftari viðmiðunarlínu framrúðunnar“ hvort heldur sem er frammar. Snerting höfuðlíkans við A-stoðirnar, framrúðukant og hlíf er undanþegin, en fylgjast skal með henni.	C			C								
B3 Varnarbúnaður að framan			X			X							A	
B4 Háþróuð neyðarhemlunarkerfi fyrir gangandi vegfarendur og hjólréiðafólk			C			C								
B5 Árekstrarviðvörðun fyrir gangandi vegfarendur og hjólréiðafólk				B	B		B	B					B	
B6 Upplýsingakerfi um blindsvæði				B	B		B	B					B	
B7 Bakskynjari			B	B	B	B	B	B					B	
B8 Sjónsvið fram á við	Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 125	Gildir um ökutækjaflokka M ₁ og N ₁	A			C								
B9 Beint útsýni þungra ökutækja				D	D		D	D						

Viðfangsefni	Stjórnvaldsfyrirmæli	Sértæk tæknileg viðbótarákvæði	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	S T U	Íhlutur
C12 Sólaðir hjólbarðar	Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 108 Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 109		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		A
C13 Vöktunarkerfi fyrir þrýsting í hjólbörðum fyrir létt ökutæki	Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 141	Gildir um ökutækjaflokka M ₁ eð hámarks massa ≤ 3 500 kg og N ₁ .	A			B								
C14 Vöktunarkerfi fyrir þrýsting í hjólbörðum fyrir þung ökutæki				B	B		B	B			B	B		
C15 Ásetning hjólbarða	Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 142	Gildir um alla ökutækjaflokka.	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
C16 Hjól til endurnýjunar	Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 124		X			X			X	X				B

Kröfur varðandi

D TÆKI Í ÖKUTÆKINU, RAFKERFI, LJÓSAKERFI ÖKUTÆKJA OG VERND GEGN ÓHEIMILLI NOTKUN, Þ.M.T. NETÁRÁSUM

D1 Hjóðmerki	Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 28		A	A	A	A	A	A						A
D2 radiótruflanir (rafsegulsviðssamhæfi)	Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 10		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
D3 Vernd gegn óheimilli notkun, ræsivarnarbúnaður og viðvörðunarbúnaður	Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 18 Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 97 Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 116		A	A ⁽¹⁾	A ⁽¹⁾	A	A ⁽¹⁾	A ⁽¹⁾					A	A
D4 Verndun ökutækis gegn netárásum			B	B	B	B	B	B					B	B
D5 Hraðamælir	Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 39		A	A	A	A	A	A						
D6 Kílómetramælir	Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 39		A	A	A	A	A	A						
D7 Hraðatakörkunarbúnaður	Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 89			A	A		A	A						A
D8 Skynvædd aðstoð við hraðastýringu			B	B	B	B	B	B					B	
D9 Auðkenning stjórnækja, gaumbúnaðar og merkjabúnaðar	Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 121		A	A	A	A	A	A						

Viðfangsefni	Stjórnvaldsfyrirmæli	Sértæk tæknileg viðbótarákvæði	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	S T U	Íhlutur
D10 Hitakerfi	Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 122		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		A
D11 Ljósmerkjabúnaður	Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 4 Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 6 Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 7 Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 19 Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 23 Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 38 Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 77 Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 87 Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 91		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		A
D12 Veglýsingarbúnaður	Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 31 Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 98 Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 112 Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 119 Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 123		X	X	X	X	X	X						A
D13 Endurskinsbúnaður	Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 3 Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 104		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		A
D14 ljósgjafar	Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 37 Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 99 Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 128		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		A
D15 Uppsetning ljósmerkjabúnaðar, veglýsingar- og endurskinsbúnaðar	Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 48		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
D16 Neyðarhemlunarljós			B	B	B	B	B	B						
D17 Hreinsunarbúnaður fyrir aðalljósker	Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 45		A ⁽¹⁾	A ⁽¹⁾	A ⁽¹⁾	A ⁽¹⁾	A ⁽¹⁾	A ⁽¹⁾						A
D18 Gírskiptivísir			A											

Kröfur varðandi

E HEGÐUN ÖKUMANNS OG KERFIS

E1 Búnaður sem greiðir fyrir uppsetningu áfengisláss		EN 50436:2016.	B	B	B	B	B	B						
E2 Þreytu- og athyglisvari			B	B	B	B	B	B						

Viðfangsefni	Stjórnvaldsfyrirmæli	Sértæk tæknileg viðbótarákvæði	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	S T U	Íhlutur
E3 Háþróaður truflunarvari		Einnig má taka tillit til þess að komið sé í veg fyrir truflun með tæknilegum hætti	C	C	C	C	C	C						
E4 Vöktun á hvort ökumaður er til taks			B ⁽⁵⁾	B ⁽⁵⁾	B ⁽⁵⁾	B ⁽⁵⁾	B ⁽⁵⁾	B ⁽⁵⁾						
E5 Atvikaríti			B	D	D	B	D	D					B	
E6 Kerfi til að taka yfir stjórn ökumansins			B ⁽⁵⁾	B ⁽⁵⁾	B ⁽⁵⁾	B ⁽⁵⁾	B ⁽⁵⁾	B ⁽⁵⁾						
E7 Kerfi til að veita ökutækinu upplýsingar um ástand ökutækisins og nærliggjandi svæðis			B ⁽⁵⁾	B ⁽⁵⁾	B ⁽⁵⁾	B ⁽⁵⁾	B ⁽⁵⁾	B ⁽⁵⁾						
E8 Keðjun				B ⁽¹⁾	B ⁽¹⁾		B ⁽¹⁾	B ⁽¹⁾						
E9 Kerfi til að veita öðrum vegfarendum öryggisupplýsingar			B ⁽⁵⁾	B ⁽⁵⁾	B ⁽⁵⁾	B ⁽⁵⁾	B ⁽⁵⁾	B ⁽⁵⁾						

Kröfur varðandi

F ALMENNA SMÍÐI ÖKUTÆKIS OG EIGINLEIKA

F1 Flötur fyrir skráningarkerki			A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
F2 Hreyfing aftur á bak			A	A	A	A	A	A						
F3 Læsingar dyra og lamir	Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 11		A			A								
F4 Þrep við inngang, handföng og stígbretti			A			A	A	A						
F5 Útstæðir hlutar	Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 26		A											
F6 Útstæðir hlutar stýrishúsa í atvinnuökutækjum	Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 61					A	A	A						

Viðfangsefni	Stjórnvaldsfyrirmæli	Sértæk tæknileg viðbótarákvæði	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	S T U	Íhlutur
F7 Lögboðin merkiplata og verksmiðjunúmer ökutækis			A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
F8 Dráttarbúnaður			A	A	A	A	A	A						
F9 Hjólhúlfar			A											
F10 Hjól- og aurlífabúnaður						A	A	A	A	A	A	A		
F11 Massar og mál			A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
F12 Véltingi	Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 55 Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 102		A ⁽¹⁾	A ⁽¹⁾	A ⁽¹⁾	A ⁽¹⁾	A ⁽¹⁾	A ⁽¹⁾	A	A	A	A	A	A
F13 Ökutæki ætluð til flutninga á hættulegum farmi	Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 105					A	A	A	A	A	A	A		
F14 Almenn bygging hópbifreiða	Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 107			A	A									
F15 Styrkur burðarvirkis yfirbyggingar á hópferðabifreið	Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 66			A	A									
F16 Eldfimi í hópbifreiðum	Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 118				A									A

Athugasemdir við töflu

- A: Dagsetning fyrir bann á skráningu ökutækja, sem og setningu á markað og að taka í notkun íhluti og aðskildar tæknieiningar: 6. júlí 2022
- B: Dagsetning fyrir synjun um að veita ESB-gerðarviðurkenningu: 6. júlí 2022
Dagsetning fyrir bann á skráningu ökutækja, sem og setningu á markað og að taka í notkun íhluti og aðskildar tæknieiningar: 7. júlí 2024
- C: Dagsetning fyrir synjun um að veita ESB-gerðarviðurkenningu: 7. júlí 2024
Dagsetning fyrir bann á skráningu ökutækja, sem og setningu á markað og að taka í notkun íhluti og aðskildar tæknieiningar: 7. júlí 2026
- D: Dagsetning fyrir synjun um að veita ESB-gerðarviðurkenningu: 7. janúar 2026
Dagsetning fyrir bann á skráningu ökutækja, sem og setningu á markað og að taka í notkun íhluti og aðskildar tæknieiningar: 7. janúar 2029
- X: Íhluturinn eða aðskilda tæknieiningin sem um er að ræða gildir um ökutækjaflokka eins og tilgreint er.

-
- (1) Farið skal að tilskildum ákvæðum ef fhluturinn eða aðskilda tæknieiningin er uppsett.
- (2) Ökutæki í þessum flokki skulu búin fullnægjandi afísunar- og móðuhreinsunarbúnaði á framrúðum.
- (3) Ökutæki í þessum flokki skulu búin fullnægjandi sprautu- og þurrkubúnaði á framrúðum.
- (4) Eftirfarandi ökutæki eru undanþegin:
- dráttarþreifreiðar fyrir festivagna í flokki N₂ með hámarks massa yfir 3,5 tonnum en ekki yfir 8 tonnum,
 - ökutæki í flokkum M₂ og M₃ í undirflokki A, undirflokki I og undirflokki II eins og skilgreint er í málsgrein 2.1 í reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 107,
 - liðskiptar hópþreifreiðar í flokki M₃ í undirflokki A, undirflokki I og undirflokki II eins og skilgreint er í málsgrein 2.1 í reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 107,
 - torfærutæki í flokkum M₂, M₃, N₂ og N₃,
 - ökutæki til sérstakra nota í flokkum M₂, M₃, N₂ og N₃ og
 - ökutæki í flokkum M₂, M₃, N₂ og N₃ með fleiri en þrjá ása.
- (5) Farið skal að tilskildum ákvæðum ef um er að ræða sjálfvirk ökutæki.
- (6) Að því er varðar vélknúin ökutæki sem útbúin eru vökvastýrisbúnaði gilda dagsetningar í athugasemd C. Þessi ökutæki skulu, hins vegar, útbúin akreinarakerfi þess í stað.
-

III. VIÐAUKI

Breytingar á II. viðauka við reglugerð (ESB) 2018/858

Ákvæðum II. viðauka við reglugerð (ESB) 2018/858 er breytt sem hér segir:

1) tilvísunum í „reglugerð (EB) nr. 661/2009“ er breytt sem hér segir:

a) í stað tilvísunarinnar í þriðja dálki við „reglugerð (EB) nr. 661/2009“ í töflunni í I. hluta í færslunni fyrir lið 3A kemur eftirfarandi:

„Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2019/2144 (*)

(*) Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2019/2144 frá 27. nóvember 2019 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 þeirra og verndunar farþega í ökutækjum og óvarinna vegfarenda, um breytingu á reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/858 og um niðurfellingu á reglugerðum Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 78/2009, (EB) nr. 79/2009 og (EB) nr. 661/2009 og reglugerðum framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 631/2009, (ESB) nr. 406/2010, (ESB) nr. 672/2010, (ESB) nr. 1003/2010, (ESB) nr. 1005/2010, (ESB) nr. 1008/2010, (ESB) nr. 1009/2010, (ESB) nr. 19/2011, (ESB) nr. 109/2011, (ESB) nr. 458/2011, (ESB) nr. 65/2012, (ESB) nr. 130/2012, (ESB) nr. 347/2012, (ESB) nr. 351/2012, (ESB) nr. 1230/2012 og (ESB) 2015/166 (Stjtið. ESB L 325, 16.12.2019, bls. 1)“;

b) í stað hvernar síðari tilvísunar í „reglugerð (ESB) nr. 661/2009“ í II. viðauka kemur tilvísun í reglugerð (ESB) nr. 2019/2144“;

2) Ákvæðum I. hluta er breytt sem hér segir:

a) töflunni er breytt sem hér segir:

i. eftirfarandi færsla bætist við á eftir færslunni fyrir lið 54A:

„55A	Áreksur á hlið við stólpa	Reglugerð (ESB) 2019/2144 Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 135	X				X“,							
------	---------------------------	---	---	--	--	--	-----	--	--	--	--	--	--	--

ii. í stað færslunnar fyrir lið 58 kemur eftirfarandi:

„58	Vernd gangandi vegfarenda	Reglugerð (ESB) 2019/2144 Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 127	X				X							X“,
-----	---------------------------	---	---	--	--	--	---	--	--	--	--	--	--	-----

iii. í stað færslanna fyrir liði 62 og 63 kemur eftirfarandi:

„62	Vetniskerfi	Reglugerð (ESB) 2019/2144 Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 134	X	X	X	X	X	X						X
63	Almennt öryggi	Reglugerð (ESB) 2019/2144	X (15)	X (15)	X (15)	X (15)	X (15)	X (15)	X (15)	X (15)	X (15)	X (15)	X (15)	X (15)“,

iv. í stað færslanna fyrir liði 65 og 66 kemur eftirfarandi:

„65	Háþróuð neyðarhemlunarkerfi	Reglugerð (ESB) 2019/2144 Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 131		X	X		X	X						
66	Akreinavara-kerfi	Reglugerð (ESB) 2019/2144 Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 130		X	X		X	X“,						

b) skýringarnar breytast sem hér segir:

i. í stað skýringa 3 og 4 kemur eftirfarandi:

„⁽³⁾ Gerð er krafa um uppsetningu stöðugleikabúnaðar ökutækis í samræmi við 5. mgr. 4. gr. reglugerðar (EB) nr. 2019/2144.

4) Gerð er krafa um uppsetningu rafræns stöðugleikabúnaðar í samræmi við 5. mgr. 4. gr. reglugerðar (ESB) 2019/2144.“,

ii. eftirfarandi kemur í stað skýringar 9A:

„^(9A) Gerð er krafa um uppsetningu vöktunarkerfis fyrir þrýsting í hjólbörðum í samræmi við 1. mgr. 5. gr. reglugerðar (ESB) 2019/2144.“,

iii. eftirfarandi kemur í stað skýringar 15:

„⁽¹⁵⁾ Skylda er að farið sé að ákvæðum reglugerðar (ESB) 2019/2144. Hins vegar er ekki gert ráð fyrir gerðarviðurkenningu samkvæmt þessum tiltekna lið þar sem hann stendur aðeins fyrir samsafn stakra liða sem eru skráðir annars staðar í töflunni með vísan til reglugerðar (ESB) 2019/2144.“,

c) eftirfarandi breytingar eru gerðar á töflu 1 í 1. viðbæti:

i. í stað færslu fyrir lið 46A kemur eftirfarandi:

„46A	Áfesting hjólbarða	Reglugerð (ESB) 2019/2144 Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 142		B“,
------	--------------------	---	--	-----

ii. í stað færslu fyrir lið 58 kemur eftirfarandi:

„58	Vernð gangandi vegfarenda	Reglugerð (ESB) 2019/2144 Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 127		C Dagsetning fyrir synjun um að veita ESB-gerðarviðurkenningu: 7. janúar 2026 Dagsetning fyrir bann á skráningu ökutækja: 7. júlí 2034“,
-----	---------------------------	---	--	--

iii. í stað færslunnar fyrir liði 62 og 63 kemur eftirfarandi:

„62	Vetniskerfi	Reglugerð (ESB) 2019/2144 Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 134		X
63	Almennt öryggi	Reglugerð (ESB) 2019/2144		Skylda er að farið sé að ákvæðum reglugerðar (ESB) 2019/2144. Hins vegar er ekki gert ráð fyrir gerðarviðurkenningu samkvæmt þessum tiltekna lið þar sem hann stendur aðeins fyrir samsafn stakra liða sem eru skráðir annars staðar í töflunni með vísan til reglugerðar (ESB) 2019/2144.“,

d) í stað skýringanna NA við töflu 1 í 1. viðbæti kemur eftirfarandi:

„Á ekki við

Stjórnvaldsfyrirmælin gilda ekki. Þó gæti hins vegar verið kveðið á um að uppfylla skuli einn eða fleiri sértæka þætti sem eru í stjórnvaldsfyrirmælunum.“,

e) eftirfarandi breytingar eru gerðar á töflu 2 í 1. viðbæti:

i. í stað færslu fyrir lið 46A kemur eftirfarandi:

„46A	Áfesting hjólbarða	Reglugerð (ESB) 2019/2144 Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 142		B“,
------	--------------------	---	--	-----

ii. í stað færslu fyrir lið 58 kemur eftirfarandi:

„58	Vernð gangandi vegfarenda	Reglugerð (ESB) 2019/2144 Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 127	C	Dagsetning fyrir synjun um að veita ESB-gerðarviðurkenningu: 7. janúar 2026 Dagsetning fyrir bann á skráningu ökutækja: 7. júlí 2034“,
-----	---------------------------	---	---	---

iii. í stað færslanna fyrir liði 62 og 63 kemur eftirfarandi:

„62	Vetniskerfi	Reglugerð (ESB) 2019/2144 Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 134	X	
63	Almennt öryggi	Reglugerð (ESB) 2019/2144		Skylda er að farið sé að ákvæðum reglugerðar (ESB) 2019/2144. Hins vegar er ekki gert ráð fyrir gerðarviðurkenningu samkvæmt þessum tiltekna lið þar sem hann stendur aðeins fyrir samsafn stakra liða sem eru skráðir annars staðar í töflunni með vísan til reglugerðar (ESB) 2019/2144.“,

f) eftirfarandi breytingar eru gerðar á lið 4 í 2. viðbæti:

i. töflunni „I. hluti: Ökutæki sem tilheyrja flokki M₁“ er breytt sem hér segir:

— í stað færslu fyrir lið 58 kemur eftirfarandi:

„58	Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 127 Reglugerð (ESB) 2019/2144 (Vernð gangandi vegfarenda)	Ökutæki skulu búin rafrænu læsivörðu hemlakerfi sem nær til allra hjóla. Kröfur reglugerðar Sameinuðu þjóðanna fyrir Evrópu nr. 127 gilda. Allur varnarbúnaður að framan skal annað hvort vera óaðskiljanlegur hluti ökutækisins og því uppfylla kröfurnar í reglugerð Sameinuðu þjóðanna fyrir Evrópu nr. 127 eða vera gerðarviðurkenndur sem aðskilin tæknieining.“,
-----	---	---

— eftirfarandi færsla bætist við á eftir færslunni fyrir lið 61:

„62	Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 134 Reglugerð (ESB) 2019/2144 (Vetniskerfi)	Kröfur reglugerðar Sameinuðu þjóðanna fyrir Evrópu nr. 134 gilda. Að öðrum kosti skal sýna fram á að ökutækið uppfylli: — Efnislegar kröfur reglugerðar (EB) nr. 79/2009 í þeirri útgáfu sem er í gildi 5. júlí 2022, — Viðhengi 100 – <i>Technical Standard For Fuel Systems Of Motor Vehicle Fueled By Compressed Hydrogen Gas</i> (Japan), — GB/T 24549-2009 <i>Fuel cell electric vehicles – safety requirements</i> (Kína), — Aþþjóðlegur staðall ISO 23273:2013 1. hluti: Notkunaröryggi ökutækis og 2. hluti: <i>Protection against hydrogen hazards for vehicles fuelled with compressed hydrogen</i> eða — SAE J2578 – <i>General Fuel Cell Vehicle Safety</i> “,
-----	---	---

ii. töflunni „II. hluti: Ökutæki sem tilheyra flokki N1“ er breytt sem hér segir:

— í stað færslu fyrir lið 58 kemur eftirfarandi:

„58	Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 127 Reglugerð (ESB) 2019/2144 (Vernd gangandi vegfarenda)	Ökutæki skulu búin rafrænu læsivörðu hemlakerfi sem nær til allra hjóla. Kröfur reglugerðar Sameinuðu þjóðanna fyrir Evrópu nr. 127 gilda. Allur varnarbúnaður að framan skal annað hvort vera óaðskiljanlegur hluti ökutækisins og því uppfylla kröfurnar í reglugerð Sameinuðu þjóðanna fyrir Evrópu nr. 127 eða vera gerðarviðurkenndur sem aðskilin tæknieining.“
-----	--	---

— eftirfarandi færsla bætist við á eftir færslunni fyrir lið 61:

„62	Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 134 Reglugerð (ESB) 2019/2144 (Vetniskerfi)	Kröfur reglugerðar Sameinuðu þjóðanna fyrir Evrópu nr. 134 gilda. Að öðrum kosti skal sýna fram á að ökutækið uppfylli: — Efnislegar kröfur reglugerðar (EB) nr. 79/2009 í þeirri útgáfu sem er í gildi 5. júlí 2022, — Viðhengi 100 – <i>Technical Standard For Fuel Systems Of Motor Vehicle Fueled By Compressed Hydrogen Gas</i> (Japan), — GB/T 24549-2009 <i>Fuel cell electric vehicles – safety requirements</i> (Kína), — Alþjóðlegur staðall ISO 23273:2013 1. hluti: Notkunaröryggi ökutækis og 2. hluti: <i>Protection against hydrogen hazards for vehicles fuelled with compressed hydrogen</i> eða — SAE J2578 – <i>General Fuel Cell Vehicle Safety</i> “,
-----	--	--

3) í II. hluta falla brott færslur fyrir liði 58, 65 og 66,

4) ákvæðum III. hluta er breytt sem hér segir:

a) eftirfarandi breytingar eru gerðar á töflunni í 1. viðbæti:

i. í stað færslu fyrir lið 58 kemur eftirfarandi:

„58	Vernd gangandi vegfarenda	Reglugerð (ESB) 2019/2144 Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 127	X	X“,		
-----	---------------------------	---	---	-----	--	--

ii. í stað færslanna fyrir liði 62 og 63 kemur eftirfarandi:

„62	Vetniskerfi	Reglugerð (ESB) 2019/2144 Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 134	X	X	X	X
63	Almennt öryggi	Reglugerð (ESB) 2019/2144	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾ “,

iii. í stað færslanna fyrir liði 65 og 66 kemur eftirfarandi:

„65	Háþróuð neyðarhemlunarkerfi	Reglugerð (ESB) 2019/2144 Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 131			Á ekki við	á ekki við
66	Akreinavarakerfi	Reglugerð (ESB) 2019/2144 Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 130			Á ekki við	Á ekki við“,

b) eftirfarandi breytingar eru gerðar á töflunni í 2. viðbæti:

i. eftirfarandi færsla bætist við á eftir færslunni fyrir lið 54A:

„55A	Árekstur á hlið við stólpa	Reglugerð (ESB) 2019/2144 Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 135	Á ekki við			Á ekki við“,						
------	----------------------------	---	------------	--	--	--------------	--	--	--	--	--	--

ii. í stað færslu fyrir lið 58 kemur eftirfarandi:

„58	Vernd gangandi vegfarenda	Reglugerð (ESB) 2019/2144 Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 127	Á ekki við			Á ekki við“,						
-----	---------------------------	---	------------	--	--	--------------	--	--	--	--	--	--

iii. í stað færslanna fyrir liði 62 og 63 kemur eftirfarandi:

„62	Vetniskerfi	Reglugerð (ESB) 2019/2144 Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 134	X	X	X	X	X	X	X			
63	Almennt öryggi	Reglugerð (ESB) 2019/2144	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾ “,

iv. í stað færslanna fyrir liði 65 og 66 kemur eftirfarandi:

„65	Háþróuð neyðarheml-unarkerfi	Reglugerð (ESB) 2019/2144 Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 131		Á ekki við	Á ekki við		Á ekki við	Á ekki við				
66	Akreinavara-kerfi	Reglugerð (ESB) 2019/2144 Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 130		Á ekki við	Á ekki við		Á ekki við	Á ekki við“,				

c) ákvæðum 3. viðbætis er breytt sem hér segir:

i. í töflunni bætist eftirfarandi færsla við á eftir færslunni fyrir lið 54A:

„55A	Árekstur á hlið við stólpa	Reglugerð (ESB) 2019/2144 Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 135	Á ekki við“,
------	----------------------------	---	--------------

ii. í stað færslunnar fyrir lið 58 í töflunni kemur eftirfarandi:

„58	Vernd gangandi vegfarenda	Reglugerð (ESB) 2019/2144 Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 127	G“,
-----	---------------------------	---	-----

iii. í stað færslanna fyrir liði 62 og 63 í töflunni kemur eftirfarandi:

„62	Vetniskerfi	Reglugerð (ESB) 2019/2144 Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 134	X
63	Almennt öryggi	Reglugerð (ESB) 2019/2144	X ⁽¹⁵⁾ “,

iv. Eftirfarandi liður bætist við:

„5. Liðir 1 til 4 gilda einnig um ökutæki í flokki M₁ sem eru ekki flokkuð sem ökutæki til sérstakra nota en eru ökutæki með hjólastólaaðgengi.“

d) eftirfarandi breytingar eru gerðar á töflunni í 4. viðbæti:

i. eftirfarandi færsla bætist við á eftir færslunni fyrir lið 54A:

„55A	Árekstur á hlið við stólpa	Reglugerð (ESB) 2019/2144 Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 135			A ⁴ ,							
------	----------------------------	---	--	--	------------------	--	--	--	--	--	--	--

ii. í stað færslu fyrir lið 58 kemur eftirfarandi:

„58	Vernð gangandi vegfarenda	Reglugerð (ESB) 2019/2144 Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 127			A ⁴ ,							
-----	---------------------------	---	--	--	------------------	--	--	--	--	--	--	--

iii. í stað færslanna fyrir liði 62, 63, 65 og 66 kemur eftirfarandi:

„62	Vetniskerfi	Reglugerð (ESB) 2019/2144 Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 134	X	X	X	X	X					
63	Almennt öryggi	Reglugerð (ESB) 2019/2144	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾
65	Háþróuð neyðarhæmlunarkerfi	Reglugerð (ESB) 2019/2144 Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 131	Á ekki við	Á ekki við		Á ekki við	Á ekki við					
66	Akreinavarakerfi	Reglugerð (ESB) 2019/2144 Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 130	Á ekki við	Á ekki við		Á ekki við	Á ekki við ⁴ ,					

e) í stað færslanna fyrir liði 62, 63, 65 og 66 í töflunni í 5. viðbæti kemur eftirfarandi:

„62	Vetniskerfi	Reglugerð (ESB) 2019/2144 Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 134	X
63	Almennt öryggi	Reglugerð (ESB) 2019/2144	X ⁽¹⁵⁾
65	Háþróuð neyðarhæmlunarkerfi	Reglugerð (ESB) 2019/2144 Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 131	Á ekki við
66	Akreinavarakerfi	Reglugerð (ESB) 2019/2144 Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 130	Á ekki við ⁴ ,

f) í stað færslanna fyrir liði 62, 63, 65 og 66 í töflunni í 6. viðbæti kemur eftirfarandi:

„62	Vetniskerfi	Reglugerð (ESB) 2019/2144 Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 134	X	
63	Almennt öryggi	Reglugerð (ESB) 2019/2144	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾
65	Háþróuð neyðarhæmlunarkerfi	Reglugerð (ESB) 2019/2144 Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 131	Á ekki við	
66	Akreinavarakerfi	Reglugerð (ESB) 2019/2144 Reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 130	Á ekki við ⁴ ,	

g) skýringarnar breytast sem hér segir:

i. eftirfarandi kemur í stað skýringar fyrir X:

„X Kröfumar sem settar eru fram í viðeigandi stjórnvaldsfyrirmælum gilda.“,

ii. í stað skýringa 3 og 4 kemur eftirfarandi:

„⁽³⁾ Gerð er krafa um uppsetningu stöðugleikabúnaðar ökutækis í samræmi við 5. mgr. 4. gr. reglugerðar (EB) nr. 2019/2144.“

- (4) Gerð er krafa um uppsetningu rafræns stöðugleikabúnaðar í samræmi við 5. mgr. 4. gr. reglugerðar (ESB) 2019/2144“;
- iii. eftirfarandi kemur í stað skýringar 9A:
- „^(9A) Gildir aðeins þegar slík ökutæki eru með búnað sem fellur undir reglugerð Sameinuðu þjóðanna nr. 64. Hins vegar er uppsetning vöktunarkerfis fyrir þrýsting í hjólbörðum skyldubundin í samræmi við 1. mgr. 5. gr. reglugerðar (ESB) 2019/2144“;
- iv. eftirfarandi kemur í stað skýringar 15:
- „⁽¹⁵⁾ Skylda er að farið sé að ákvæðum reglugerðar (ESB) 2019/2144. Hins vegar er ekki gert ráð fyrir gerðarviðurkenningu samkvæmt þessum tiltekna lið þar sem hann stendur aðeins fyrir samsafn stakra liða sem eru skráðir annars staðar í viðeigandi töflu.“;
- v. skýringar 16 og 17 falla brott.
-

IV. VIÐAUKI

Umbreytingarákvæði sem um getur í 3. mgr. 15. gr.

Númer reglugerðar Sameinuðu þjóðanna	Sértækar kröfur	Lokadagsetning fyrir skráningu ökutækja sem ekki fara að tilskildum ákvæðum sem og sölu eða það að taka í notkun íhluti sem ekki fara að tilskildum ákvæðum ⁽¹⁾
117	Hjólbarðar með tilliti til hávaðamengunar þeirra í snúningi, veggrips á blautu yfirborði og snúningsmótstöðu Hjólbarðar í flokki C3 skulu uppfylla kröfur 2. áfanga um snúningsmótstöðu	30. apríl 2023

Athugasemdir við töflu

- ⁽¹⁾ Dagsetningarnar eins og mælt er fyrir um í reglugerð (EB) nr. 661/2009 að því er varðar gerð ökutækis, kerfis og íhlutar sem uppfylla kröfurnar í þeirri útgáfu sem er í gildi 5. júlí 2022 og reglugerð (EB) nr. 78/2009 að því er varðar gerð ökutækis og kerfis sem uppfylla kröfurnar í þeirri útgáfu sem er í gildi 5. júlí 2022.