

EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSFORORDNING (EF) nr. 661/2009

2016/EØS/47/53

av 13. juli 2009

om krav til typegodkjenning for den generelle sikkerheten for motorvogner, deres tilhengere og systemer, deler og separate tekniske enheter beregnet på slike motorvogner(*)

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap, særlig artikkel 95,

under henvisning til forslag fra Kommisjonen,

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité⁽¹⁾,

etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 251⁽²⁾ og

ut fra følgende betraktninger:

1) Det indre marked omfatter et område uten indre grenser der fritt varebytte og fri bevegelse for personer, tjenester og kapital er sikret. For dette formål foreligger det en omfattende fellesskapsordning for typegodkjenning av motorvogner, innført ved europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF av 5. september 2007 om fastsettelse av en ramme for godkjenning av motorvogner og deres tilhengere, og av systemer, deler og tekniske enheter til slike motorvogner (rammedirektiv)⁽³⁾.

2) Denne forordning er en særforordning etter Fellesskapets framgangsmåte for typegodkjenning som ble innført ved direktiv 2007/46/EF. Vedlegg IV, VI, XI og XV til nevnte direktiv bør derfor endres.

3) Denne forordning berører ikke framgangsmåten for typegodkjenning i ett trinn og blandet typegodkjenning fastsatt i artikkel 6 i direktiv 2007/46/EF.

4) De tekniske kravene til typegodkjenning av motorvogner når det gjelder en rekke sikkerhetsmessige og miljømessige hensyn, er blitt harmonisert på fellesskapsplan for å unngå at det blir innført krav som er forskjellige fra medlemsstat til medlemsstat, og for å sikre et høyt nivå med hensyn til trafiksikkerhet og miljøvern i hele Fellesskapet.

5) Denne forordning har derfor også som mål å styrke konkurransevnen til bilindustrien i Fellesskapet, samtidig som den skal gjøre medlemsstatene i stand til å foreta et effektivt markedstilsyn med hensyn til å oppfylle de nærmere typegodkjenningskravene i denne forordning når det gjelder omsetning av de berørte produktene.

6) Det bør fastsettes krav til både motorvognenes generelle sikkerhet og dekkenes miljøprestasjon, på grunn av tilgjengeligheten til systemer for overvåking av dekktrykk som øker både dekkenes sikkerhetsnivå og deres miljøprestasjon.

7) Etter anmodning fra Europaparlamentet har en ny metode for fastsettelse av regelverk for kjøretøyer fått anvendelse i Fellesskapet. Denne forordning bør derfor fastsette bare grunnleggende bestemmelser om kjøretøysikkerhet og CO₂- og støyutslipp fra dekk, mens de tekniske spesifikasjonene bør fastsettes ved gjennomføringstiltak vedtatt i samsvar med rådsbeslutning 1999/468/EF av 28. juni 1999 om fastsettelse av nærmere regler for utøvelsen av den gjennomføringsmyndighet som er gitt Kommisjonen⁽⁴⁾.

(*) Denne unionsrettsakten, kunngjort i EUT L 200 av 31.7.2009, s. 1, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 40/2012 av 30. mars 2012 om endring av EØS-avtalens vedlegg II (Tekniske forskrifter, standarder, prøving og sertifisering), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 43 av 2.8.2012, s. 17.

⁽¹⁾ Uttalelse av 14. januar 2009 (ennå ikke offentliggjort i EUT).

⁽²⁾ Europaparlamentsuttalelse av 10. mars 2009 (ennå ikke offentliggjort i EUT) og rådsbeslutning av 22. juni 2009.

⁽³⁾ EUT L 263 av 9.10.2007, s. 1.

⁽⁴⁾ EFT L 184 av 17.7.1999, s. 23.

- 8) Særlig bør Kommissjonen gis myndighet til å utarbeide særlige framgangsmåter, prøvinger og krav til typegodkjenning av motorvogner, deler og separate tekniske enheter, til å definere mer nøyaktig hvilke egenskaper et dekk skal oppfylle for å kunne defineres som «spesialdekk», «terrengdekk til yrkesmessig bruk», «forsterket dekk», «dekk for ekstra belastning», «vinterdekk», «reservedekkk av type T til midlertidig bruk» eller «drivhjulsdekk», til å fastsette særlige sikkerhetskrav til kjøretøyer beregnet på transport av farlig gods på vei i eller mellom medlemsstater, til å unnta visse kjøretøyer eller klasser av kjøretøyer i gruppe M₂, M₃, N₂ og N₃ fra forpliktelsen til å montere avanserte nødbremseanlegg og/eller systemer for feltskiftevarsel, til å endre grenseverdiene for rullemotstand og rullestøy for dekk som følge av endringer i prøvingsmetoder uten å senke nivået for miljøvern, til å fastsette regler for framgangsmåten for fastsettelse av støynivåer for dekk, til å forkorte tidsrommet for salg av dekk som ikke oppfyller kravene fastsatt i denne forordning og dens gjennomføringstiltak, til å endre vedlegg IV slik at det omfatter de reglementene for De forente nasjoners økonomiske kommisjon for Europa (UN-ECE-reglementene) som er obligatoriske i henhold til rådsbeslutning 97/836/EF av 27. november 1997 med sikte på Det europeiske fellesskaps tiltrædelse til De forente nasjoners økonomiske kommisjon for Europas overenskomst om fastsettelse av ensartede tekniske krav til kjøretøyer med hjul, og til utstyr og deler som kan monteres og/eller benyttes på kjøretøyer med hjul, samt vilkår for gjensidig anerkjennelse av godkjenning gitt på grunnlag av disse krav⁽¹⁾. Ettersom disse tiltakene er allmenne og har som formål å endre ikke-grunnleggende bestemmelser i denne forordning, blant annet ved å utfylle den med nye ikke-grunnleggende bestemmelser, skal de vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll fastsatt i artikkel 5a i beslutning 1999/468/EF.
- 9) I tillegg til det initiativet som Kommissjonen har iverksatt med sikte på å definere et klassifiseringssystem for veier, bør Kommissjonen innen 12 måneder etter at denne forordning er trådt i kraft, framlegge et forslag om klassifisering av veinettet i EU på grunnlag av støygenerering, som vil supplere støykartleggingen innenfor transport med kjøretøyer med sikte på å fastsette relevante prioriteringer og krav til veidekket, samt fastsette grenseverdier for generering av veistøy.
- 10) Den tekniske utviklingen innenfor avanserte sikkerhetssystemer for kjøretøyer gir nye muligheter til å redusere antall trafikkofre. For å kunne redusere antall trafikkofre er det nødvendig å innføre noen av de relevante nye teknologiene.
- 11) Obligatorisk og konsekvent bruk av de nyeste dekkproduksjonsteknologier og dekk med lav rullemotstand er av stor betydning for å redusere veitrafikkens andel av klimagassutslippene innenfor transportsektoren, samtidig som en slik bruk fremmer nyskapingen, sysselsettingen og konkurransevnen i bilindustrien i Fellesskapet.
- 12) For å forenkle lovgivningen med hensyn til typegodkjenning i tråd med anbefalingene i sluttrapporten fra høynivågruppen CARS 21 bør en rekke direktiver oppheves uten at det reduserer beskyttelsen av trafikanter. Kravene i de nevnte direktivene bør videreføres til denne forordning og bør der det er hensiktsmessig, erstattes med henvisninger til tilsvarende UN-ECE-reglementer, slik de er innarbeidet i fellesskapsretten i samsvar med beslutning 97/836/EF. For å redusere den administrative byrden ved typegodkjenningprosessen er det hensiktsmessig å tillate kjøretøyprodusentene å oppnå typegodkjenning i henhold til denne forordning, eventuelt ved å oppnå typegodkjenning i samsvar med det relevante UN-ECE-reglementet som er oppført i vedlegg IV til denne forordning.
- 13) Kjøretøyer bør være konstruert, bygd og montert på en slik måte at risikoen for skade på passasjerer og andre trafikanter blir minst mulig. For dette formål bør produsentene sikre at kjøretøyer oppfyller de relevante kravene fastsatt i denne forordning og dens gjennomføringstiltak. Disse bestemmelsene bør omfatte, men ikke begrenses til, krav som gjelder kjøretøyenes konstruksjonsmessige integritet, systemer som øker førerens kontroll over kjøretøyet, systemer som gir føreren innsyn i og opplysninger om kjøretøyets tilstand og de umiddelbare omgivelsene, kjøretøyets lyanlegg, beskyttelsessystemer for passasjerer, kjøretøyets ytre og tilbehør til kjøretøyet, kjøretøyets masse og dimensjoner, kjøretøyets dekk og avanserte kjøretøysystemer og forskjellige andre gjenstander. Det er dessuten nødvendig at kjøretøyene overholder særlige bestemmelser om visse lastebiler og deres tilhengere, eller særlige bestemmelser om busser.
- 14) Tidsplanen for innføring av særlige nye krav til typegodkjenning av kjøretøyer skal ta hensyn til den tekniske gjennomførbarheten av disse kravene. Generelt bør kravene i første omgang bare gjelde nye kjøretøytyper. For eksisterende kjøretøytyper bør det gis en tilleggsfrist for å oppfylle kravene. Videre bør obligatorisk montering av systemer for overvåking av dekktrykk i første omgang bare gjelde personbiler. Obligatorisk montering av andre avanserte sikkerhetsfunksjoner bør i første omgang bare gjelde tunge lastebiler.
- 15) Kommissjonen bør fortsette å vurdere den tekniske og økonomiske gjennomførbarheten og modenheten i markedet for andre sikkerhetsfunksjoner, og innen 1. desember 2012 og deretter hvert tredje år framlegge en rapport som eventuelt inneholder forslag til endringer av denne forordning.

⁽¹⁾ EFT L 346 av 17.12.1997, s. 78.

- 16) Kommisjonen bør vurdere om det er gjennomførbart å utvide den obligatoriske monteringen av systemer for overvåking av dekktrykk, systemer for feltskiftevarsel og avanserte nødbremseanlegg til andre kjøretøygrupper og eventuelt foreslå en endring av denne forordning.
- 17) Kommisjonen bør vurdere om det er gjennomførbart å øke kravene til dekk med hensyn til veigrep på vått føre og eventuelt foreslå en endring av denne forordning. Medlemsstatene bør sikre effektivt markedstilsyn.
- 18) Det fulle potensialet i forbindelse med å øke sikkerheten, redusere CO₂-utslipp og redusere trafikkstøy kan oppnås bare i kombinasjon med en merkingsordning som har som mål å gi forbrukerne opplysninger om dekkenes ytelse.
- 19) Det er hensiktsmessig å iverksette de tiltakene som ble meldt i kommisjonsmeldingen av 7. februar 2007 om resultatene av gjennomgåelsen av fellesskapsstrategien for å redusere CO₂-utslipp fra personbiler og lette nyttekjøretøyer, som har som siktemål å redusere CO₂-utslipp fra dekk. Denne reduksjonen bør oppnås gjennom en kombinasjon av dekk med lav rullemotstand og bruk av systemer for overvåking av dekktrykk. Det er samtidig hensiktsmessig å fastsette krav med sikte på å redusere veistøy fra dekk, og krav til veigrep på vått føre som sikrer at dekkenes sikkerhetsnivå opprettholdes. Den tilhørende tidsplanen for gjennomføring bør gjenspeile hvor vanskelig det vil være å oppfylle alle disse kravene. Særlig på grunn av utfordringen med å oppfylle kravene til rullestøy, og idet det tas hensyn til hvor lang tid bransjen trenger for å skifte ut eksisterende produksjonsserier for dekk, bør det fastsettes en lengre frist for gjennomføring av kravene til rullestøy når det gjelder nye dekk av eksisterende typer.
- 20) Enkelte grupper av dekk, herunder terrengdekk til yrkesmessig bruk som er underlagt hastighetsbegrensninger, og dekk som er beregnet bare på kjøretøyer som er registrert før 1990, vil sannsynligvis bli produsert i svært små mengder. Det er derfor hensiktsmessig å unnta slike grupper av dekk fra visse krav fastsatt i denne forordning og dens gjennomføringstiltak, dersom slike krav er uforenlige med bruken av dekkene, eller dersom den tilleggsbyrden som disse kravene forårsaker, er uforholdsmessig stor.
- 21) Når det gjelder regummierede dekk, bør Kommisjonen foreta en grundig vurdering av denne sektoren og involvere alle berørte parter, samt vurdere hvorvidt det er behov for å tilpasse det aktuelle regelverket.
- 22) Det er hensiktsmessig å gjøre unntak når det gjelder noen av grenseverdiene for rullemotstand eller rullestøy for visse særlige grupper av dekk, for å ta hensyn til deres egenskaper med hensyn til konstruksjon og ytelse. Særlig bør det fastsettes slike unntak for dekk som er konstruert for å ha forbedrede friksjonsegenskaper og større bremsevne ved vanskelig snøforhold.
- 23) Spesialdekk anvendes på kjøretøyer som skal ta seg fram på byggeplasser og steder der det drives skogsdrift og gruvedrift, og er derfor hovedsakelig konstruert for å gi bedre ytelse i terrenget enn dekk som bare er beregnet på bruk på vei. For å oppnå denne ytelsen lages de av materialer som gjør dem mer motstandsdyktige overfor skader enn vanlige dekk, og de har knaster i slitebanemønsteret. Siden begge disse viktige konstruksjonskjennetegnene gjør at spesialdekk lager mer støy enn vanlige dekk, bør de tillates å slippe ut mer støy enn vanlige dekk.
- 24) Med systemer for elektronisk stabilitetskontroll, avanserte nødbremseanlegg og systemer for feltskiftevarsel er det et stort potensial for å kunne oppnå en betydelig reduksjon i antall trafikkofre. Kommisjonen bør derfor i samsvar med UN-ECE-reglementene fastsette krav til slike systemer for de kjøretøygruppene der det er hensiktsmessig å bruke dem, og der det er godt gjort at de forbedrer det generelle sikkerhetsnivået. Det bør fastsettes en tilstrekkelig lang overgangsperiode fram til gjennomføringen av disse kravene, slik at det kan vedtas gjennomføringstiltak, og slik at disse komplekse teknologiene skal kunne utvikles og brukes i kjøretøyet.
- 25) Fra 2011 når det gjelder nye typegodkjenninger, og fra 2014 når det gjelder nye kjøretøyer, bør fristene for gjennomføring av obligatorisk montering av systemer for elektronisk stabilitetskontroll på tunge kjøretøyer følge de datoene som er fastsatt i denne forordning.
- 26) Inntil det er innført systemer for elektronisk stabilitetskontroll, bør Kommisjonen treffe tiltak og gjennomføre kampanjer for å gi opplysninger om hvordan disse systemene virker, og for å fremme salget av dem. Kommisjonen bør dessuten overvåke prisutviklingen for å kontrollere om prisen på nye biler øker uforholdsmessig mye som følge av at de blir utstyrt slik at de oppfyller nye sikkerhetskrav.
- 27) Framtidige tiltak som foreslås på grunnlag av denne forordning, eller framgangsmåter som iverksettes i henhold til den, bør overholde de prinsippene som Kommisjonen har fastsatt i sin melding av 7. februar 2007 om konkurransedyktige rammeregler for motorvogner i det 21. århundre. Særlig med sikte på bedre og enklere lovgivning og for å unngå behovet for stadig ajourføring av Fellesskapets regelverk med hensyn til tekniske spesifikasjoner, bør denne forordning kunne vise til eksisterende internasjonale standarder og regler uten at disse må gjengis i Fellesskapets regelverk.

- 28) Det er viktig at reservedeler til systemer som er omfattet av denne forordning, blir underlagt likeverdige sikkerhetskrav og framgangsmåter for typegodkjenning. Det bør derfor fastsettes bestemmelser om godkjenning av reservedeler og separate tekniske enheter.
- 29) Medlemsstatene bør fastsette regler om sanksjoner ved overtredelse av bestemmelsene i denne forordning og sikre at de gjennomføres. Disse sanksjonene bør være virkningsfulle, stå i forhold til overtredelsen og virke avskrekkende.
- 30) Denne forordning henger sammen med europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 715/2007 av 20. juni 2007 om typegodkjenning av motorvogner med hensyn til utslipp fra lette person- og nyttekjøretøyer (Euro 5 og Euro 6), og om tilgang til opplysninger om reparasjon og vedlikehold av kjøretøyer⁽¹⁾, og med europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 443/2009 av 23. april 2009 om fastsettelse av utslippsstandarder for nye personbiler som del av Fellesskapets integrerte metode for å redusere CO₂-utslipp fra lette kjøretøyer⁽²⁾. Særlig bør tiltakene i denne forordning vedrørende reduksjon av CO₂-utslipp i så stor grad som mulig ses i sammenheng med tilleggstiltakene for å oppnå en ytterligere reduksjon på 10g CO₂ sett i forhold til målet om en utslippsreduksjon på 130 g CO₂.
- 31) Kommisjonen bør på sikt, som en mer integrert metode, foreslå endringer av denne forordning eller framlegge andre forslag i henhold til en omfattende konsekvensanalyse vedrørende alle mulige tilleggstiltak som har som siktemål å oppnå de ønskede målene for utslipp av CO₂, og som omfatter andre teknologier som er tilgjengelige på markedet, herunder teknologier for opprettholdelse av dekktrykk, forbedringer av veidekket og annet relevant ny teknologi, samt krav vedrørende effektiviteten til klimaanlegg, som allerede har eller kan ha en tydelig virkning på dekkets rullemotstand eller kjøretøyets drivstofføkonomi og CO₂-utslipp.
- 32) En enhetlig og omfattende metode bør gjennomføres for å løse problemet med veistøy. Med tanke på at veidekket er en betydelig faktor når det gjelder veistøy, er for tiden ISO 10844 under revisjon, og bør i denne forbindelse vurderes sammen med målet om ytterligere forbedringer av veidekket. Medlemsstatene bør foreta større investeringer innenfor rammen av eksisterende ISO-standarder for å forbedre dekket på veiene sine. Videre bør det utarbeides en samlet politikk for støyutslipp som omfatter alle transportsystemer, og som omfatter støy fra luftfart og jernbane i tillegg til støy fra veitransport.
- 33) Fra de datoene de relevante kravene som er fastsatt i denne forordning, får anvendelse på nye kjøretøyer, nye deler og separate tekniske enheter, oppheves følgende direktiver:
- Rådskdirektiv 70/221/EØF av 20. mars 1970 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om tanker for flytende drivstoff og om underkjøringshinder bak på motorvogner og deres tilhengere⁽³⁾.
 - Rådskdirektiv 70/222/EØF av 20. mars 1970 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om plassering og montering av bakre kjennemerke på motorvogner og deres tilhengere⁽⁴⁾.
 - Rådskdirektiv 70/311/EØF av 8. juni 1970 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om styreinnetninger for motorvogner og deres tilhengere⁽⁵⁾.
 - Rådskdirektiv 70/387/EØF av 27. juli 1970 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om dører i motorvogner og deres tilhengere⁽⁶⁾.
 - Rådskdirektiv 70/388/EØF av 27. juli 1970 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om signalhorn for motorvogner⁽⁷⁾.
 - Rådskdirektiv 71/320/EØF av 26. juli 1971 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om bremseanlegg for visse grupper av motorvogner og deres tilhengere⁽⁸⁾.
 - Rådskdirektiv 72/245/EØF av 20. juni 1972 om radiostøy fra kjøretøyer (elektromagnetisk kompatibilitet)⁽⁹⁾.
 - Rådskdirektiv 74/60/EØF av 17. desember 1973 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om innvendig utstyr i motorvogner⁽¹⁰⁾.

⁽¹⁾ EUT L 171 av 29.6.2007, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 140 av 5.6.2009, s. 1.

⁽³⁾ EFT L 76 av 6.4.1970, s. 23.

⁽⁴⁾ EFT L 76 av 6.4.1970, s. 25.

⁽⁵⁾ EFT L 133 av 18.6.1970, s. 10.

⁽⁶⁾ EFT L 176 av 10.8.1970, s. 5.

⁽⁷⁾ EFT L 176 av 10.8.1970, s. 12.

⁽⁸⁾ EFT L 202 av 6.9.1971, s. 37.

⁽⁹⁾ EFT L 152 av 6.7.1972, s. 15.

⁽¹⁰⁾ EFT L 38 av 11.2.1974, s. 2.

- Rådskonferens 74/61/EØF av 17. desember 1973 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om sikringsinnretninger mot uvedkommendes bruk av motorvogner⁽¹⁾.
- Rådskonferens 74/297/EØF av 4. juni 1974 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om motorvogners innvendige utstyr (styreinretningens oppførsel ved sammenstøt)⁽²⁾.
- Rådskonferens 74/408/EØF av 22. juli 1974 om seter, setefester og hodestøtter i motorvogner⁽³⁾.
- Rådskonferens 74/483/EØF av 17. september 1974 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om utstikkende deler på motorvogner⁽⁴⁾.
- Rådskonferens 75/443/EØF av 26. juni 1975 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om revers og innretning for hastighetsmåling på motorvogner⁽⁵⁾.
- Rådskonferens 76/114/EØF av 18. desember 1975 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om lovfestede kjennemerker og preginger på motorvogner og deres tilhengere, og deres plassering og festemåte⁽⁶⁾.
- Rådskonferens 76/115/EØF av 18. desember 1975 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om festepunkter for bilbelter i motorvogner⁽⁷⁾.
- Rådskonferens 76/756/EØF av 27. juli 1976 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om montering av lys- og lyssignalinretninger på motorvogner og deres tilhengere⁽⁸⁾.
- Rådskonferens 76/757/EØF av 27. juli 1976 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om refleksanordninger på motorvogner og deres tilhengere⁽⁹⁾.
- Rådskonferens 76/758/EØF av 27. juli 1976 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om lykter for toppmarkeringslys, lykter for markeringslys foran, lykter for markeringslys bak og lykter for stopplys på motorvogner og deres tilhengere⁽¹⁰⁾.
- Rådskonferens 76/759/EØF av 27. juli 1976 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om lykter for retningslys på motorvogner og deres tilhengere⁽¹¹⁾.
- Rådskonferens 76/760/EØF av 27. juli 1976 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om lysinnretninger for kjennemerke bak på motorvogner og deres tilhengere⁽¹²⁾.
- Rådskonferens 76/761/EØF av 27. juli 1976 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om frontlykter for fjernlys og/eller nærlys på motorvogner, og om lyskilder (glødelamper og andre) til bruk i godkjente lykter på motorvogner og deres tilhengere⁽¹³⁾.
- Rådskonferens 76/762/EØF av 27. juli 1976 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om lykter for tåkelys foran på motorvogner⁽¹⁴⁾.
- Rådskonferens 77/389/EØF av 17. mai 1977 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om slepeinnretninger for motorvogner⁽¹⁵⁾.
- Rådskonferens 77/538/EØF av 28. juni 1977 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om lykter for tåkelys bak på motorvogner og deres tilhengere⁽¹⁶⁾.
- Rådskonferens 77/539/EØF av 28. juni 1977 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om lykter for ryggelys for motorvogner og deres tilhengere⁽¹⁷⁾.
- Rådskonferens 77/540/EØF av 28. juni 1977 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om lykter for parkeringslys for motorvogner⁽¹⁸⁾.

⁽¹⁾ EFT L 38 av 11.2.1974, s. 22.

⁽²⁾ EFT L 165 av 20.6.1974, s. 16.

⁽³⁾ EFT L 221 av 12.8.1974, s. 1.

⁽⁴⁾ EFT L 266 av 2.10.1974, s. 4.

⁽⁵⁾ EFT L 196 av 26.7.1975, s. 1.

⁽⁶⁾ EFT L 24 av 30.1.1976, s. 1.

⁽⁷⁾ EFT L 24 av 30.1.1976, s. 6.

⁽⁸⁾ EFT L 262 av 27.9.1976, s. 1.

⁽⁹⁾ EFT L 262 av 27.9.1976, s. 32.

⁽¹⁰⁾ EFT L 262 av 27.9.1976, s. 54.

⁽¹¹⁾ EFT L 262 av 27.9.1976, s. 71.

⁽¹²⁾ EFT L 262 av 27.9.1976, s. 85.

⁽¹³⁾ EFT L 262 av 27.9.1976, s. 96.

⁽¹⁴⁾ EFT L 262 av 27.9.1976, s. 122.

⁽¹⁵⁾ EFT L 145 av 13.6.1977, s. 41.

⁽¹⁶⁾ EFT L 220 av 29.8.1977, s. 60.

⁽¹⁷⁾ EFT L 220 av 29.8.1977, s. 72.

⁽¹⁸⁾ EFT L 220 av 29.8.1977, s. 83.

- Rådskonferanse 77/541/EØF av 28. juni 1977 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om bilbelter og sikringsutstyr i motorvogner⁽¹⁾.
- Rådskonferanse 77/649/EØF av 27. september 1977 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om motorvognføreres synsfelt⁽²⁾.
- Rådskonferanse 78/316/EØF av 21. desember 1977 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om innvendig utrustning i motorvogner (merking av betjeningsinnretninger, kontrollamper og indikatorer)⁽³⁾.
- Rådskonferanse 78/317/EØF av 21. desember 1977 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om avisings- og avduggingsinnretninger for vindusflater i motorvogner⁽⁴⁾.
- Rådskonferanse 78/318/EØF av 21. desember 1977 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om vindusvisker- og vinduspyleranlegg for motorvogner⁽⁵⁾.
- Rådskonferanse 78/549/EØF av 12. juni 1978 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om hjulavskjerming på motorvogner⁽⁶⁾.
- Rådskonferanse 78/932/EØF av 16. oktober 1978 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om nakkestøtter i motorvogner⁽⁷⁾.
- Rådskonferanse 89/297/EØF av 13. april 1989 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om sidevern (sidehinder) på visse motorvogner og deres tilhengere⁽⁸⁾.
- Rådskonferanse 91/226/EØF av 27. mars 1991 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om avskjermingssystemer for visse grupper av motorvogner og deres tilhengere⁽⁹⁾.
- Rådskonferanse 92/21/EØF av 31. mars 1992 om vekt og mål for motorvogner i gruppe M₁⁽¹⁰⁾.
- Rådskonferanse 92/22/EØF av 31. mars 1992 om sikkerhetsglass og rutematerialer i motorvogner og deres tilhengere⁽¹¹⁾.
- Rådskonferanse 92/23/EØF av 31. mars 1992 om dekk for motorvogner og deres tilhengere og montering av dekk⁽¹²⁾.
- Rådskonferanse 92/24/EØF av 31. mars 1992 om hastighetsbegrensere eller lignende hastighetsbegrensende systemer montert i visse motorvogngrupper⁽¹³⁾.
- Rådskonferanse 92/114/EØF av 17. desember 1992 om utstikkende deler foran førerhusets bakvegg på motorvogner i gruppe N⁽¹⁴⁾.
- Europaparlaments- og rådskonferanse 94/20/EF av 30. mai 1994 om mekaniske koplinger for motorvogner og deres tilhengere samt festing av koplingene på disse kjøretøyene⁽¹⁵⁾.
- Europaparlaments- og rådskonferanse 95/28/EF av 24. oktober 1995 om forbrenningsegenskapene til materialer som benyttes til innvendig innredning av visse grupper motorvogner⁽¹⁶⁾.
- Europaparlaments- og rådskonferanse 96/27/EF av 20. mai 1996 om beskyttelse av fører og passasjerer i motorvogner ved sidekollisjon og om endring av direktiv 70/156/EØF⁽¹⁷⁾.
- Europaparlaments- og rådskonferanse 96/79/EF av 16. desember 1996 om beskyttelse av fører og passasjerer i motorvogner ved frontkollisjon og om endring av direktiv 70/156/EØF⁽¹⁸⁾.
- Europaparlaments- og rådskonferanse 97/27/EF av 22. juli 1997 om masse og dimensjoner for visse grupper motorvogner og deres tilhengere og om endring av direktiv 70/156/EØF⁽¹⁹⁾.

⁽¹⁾ EFT L 220 av 29.8.1977, s. 95.

⁽²⁾ EFT L 267 av 19.10.1977, s. 1.

⁽³⁾ EFT L 81 av 28.3.1978, s. 3.

⁽⁴⁾ EFT L 81 av 28.3.1978, s. 27.

⁽⁵⁾ EFT L 81 av 28.3.1978, s. 49.

⁽⁶⁾ EFT L 168 av 26.6.1978, s. 45.

⁽⁷⁾ EFT L 325 av 20.11.1978, s. 1.

⁽⁸⁾ EFT L 124 av 5.5.1989, s. 1.

⁽⁹⁾ EFT L 103 av 23.4.1991, s. 5.

⁽¹⁰⁾ EFT L 129 av 14.5.1992, s. 1.

⁽¹¹⁾ EFT L 129 av 14.5.1992, s. 11.

⁽¹²⁾ EFT L 129 av 14.5.1992, s. 95.

⁽¹³⁾ EFT L 129 av 14.5.1992, s. 154.

⁽¹⁴⁾ EFT L 409 av 31.12.1992, s. 17.

⁽¹⁵⁾ EFT L 195 av 29.7.1994, s. 1.

⁽¹⁶⁾ EFT L 281 av 23.11.1995, s. 1.

⁽¹⁷⁾ EFT L 169 av 8.7.1996, s. 1.

⁽¹⁸⁾ EFT L 18 av 21.1.1997, s. 7.

⁽¹⁹⁾ EFT L 233 av 25.8.1997, s. 1.

- Europaparlaments- og rådsdirektiv 98/91/EF av 14. desember 1998 om motorvogner og deres tilhengere beregnet på veitransport av farlig gods og om endring av direktiv 70/156/EØF om typegodkjenning av motorvogner og deres tilhengere⁽¹⁾.
- Europaparlaments- og rådsdirektiv 2000/40/EF av 26. juni 2000 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om underkjøringshinder foran på motorvogner, og om endring av rådsdirektiv 70/156/EØF⁽²⁾.
- Europaparlaments- og rådsdirektiv 2001/56/EF av 27. september 2001 om varmeanlegg for motorvogner og deres tilhengere, om endring av rådsdirektiv 70/156/EØF og om oppheving av rådsdirektiv 78/548/EØF⁽³⁾.
- Europaparlaments- og rådsdirektiv 2001/85/EF av 20. november 2001 om særlige bestemmelser om kjøretøyer som benyttes til persontransport og som har flere enn åtte sitteplasser i tillegg til førerstedet, og om endring av direktiv 70/156/EØF og 97/27/EF⁽⁴⁾.
- Europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/97/EF av 10. november 2003 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om typegodkjenning av innretninger for indirekte utsyn og av kjøretøyer utstyrt med slike innretninger, om endring av direktiv 70/156/EØF og om oppheving av direktiv 71/127/EØF⁽⁵⁾.

34) Ettersom målene for denne forordning, som er å gjennomføre det indre marked ved å innføre felles tekniske krav vedrørende sikkerheten og miljøprestasjonen til kjøretøyer og dekk, ikke kan nås i tilstrekkelig grad av medlemsstatene og derfor på grunn av sitt omfang bedre kan nås på fellesskapsplan, kan Fellesskapet treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i traktatens artikkel 5. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet fastsatt i nevnte artikkel går denne forordning ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå disse målene —

VEDTATT DENNE FORORDNING:

KAPITTEL I

FORMÅL, VIRKEOMRÅDE OG DEFINISJONER

Artikkel 1

Formål

Ved denne forordning fastsettes det krav:

1. til typegodkjenning av motorvogner, deres tilhengere og systemer, deler og separate tekniske enheter beregnet på slike motorvogner, med hensyn til deres sikkerhet,
2. til typegodkjenning av motorvogner, når det gjelder systemer for overvåking av dekktrykk, med hensyn til deres sikkerhet, drivstoffeffektivitet og CO₂-utslipp, og når det gjelder girskiftindikatorer, med hensyn til deres drivstoffeffektivitet og CO₂-utslipp, og
3. til typegodkjenning av nyproduserte dekk med hensyn til deres sikkerhet, rullemotstand og rullestøyutslipp.

Artikkel 2

Virkeområde

Denne forordning får anvendelse på kjøretøyer i gruppe M, N og O, og systemer, deler og separate tekniske enheter beregnet på slike kjøretøyer som definert i del A i tillegg II til direktiv 2007/46/EF, med forbehold for artikkel 5-12 i denne forordning.

Artikkel 3

Definisjoner

I denne forordning får definisjonene fastsatt i artikkel 3 i direktiv 2007/46/EF anvendelse.

Videre menes med:

1. «elektronisk stabilitetskontroll» en elektronisk kontrollfunksjon for et kjøretøy som forbedrer kjøretøyets dynamiske stabilitet,
2. «M₂- eller M₃-kjøretøy i klasse I» et kjøretøy i gruppe M₂ eller M₃ med en kapasitet på over 22 passasjerer i tillegg til føreren, som har plass avsatt til stående passasjerer slik at det er mulig med hyppige passasjerforflytninger,
3. «M₂- eller M₃-kjøretøy i klasse A» et kjøretøy i gruppe M₂ eller M₃ med en kapasitet på høyst 22 passasjerer i tillegg til føreren, som er konstruert for transport av stående passasjerer, og som har seter og skal ha plass til stående passasjerer,
4. «system for feltskiftevarsel» et system som varsler føreren om at kjøretøyet utilsiktet er i ferd med å bevege seg ut av sitt kjørefelt,

⁽¹⁾ EFT L 11 av 16.1.1999, s. 25.

⁽²⁾ EFT L 203 av 10.8.2000, s. 9.

⁽³⁾ EFT L 292 av 9.11.2001, s. 21.

⁽⁴⁾ EFT L 42 av 13.2.2002, s. 1.

⁽⁵⁾ EUT L 25 av 29.1.2004, s. 1.

5. «avansert nødbremseanlegg» et system som automatisk kan oppdage en nødssituasjon og aktivere kjøretøyets bremsanlegg slik at kjøretøyet bremses for å unngå eller dempe en kollisjon,
6. «indeks for belastningskapasitet» ett eller to tall som angir hvor stor belastning dekket kan bære ved enkeltmontering eller ved enkeltmontering og tvillingmontering i den hastigheten som tilsvarer den tilhørende hastighetskategorien, når det brukes i samsvar med kravene angitt av produsenten,
7. «system for overvåking av dekktrykk» et system installert i et kjøretøy som kan vurdere trykket i dekkene eller variasjon i trykk over tid, og sende opplysninger om dette til føreren mens kjøretøyet er i bruk,
8. «spesialdekk» et dekk beregnet på blandet bruk både på vei og i terrenget, eller på annen særlig kjøring,
9. «terrengdekk til yrkesmessig bruk» et spesialdekk som hovedsakelig brukes under vanskelige forhold i terrenget,
10. «forsterket dekk» eller «dekk for ekstra belastning» en dekkstruktur i kategori C1 der dekkstammen er konstruert for å bære en større belastning enn et tilsvarende standarddekk,
11. «vinterdekk» et dekk hvis slitebanemønster, slitebanesammensetning eller struktur hovedsakelig er konstruert slik at dekket under vinterforhold gir bedre ytelse enn et vanlig dekk når det gjelder dekkets evne til å sette kjøretøyet i bevegelse eller holde det i bevegelse,
12. «reservedekk av type T til midlertidig bruk» et reservedekk til midlertidig bruk konstruert for bruk ved høyere trykk enn det som er fastsatt for standarddekk og forsterkede dekk,
13. «drivhjuldekk» et dekk i kategori C2 eller C3 med inskripsjonen «M + S», «M.S.» eller «M&S» og beregnet på montering på en drivaksel eller drivaksler på et kjøretøy,
14. «myk trafikant» fotgjengere, syklistene og motorsyklistene,
15. «girskiftindikator» eller «GSI» en synlig indikator som anbefaler føreren å skifte gir,
16. «manuell girkasse» en girkasse som fungerer slik at et girskift alltid skjer som en umiddelbar følge av en handling fra føreren, uansett hvordan dette fysiske skjer; dette omfatter ikke systemer der føreren bare på forhånd kan velge en bestemt strategi for girskift eller begrense det antallet gir som er tilgjengelig under kjøring, og der de faktiske girskiftene igangsettes uavhengig av førerens beslutning i samsvar med visse kjøremønstre.

KAPITTEL II

PRODUSENTENES FORPLIKTELSER

Artikkel 4

Alminnelige forpliktelser

1. Produsentene skal godtgjøre at alle nye kjøretøyer som selges, registreres eller tas i bruk i Fellesskapet, er typegodkjent i samsvar med denne forordning og dens gjennomføringstiltak.
2. Produsentene kan velge å søke om typegodkjenning av alle systemer og montering av alle deler og separate tekniske enheter som omfattes av denne forordning, eller om typegodkjenning av ett eller flere systemer og montering av én eller flere deler og én eller flere separate tekniske enheter som omfattes av denne forordning. Typegodkjenning i samsvar med de UN-ECE-reglementene som er oppført i vedlegg IV, anses som EF-typegodkjenning i henhold til denne forordning og dens gjennomføringstiltak.
3. Produsentene skal godtgjøre at alle nye systemer, deler og separate tekniske enheter som selges eller tas i bruk i Fellesskapet, er typegodkjent i samsvar med denne forordning og dens gjennomføringstiltak.

Artikkel 5

Alminnelige krav og prøvinger

1. Produsentene skal sikre at kjøretøyene er konstruert, bygd og montert på en slik måte at risikoen for skade på passasjerer og andre trafikanter blir minst mulig.
2. Produsentene skal sikre at kjøretøyer, systemer, deler og separate tekniske enheter oppfyller de relevante kravene fastsatt i denne forordning og dens gjennomføringstiltak, herunder kravene som gjelder:
 - a) kjøretøykonstruksjonens motstandsdyktighet, herunder slagprøvinger,
 - b) systemer som hjelper føreren å ha kontroll over kjøretøyet, herunder styring, bremsing og systemer for elektronisk stabilitetskontroll,
 - c) systemer som gir føreren innsyn i og opplysninger om kjøretøyets tilstand og de umiddelbare omgivelsene, herunder ruter, speil og informasjonssystemer for føreren,
 - d) kjøretøyets lysanlegg,
 - e) beskyttelse av passasjerer, herunder innvendig utstyr, hodestøtter, bilbelter, «ISOfix»-fester eller innebygd barnesikringsutstyr og kjøretøyets dører,
 - f) kjøretøyets ytre og tilbehør,
 - g) elektromagnetisk kompatibilitet,

- h) signalhorn,
- i) varmeanlegg,
- j) sikringsinnretninger mot uvedkommendes bruk,
- k) kjøretøyets identifikasjonssystemer,
- l) masser og dimensjoner,
- m) elektrisk sikkerhet,
- n) girskiftindikatorer.

3. Kravene nevnt i nr. 1 og 2 får anvendelse på kjøretøyer og systemer, deler og separate tekniske enheter beregnet på slike kjøretøyer, som angitt i vedlegg I.

Artikkel 6

Særlige krav til visse kjøretøyer i gruppe N og O

1. I tillegg til kravene i artikkel 5, 8, 9, 10 og 12 og deres gjennomføringstiltak skal kjøretøyer i gruppe N og O eventuelt oppfylle kravene i nr. 2-5 i denne artikkel og deres gjennomføringstiltak.
2. Kjøretøyer i gruppe N₂ og N₃ skal være bygd slik at det ved en frontkollisjon med et annet kjøretøy sikres at risikoen for skade på fører og passasjerer på grunn av underkjøring blir minst mulig.
3. Kjøretøyer i gruppe N₂, N₃, O₃ og O₄ skal være bygd slik at det dersom kjøretøyet treffes av en myk trafikant fra siden, sikres at risikoen for skade på den myke trafikanten på grunn av underkjøring, blir minst mulig.
4. Kjøretøyets førerhus eller den plassen som er avsatt for fører og passasjerer, skal ha tilstrekkelig styrke til å gi fører og passasjerer beskyttelse ved et sammenstøt, idet det tas hensyn til UN-ECE-reglement nr. 29.
5. Kjøretøyer i gruppe N₂, N₃, O₃ og O₄ skal være bygd slik at virkningen av sprut fra kjøretøyet på andre kjøretøyers føreres evne til å se blir minst mulig.

Artikkel 7

Særlige krav til kjøretøyer i gruppe M₂ og M₃

1. I tillegg til kravene i artikkel 5, 8, 9, 10 og 12 og deres gjennomføringstiltak skal kjøretøyer i gruppe M₂ og M₃

oppfylle kravene i nr. 2-5 i denne artikkel og deres gjennomføringstiltak.

2. Transportkapasiteten til et kjøretøy, herunder sittende og stående passasjerer og rullestolbrukere, skal være tilpasset kjøretøyets masse, størrelse og utforming.

3. Kjøretøyets karosseri skal være konstruert og bygd slik at kjøretøyet kan føres på en trygg og stabil måte, også ved full kapasitet. Det skal treffes egnede tiltak for å sikre at på- og avstigning fra kjøretøyet kan foregå på en sikker måte, særlig i nødssituasjoner.

4. Kjøretøyer i klasse I skal ha atkomst for bevegelseshemmede personer, herunder rullestolbrukere.

5. Materialer som benyttes i den innvendige innredningen av bussers eller turvogners karosseri, skal i størst mulig grad hindre eller minst forsinke brannspredningen slik at passasjerene kan evakuere kjøretøyet i tilfelle brann.

Artikkel 8

Klassifisering av dekk

1. Dekk skal klassifiseres som følger:
 - a) Dekk i kategori C1 — dekk som er konstruert hovedsakelig for kjøretøyer i gruppe M1, N₁, O₁ og O₂.
 - b) Dekk i kategori C2 — dekk som er konstruert hovedsakelig for kjøretøyer i gruppe M₂, M₃, N, O₃ og O₄ med indeks for belastningskapasitet ved enkeltmontering ≤ 121 og symbol for hastighetskategori ≥ «N».
 - c) Dekk i kategori C3 — dekk som er konstruert hovedsakelig for kjøretøyer i gruppe M₂, M₃, N, O₃ og O₄ med en av følgende indekser for belastningskapasitet:
 - i) belastningskapasitet for enkeltmontering ≤ 121 og symbol for hastighetskategori ≤ «M»,
 - ii) belastningskapasitet ved enkeltmontering ≥ 122.

Et dekk kan klassifiseres i mer enn én kategori, forutsatt at det oppfyller alle relevante krav til hver kategori det er klassifisert i.

2. Listen over indekser for belastningskapasitet og deres respektive masser i UN-ECE-reglement nr. 30 og 54 får anvendelse.

*Artikkel 9***Særlige bestemmelser om dekk til kjøretøyer, montering av dekk og systemer for overvåking av dekktrykk**

1. Alle dekk som leveres som del av utstyret til et kjøretøy, herunder eventuelle reservedekk, skal være egnet til bruk på de kjøretøyene de er beregnet på, særlig når det gjelder dimensjoner og egenskaper med hensyn til hastighet og belastning.
2. Kjøretøyer i gruppe M₁ skal være utstyrt med et nøyaktig system for overvåking av dekktrykk, som ved behov kan gi føreren en advarsel i bilen dersom det oppstår et trykktap i et dekk, av hensyn både til optimalt drivstofforbruk og trafiksikkerhet. Det bør fastsettes relevante grenseverdier i de tekniske spesifikasjonene for å oppnå dette, noe som dessuten skal muliggjøre en teknologinøytral og kostnadseffektiv metode for utvikling av nøyaktige systemer for overvåking av dekktrykk.
3. Alle C1-dekk skal oppfylle kravene til veigrep på vått føre omhandlet i del A i vedlegg II.
4. Alle dekk skal oppfylle kravene til rullemotstand omhandlet i del B i vedlegg II.
5. Alle dekk skal oppfylle kravene til rullestøy omhandlet i del C i vedlegg II.
6. Nr. 3, 4 og 5 får ikke anvendelse på:
 - a) dekk hvis hastighetsindeks er lavere enn 80 km/t,
 - b) dekk der felgens nominelle diameter ikke overstiger 254 mm eller er 635 mm eller mer,
 - c) reservedekk av type T til midlertidig bruk,
 - d) dekk som er konstruert bare for montering på kjøretøyer som første gang ble registrert før 1. oktober 1990,
 - e) dekk som er utstyrt med ytterligere innretninger for å øke trekkeegenskapene.
7. Kravene til rullemotstand og rullestøy fastsatt i del B og C i vedlegg II får ikke anvendelse på terrengdekk til yrkesmessig bruk.

*Artikkel 10***Avanserte kjøretøysystemer**

1. Med forbehold for unntak fastsatt i samsvar med artikkel 14 nr. 3 bokstav a) skal kjøretøyer i gruppe M₂, M₃, N₂ og N₃ være utstyrt med et avansert nødbremseanlegg som oppfyller kravene i denne forordning og dens gjennomføringstiltak.

2. Med forbehold for unntak fastsatt i samsvar med artikkel 14 nr. 3 bokstav a), skal kjøretøyer i gruppe M₂, M₃, N₂ og N₃ være utstyrt med et system for feltskiftevarsel som skal oppfylle kravene i denne forordning og dens gjennomføringstiltak.

*Artikkel 11***Girskiftindikatorer**

Kjøretøyer i gruppe M₁ med en referansemasse som ikke overstiger 2610 kg, og kjøretøyer hvis typegodkjenning er forlenget i samsvar med artikkel 2 nr. 2 i forordning (EF) nr. 715/2007, og som er utstyrt med manuell girkasse, skal være utstyrt med girskiftindikatorer i samsvar med kravene i denne forordning og dens gjennomføringstiltak.

*Artikkel 12***Systemer for elektronisk stabilitetskontroll**

1. Kjøretøyer i gruppe M₁ og N₁ skal være utstyrt med et system for elektronisk stabilitetskontroll som oppfyller kravene i denne forordning og dens gjennomføringstiltak.
2. Med unntak av terrenggående kjøretøyer som definert i nr. 4.2 og 4.3 i del A i vedlegg II til direktiv 2007/46/EF skal følgende kjøretøyer være utstyrt med et system for elektronisk stabilitetskontroll som oppfyller kravene i denne forordning og dens gjennomføringstiltak.
 - a) kjøretøyer i gruppe M₂ og M₃, unntatt kjøretøyer med mer enn tre aksler, leddbusser og leddturgogner, og busser i klasse I eller klasse A,
 - b) kjøretøyer i gruppe N₂ og N₃, unntatt kjøretøyer med mer enn tre aksler, trekkvogner for semitrailer med en bruttomasse for kjøretøyet på mellom 3,5 og 7,5 tonn, og spesialkjøretøyer som definert i nr. 5.7 og 5.8 i del A i vedlegg II til direktiv 2007/46/EF,
 - c) kjøretøyer i gruppe O₃ og O₄ utstyrt med luftfjæring, unntatt kjøretøyer med mer enn tre aksler, tilhengere for ekstraordinær transport og tilhengere med plass for stående passasjerer.

KAPITTEL III

MEDLEMSSTATENES FORPLIKTELSE*Artikkel 13***Typegodkjenning av kjøretøyer, deler og separate tekniske enheter**

1. Fra 1. november 2011 skal nasjonale myndigheter med begrunnelse i systemer for elektronisk stabilitetskontroll nekte å gi EF-typegodkjenning eller nasjonal typegodkjenning til nye kjøretøytyper i gruppe M₁ og N₂ som ikke er i samsvar med denne forordning og dens gjennomføringstiltak.

Etter gjennomføringsdatoene oppført i tabell 1 i tillegg V skal nasjonale myndigheter med begrunnelse i systemer for elektronisk stabilitetskontroll nekte å gi EF-typegodkjenning eller nasjonal typegodkjenning til nye kjøretøytyper i gruppe M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ og O₄ som ikke er i samsvar med denne forordning og dens gjennomføringstiltak.

2. Fra 1. november 2012 skal nasjonale myndigheter med begrunnelse i de områdene for kjøretøysikkerhet og dekk som omfattes av artikkel 5-8, artikkel 9 nr. 2 og artikkel 11, nekte å gi:

- a) EF-typegodkjenning eller nasjonal typegodkjenning til nye kjøretøytyper i de gruppene som er angitt i nevnte artikler og deres gjennomføringstiltak, dersom disse kjøretøyene ikke er i samsvar med denne forordning og dens gjennomføringstiltak, og
- b) EF-typegodkjenning av deler eller separate tekniske enheter til nye typer av deler eller separate tekniske enheter beregnet på slike kjøretøyer, dersom slike deler eller separate tekniske enheter ikke er i samsvar med denne forordning og dens gjennomføringstiltak.

3. Fra 1. november 2012 skal nasjonale myndigheter med begrunnelse i de områdene for dekk som omfattes av artikkel 9 nr. 1 og nr. 3-7 og av vedlegg II, med unntak av grenseverdiene for rullemtotstand fastsatt i tabell 2 i del B i vedlegg II, nekte å gi EF-typegodkjenning av deler eller separate tekniske enheter til nye dekktyper som ikke er i samsvar med denne forordning og dens gjennomføringstiltak.

Fra 1. november 2013 skal nasjonale myndigheter med begrunnelse i de områdene for dekk som omfattes av artikkel 9 nr. 1 og nr. 3-7 og av vedlegg II, med unntak av grenseverdiene for rullemtotstand fastsatt i tabell 2 i del B i vedlegg II, nekte å gi EF-typegodkjenning eller nasjonal typegodkjenning til nye kjøretøytyper i gruppe M, N og O som ikke er i samsvar med denne forordning og dens gjennomføringstiltak.

4. Etter gjennomføringsdatoene fastsatt i tabell 2 i vedlegg V skal nasjonale myndigheter med begrunnelse i systemer for elektronisk stabilitetskontroll anse at samsvarssertifikater for nye kjøretøyer i gruppe M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ og O₄ ikke lenger er gyldige i henhold til artikkel 26 i direktiv 2007/46/EF, og skal forby registrering, salg og ibruttaking av slike kjøretøyer dersom disse kjøretøyene ikke er i samsvar med denne forordning og dens gjennomføringstiltak.

5. Fra 1. november 2014 skal nasjonale myndigheter med begrunnelse i de områdene for kjøretøysikkerhet og dekk som omfattes av artikkel 5, 6, 7 og 8, artikkel 9 nr. 1-4, artikkel 11, artikkel 12 nr. 1 og del A og B i vedlegg II, med unntak av grenseverdiene for rullemtotstand for C3-dekk og grenseverdiene for rullemtotstand fastsatt i tabell 2 i del B i vedlegg II:

- a) anse at samsvarssertifikater for nye kjøretøyer i de gruppene som er angitt i de nevnte artiklene, ikke lenger er gyldige i henhold til artikkel 26 i direktiv 2007/46/EF, og skal forby registrering, salg og ibruttaking av slike kjøretøyer dersom disse kjøretøyene ikke er i samsvar med denne forordning og dens gjennomføringstiltak, og

- b) forby salg og ibruttaking av nye deler eller separate tekniske enheter beregnet på slike kjøretøyer dersom disse delene eller separate tekniske enhetene ikke er i samsvar med denne forordning og dens gjennomføringstiltak.

6. Fra 1. november 2016 skal nasjonale myndigheter med begrunnelse i rullemtotstand fra dekk og, når det gjelder C3-dekk, også med begrunnelse i dekkets rullemtotstand, med unntak av grenseverdiene for rullemtotstand fastsatt i tabell 2 i del B i vedlegg II:

- a) anse at samsvarssertifikater for nye kjøretøyer i gruppe M, N og O ikke lenger er gyldige i henhold til artikkel 26 i direktiv 2007/46/EF, og skal forby registrering, salg og ibruttaking av slike kjøretøyer dersom disse kjøretøyene ikke er i samsvar med denne forordning og dens gjennomføringstiltak, og

- b) forby salg og ibruttaking av nye dekk beregnet på slike kjøretøyer dersom disse dekkene ikke er i samsvar med denne forordning og dens gjennomføringstiltak.

7. Fra 1. november 2016 skal nasjonale myndigheter med begrunnelse i dekkets rullemtotstand nekte å gi EF-typegodkjenning av deler eller separate tekniske enheter til nye dekktyper som ikke er i samsvar med grenseverdiene for rullemtotstand fastsatt i tabell 2 i del B i vedlegg II.

8. Fra 1. november 2017 skal nasjonale myndigheter med begrunnelse i dekkets rullemtotstand nekte å gi EF-typegodkjenning eller nasjonal typegodkjenning til nye kjøretøytyper i gruppe M, N og O som ikke er i samsvar med grenseverdiene for rullemtotstand fastsatt i tabell 2 i del B i vedlegg II.

9. Fra 1. november 2018 skal nasjonale myndigheter:

- a) med begrunnelse i grenseverdiene for rullemtotstand for C1- og C2-dekk fastsatt i tabell 2 i del B i vedlegg II anse at samsvarssertifikater for nye kjøretøyer i gruppe M, N og O ikke lenger er gyldige i henhold til artikkel 26 i direktiv 2007/46/EF, og forby registrering, salg og ibruttaking av slike kjøretøyer dersom disse kjøretøyene ikke er i samsvar med denne forordning og dens gjennomføringstiltak, og

b) forby salg og ibruktaking av nye dekk beregnet på slike kjøretøyer dersom disse dekkene ikke er i samsvar med grenseverdiene for rullestand fastsatt i tabell 2 i del B i vedlegg II.

10. Fra 1. november 2020 skal nasjonale myndigheter:

a) med begrunnelse i grenseverdiene for rullestand for C3-dekk fastsatt i tabell 2 i del B i vedlegg II anse at samsvarssertifikater for nye kjøretøyer i gruppe M, N og O ikke lenger er gyldige i henhold til artikkel 26 i direktiv 2007/46/EF, og forby registrering, salg og ibruktaking av slike kjøretøyer dersom disse kjøretøyene ikke er i samsvar med denne forordning og dens gjennomføringstiltak, og

b) forby salg og ibruktaking av nye dekk beregnet på slike kjøretøyer dersom disse dekkene ikke er i samsvar med grenseverdiene for rullestand fastsatt i tabell 2 i del B i vedlegg II.

11. C1-, C2- og C3-dekk som ble produsert før datoene fastsatt i nr. 5, 6, 9 og 10, og som ikke oppfyller kravene i vedlegg II, kan selges i et tidsrom på høyst 30 måneder fra disse datoene.

12. Fra 1. november 2013 skal nasjonale myndigheter med begrunnelse i de områdene for kjøretøysikkerhet som omfattes av artikkel 10, nekte å gi EF-typegodkjenning eller nasjonal typegodkjenning til nye kjøretøytyper i gruppe M₂, M₃, N₂ og N₃ dersom disse kjøretøyene ikke er i samsvar med denne forordning og dens gjennomføringstiltak.

13. Fra 1. november 2015 skal nasjonale myndigheter med begrunnelse i kjøretøysikkerhet som omfattes av artikkel 10, anse at samsvarssertifikater for nye kjøretøyer i gruppe M₂, M₃, N₂ og N₃ ikke lenger er gyldige i henhold til artikkel 26 i direktiv 2007/46/EF, og skal forby registrering, salg og ibruktaking av slike kjøretøyer dersom disse kjøretøyene ikke er i samsvar med denne forordning og dens gjennomføringstiltak.

14. Nasjonale myndigheter skal tillate salg og ibruktaking av kjøretøyer, deler og separate tekniske enheter som er typegodkjent før de datoene som er nevnt i nr. 1, 2 og 3, og skal fortsette å gi utvidelse av typegodkjenninger av disse kjøretøyene, delene og separate tekniske enhetene i samsvar med den rettsakten som disse typegodkjenningene opprinnelig ble gitt eller tildelt i henhold til, med mindre de kravene som gjelder for disse kjøretøyene, delene eller separate tekniske enhetene er endret, eller nye krav er tilføyd ved denne forordning og dens gjennomføringstiltak.

Nasjonale myndigheter skal tillate salg og ibruktaking og fortsette å gi utvidelser av EF-typegodkjenninger av reservedeler og separate tekniske enheter, med unntak av reservedekk, som

er beregnet på kjøretøyer som er typegodkjent før de datoene som er nevnt i nr. 1, 2 og 3, i samsvar med den rettsakten som disse typegodkjenningene opprinnelig ble gitt eller tildelt i henhold til.

15. Uten at det berører nr. 1-14, og med forbehold for ikrafttredelsen av gjennomføringstiltakene nevnt i artikkel 14, kan nasjonale myndigheter ikke, dersom en produsent ber om det, med begrunnelse i de områdene for kjøretøysikkerhet og dekk som omfattes av artikkel 5-12:

a) nekte å gi EF-typegodkjenning eller nasjonal typegodkjenning til en ny kjøretøytype eller gi EF-typegodkjenning av deler eller separate tekniske enheter til en ny type del eller separat teknisk enhet, dersom disse kjøretøyene, delene eller separate tekniske enhetene er i samsvar med denne forordning og dens gjennomføringstiltak, eller

b) forby registrering, salg eller ibruktaking av et nytt kjøretøy eller forby salg eller ibruktaking av en ny del eller separat teknisk enhet, dersom det aktuelle kjøretøyet, den aktuelle delen eller den separate tekniske enheten er i samsvar med denne forordning og dens gjennomføringstiltak.

KAPITTEL IV

GJENNOMFØRING

Artikkel 14

Gjennomføringstiltak

1. Kommisjonen skal vedta følgende gjennomføringstiltak:

a) nærmere regler for særlige framgangsmåter, prøvinger og tekniske krav til typegodkjenning av motorvogner, deres tilhengere og deler og separate tekniske enheter med hensyn til bestemmelsene i artikkel 5-12,

b) nærmere regler for særlige sikkerhetskrav til kjøretøyer beregnet på transport av farlig gods på vei i eller mellom medlemsstater, idet det tas hensyn til UN-ECE-reglement nr. 105,

c) en mer nøyaktig definisjon av hvilke fysiske egenskaper og ytelseskrav et dekk skal oppfylle for å kunne defineres som et «spesialdekk», «terrengdekk til yrkesmessig bruk», «forsterket dekk», «dekk for ekstra belastning», «vinterdekk», «reservedekk av type T til midlertidig bruk» eller «drivhjulsdekk» i samsvar med nr. 8-13 i artikkel 3 annet ledd,

d) tiltak som endrer grenseverdiene for rullestand og rullestand fastsatt i del B og C i vedlegg II, i den grad det er nødvendig som følge av endringer i prøvingsmetoder, og uten at nivået for miljøvern senkes,

e) nærmere regler for framgangsmåten for å bestemme støynivåene nevnt i nr. 1 i del C i vedlegg II,

f) tiltak som endrer vedlegg IV slik at de omfatter de UN-ECE-reglementene som er obligatoriske i henhold til artikkel 4 nr. 4 i beslutning 97/836/EF.

2. De tiltakene som er nevnt i nr. 1, skal med unntak av de tiltakene som gjelder bestemmelsene i artikkel 10, vedtas innen 31. desember 2010.

De tiltakene som gjelder bestemmelsene i artikkel 10, skal vedtas innen 31. desember 2011.

3. Kommisjonen kan vedta følgende gjennomføringstiltak:

a) tiltak som unntar visse kjøretøyer eller kjøretøyklasser i gruppe M₂, M₃, N₂ og N₃ fra forpliktelsene til å montere avanserte kjøretøysystemer nevnt i artikkel 10, dersom det etter en nytte- og kostnadsanalyse og idet det tas hensyn til alle relevante sikkerhetsaspekter, viser seg at anvendelsen av disse systemene ikke er hensiktsmessig for det aktuelle kjøretøyet eller de aktuelle kjøretøyklassene,

b) innen 31. desember 2010, og på grunnlag av en nytte- og kostnadsanalyse, tiltak som forkorter tidsrommet fastsatt i artikkel 13 nr. 11, som kan differensieres i henhold til den aktuelle dekkategorien eller -gruppen.

4. Tiltakene nevnt i denne artikkel, som har som formål å endre ikke-grunnleggende bestemmelser i denne forordning, blant annet ved å utfylle den, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll nevnt i artikkel 15 nr. 2.

Artikkel 15

Komitéframgangsmåte

1. Kommisjonen skal bistås av Den tekniske komité for motorvogner nedsatt ved artikkel 40 nr. 1 i direktiv 2007/46/EF.

2. Når det vises til dette nummer, får artikkel 5a nr. 1-4 og artikkel 7 i beslutning 1999/468/EF anvendelse, samtidig som det tas hensyn til bestemmelsene i beslutningens artikkel 8.

KAPITTEL V

SLUTTBESTEMMELSER

Artikkel 16

Sanksjoner ved manglende samsvar

1. Medlemsstatene skal fastsette regler for sanksjoner for produsenters overtredelse av bestemmelsene i denne forordning og dens gjennomføringstiltak, og skal treffe alle nødvendige

tiltak for å sikre at de gjennomføres. De fastsatte sanksjonene skal være virkningsfulle, stå i forhold til overtredelsen og virke avskrekkende. Innen 20. februar 2011, eller eventuelt 18 måneder etter ikrafttredelsesdatoen for det relevante gjennomføringstiltaket, skal medlemsstatene underrette Kommisjonen om disse bestemmelsene, og umiddelbart underrette den om eventuelle sendere endringer som påvirker disse bestemmelsene.

2. De typer av overtredelser som gir grunn til sanksjoner, skal minst omfatte:

a) framlegging av falske erklæringer under framgangsmåtene for godkjenning eller under framgangsmåter som fører til en tilbakekalling,

b) forfalskning av prøvingsresultater for typegodkjenning,

c) tilbakeholding av opplysninger eller tekniske spesifikasjoner som vil kunne føre til tilbakekalling eller tilbaketrekking av typegodkjenning.

Artikkel 17

Rapportering

Innen 1. desember 2012 og deretter hvert tredje år skal Kommisjonen framlegge en rapport for Europaparlamentet og Rådet, som eventuelt skal inneholde forslag til endringer av denne forordning, eller annet relevant fellesskapsregelverk om tilføyelse av ytterligere nye sikkerhetsfunksjoner.

Artikkel 18

Endringer av direktiv 2007/46/EF

Vedlegg IV, VI, XI og XV til direktiv 2007/46/EF endres i samsvar med vedlegg III til denne forordning.

Artikkel 19

Oppheving

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

2. Direktiv 92/23/EØF oppheves fra 1. november 2017.

3. Henvisninger til de opphevede direktivene skal forstås som henvisninger til denne forordning.

Artikkel 20

Ikrafttredelse

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

Den får anvendelse fra 1. november 2011.

Artikkel 13 nr. 15, artikkel 14 og nr. 1 bokstav a) iii), nr. 1 bokstav b) iii) og iv), nr. 2 bokstav c), nr. 3 bokstav a) iii), nr. 3 bokstav b) iii), nr. 3 bokstav c) iii), nr. 3 bokstav d) iii), nr. 3 bokstav e) iii) og nr. 3 bokstav f) ii) i vedlegg III får anvendelse fra 20. august 2009.

Nr. 1 bokstav a) i), nr. 1 bokstav b) i), nr. 2 bokstav a), nr. 3 bokstav a) i), nr. 3 bokstav b) i), nr. 3 bokstav c) i), nr. 3 bokstav d) i), nr. 3 bokstav e) i) og nr. 3 bokstav f) i) i vedlegg III får anvendelse fra 1. november 2014.

Nr. 1 bokstav a) ii), nr. 1 bokstav b) ii), nr. 2 bokstav b), nr. 3 bokstav a) ii), nr. 3 bokstav b) ii), nr. 3 bokstav c) ii), nr. 3 bokstav d) ii), nr. 3 bokstav e) ii) og nr. 4 i vedlegg III får anvendelse fra 1. november 2017.

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

Utferdiget i Brussel, 13. juli 2009.

For Europaparlamentet

H.-G. PÖTTERING

President

For Rådet

E. ERLANDSSON

Formann

Emne	Anvendelse										
	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	
Merking av betjeningsinnretningene, kontrollinnretningene og indikatorene	X	X	X	X	X	X					
Avising/avdugging	X	(¹)	(¹)	(¹)	(¹)	(¹)					
Vindusvisker/vindusspyler	X	(²)	(²)	(²)	(²)	(²)					
Varmeanlegg	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
Hjulavskjerming	X										
Hodestøtter	X										
Sidevern					X	X			X	X	
Avskjermingssystemer					X	X			X	X	
Sikkerhetsglass	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
Dekk	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
Hastighetsbegrensere		X	X		X	X					
Masse og dimensjoner	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
Utstikkende deler på førerhus				X	X	X					
Koplinger	X (³)	X (³)	X (³)	X (³)	X (³)	X (³)	X	X	X	X	
Antennelighet			X								
Busser og turvogner		X	X								
Frontkollisjon	X (⁴)										
Sidekollisjon	X (⁵)			X (⁵)							
Kjøretøyer beregnet på transport av farlig gods				X (⁶)	X (⁶)	X (⁶)	X (⁶)	X (⁶)	X (⁶)	X (⁶)	
Underkjøringshinder foran					X	X					

(¹) Kjøretøyer i denne gruppen skal være utstyrt med en passende avisings-/avduggingsinnretning for frontruten.

(²) Kjøretøyer i denne gruppen skal være utstyrt med passende vindusvisker-/vindusspyleranlegg for frontruten.

(³) Bare dersom kjøretøyet er utstyrt med koplinger.

(⁴) En største teknisk tillatte totalmasse på 2,5 tonn.

(⁵) Gjelder bare kjøretøyer der «setets referansepunkt» (eller «R-punkt») for det laveste setet er høyst 700 mm over bakken. «R-punktet» er definert i UN-ECE-reglement nr. 95.

(⁶) Bare dersom produsenten søker om typegodkjenning av et kjøretøy beregnet på transport av farlig gods.

VEDLEGG II

Krav til dekk med hensyn til veigrep på vått føre, rullemotstand og rullestøy

DEL A — KRAV TIL VEIGREP PÅ VÅTT FØRE

Dekk i kategori C1 skal oppfylle følgende krav:

Brukskategori	Indeks for veigrep på vått føre (G)
vinterdekk med et hastighetssymbol («Q» eller under, eksklusive «H») som angir en største tillatte hastighet på høyst 160 km/t	$\geq 0,9$
vinterdekk med et hastighetssymbol («R» eller over, inklusive «H») som angir en største tillatte hastighet på mer enn 160 km/t	$\geq 1,0$
vanlig dekk (kjøring på vei)	$\geq 1,1$

DEL B — KRAV TIL RULLEMOTSTAND

De høyeste verdiene for koeffisienten for rullemotstand for hver dekktype, målt i samsvar med ISO 28580, skal ikke overskride følgende:

Tabell 1

Dekkkategori	Høyeste verdi (kg/tonn) etappe 1
C1	12,0
C2	10,5
C3	8,0

Tabell 2

Dekkkategori	Høyeste verdi (kg/tonn) Etappe 2
C1	10,5
C2	9,0
C3	6,5

Når det gjelder vinterdekk, skal grenseverdiene i tabell 1 og tabell 2 forhøyes med 1 kg/tonn.

DEL C — KRAV TIL RULLESTØY

1. De støynivåene som bestemmes etter framgangsmåten angitt i gjennomføringstiltakene til denne forordning, skal ikke overskride grenseverdiene angitt i nr. 1.1 eller 1.2. Tabellene i nr. 1.1 og 1.2 representerer de målte verdiene som er korrigert for temperatur, unntatt når det gjelder C3-dekk, og instrumenttoleranse, og avrundes nedover til nærmeste hele verdi.
- 1.1. Dekk i kategori C1, med henvisning til den nominelle seksjonsbredden til det dekket som har gjennomgått prøving:

Dekkategori	Nominell seksjonsbredde (mm)	Grenseverdier uttrykt i dB (A)
C1A	≤ 185	70
C1B	$> 185 \leq 215$	71
C1C	$> 215 \leq 245$	71
C1D	$> 245 \leq 275$	72
C1E	> 275	74

Når det gjelder vinterdekk, dekk for ekstra belastning eller forsterkede dekk, eller alle kombinasjoner av disse klassifiseringene, skal grenseverdiene ovenfor forhøyes med 1 dB(A).

- 1.2. Dekk i kategori C2 og C3, med henvisning til brukskategori for dekkgruppen:

Dekkategori	Brukskategori	Grenseverdier uttrykt i dB (A)
C2	Vanlige dekk	72
	Drivhjulsdekk	73
C3	Vanlige dekk	73
	Drivhjulsdekk	75

Når det gjelder spesialdekk, skal grenseverdiene ovenfor forhøyes med 2 dB(A). Ytterligere 2 dB(A) skal tillates for vinterdekk i kategori C2 som er drivhjulsdekk. For alle andre grupper av dekk i kategori C2 og C3 skal ytterligere 1 dB(A) tillates for vinterdekk.

VEDLEGG III

Endringer av direktiv 2007/46/EF

I direktiv 2007/46/EF gjøres følgende endringer:

1. I del I i vedlegg IV gjøres følgende endringer:

a) I tabellen gjøres følgende endringer:

i) Nr. 3-10, 12-38, 42-45 og 47-57 utgår.

ii) Nr. 46 utgår.

iii) Ny rad skal lyde:

Nr.	Emne	Rettsakt	Henvisning til EFT/EUT	Gyldighetsområde										
				M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	
«63	Generell sikkerhet	Forordning (EF) nr. 661/2009	EUT L 200 av 31.7.2009, s. 1.	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

b) I tillegget gjøres følgende endringer:

i) Nr. 3-10, 12-37, 44, 45 og 50-54 i tabellen utgår.

ii) Nr. 46 i tabellen utgår.

iii) Ny rad i tabellen skal lyde:

	Emne	Rettsakt	Henvisning til EFT/EUT	M ₁
«63	Generell sikkerhet	Forordning (EF) nr. 661/2009	EUT L 200 av 31.7.2009, s. 1.	P/A»

iv) Under «Forklaring» tilføyes følgende tekst:

«P/A Denne forordning får delvis anvendelse. Det nøyaktige anvendelsesområdet fastsettes i gjennomføringstiltakene til denne forordning.»

2. I tillegget til vedlegg VI gjøres følgende endringer i tabellen:

a) Nr. 3-10, 12-38, 42-45 og 47-57 utgår.

b) Nr. 46 utgår.

c) Ny rad skal lyde:

	Emne	Rettsakt (1)	Endret ved	Gjelder for varianter
«63	Generell sikkerhet	Forordning (EF) nr. 661/2009»		

3. I vedlegg XI gjøres følgende endringer:

e) I tillegg 5 gjøres følgende endringer i tabellen:

- i) Nr. 3-10, 12-36, 42-45 og 47-57 utgår.
- ii) Nr. 46 utgår.
- iii) Ny rad skal lyde:

Nr.	Emne	Rettsakt	Mobil kran i gruppe N ₃
«63	Generell sikkerhet	Forordning (EF) nr. 661/2009	P/A»

f) Under «Forklaring på bokstavene» gjøres følgende endringer:

- i) Punkt C, U, W₅ og W₆ utgår.
- ii) Følgende tekst skal tilføyes:

«P/A Denne rettsakten får delvis anvendelse. Det nøyaktige anvendelsesområdet fastsettes i gjennomføringstiltakene til denne forordning.»

4. I tabellen i vedlegg XV utgår nr. 46.

VEDLEGG IV

Liste over UN-ECE-reglementer som får obligatorisk anvendelse

—

VEDLEGG V

Gjennomføringsdatoer for kravene til systemer for elektronisk stabilitetskontroll på kjøretøyer i gruppe M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ og O₄

Tabell 1 — Gjennomføringsdatoer for nye kjøretøytyper

Kjøretøygruppe	Gjennomføringsdato
M ₂	11. juli 2013
M ₃ (klasse III)	1. november 2011
M ₃ < 16 tonn (pneumatisk overføring)	1. november 2011
M ₃ (klasse II og B) (hydraulisk overføring)	11. juli 2013
M ₃ (klasse III) (hydraulisk overføring)	11. juli 2013
M ₃ (klasse III) (pneumatisk kontrolloverføring og hydraulisk energioverføring)	11. juli 2014
M ₃ (klasse II) (pneumatisk kontrolloverføring og hydraulisk energioverføring)	11. juli 2014
M ₃ (annet enn ovennevnte)	1. november 2011
N ₂ (hydraulisk overføring)	11. juli 2013
N ₂ (pneumatisk kontrolloverføring og hydraulisk energioverføring)	11. juli 2014
N ₂ (annet enn ovennevnte)	11. juli 2012
N ₃ (toakslede trekkvogner for semitrailere)	1. november 2011
N ₃ (toakslede trekkvogner for semitrailere med pneumatisk kontrolloverføring (ABS))	1. november 2011
N ₃ (tre aksler med elektrisk kontrolloverføring (EBS))	1. november 2011
N ₃ (to og tre aksler med pneumatisk kontrolloverføring (ABS))	11. juli 2012
N ₃ (annet enn ovennevnte)	1. november 2011
O ₃ (kombinert aksellast mellom 3,5 og 7,5 tonn)	11. juli 2012
O ₃ (annet enn ovennevnte)	1. november 2011
O ₄	1. november 2011

Tabell 2 — Gjennomføringsdatoer for nye kjøretøyer

Kjøretøygruppe	Gjennomføringsdato
M ₂	11. juli 2015
M ₃ (klasse III)	1. november 2014
M ₃ < 16 tonn (pneumatisk overføring)	1. november 2014
M ₃ (klasse II og B) (hydraulisk overføring)	11. juli 2015
M ₃ (klasse III) (hydraulisk overføring)	11. juli 2015
M ₃ (klasse III) (pneumatisk kontrolloverføring og hydraulisk energioverføring)	11. juli 2016
M ₃ (klasse II) (pneumatisk kontrolloverføring og hydraulisk energioverføring)	11. juli 2016
M ₃ (annet enn ovennevnte)	1. november 2014
N ₂ (hydraulisk overføring)	11. juli 2015
N ₂ (pneumatisk kontrolloverføring og hydraulisk energioverføring)	11. juli 2016
N ₂ (annet enn ovennevnte)	1. november 2014
N ₃ (toakslede trekkvogner for semitrailere)	1. november 2014
N ₃ (toakslede trekkvogner for semitrailere med pneumatisk kontrolloverføring (ABS))	1. november 2014
N ₃ (tre aksler med elektrisk kontrolloverføring (EBS))	1. november 2014
N ₃ (to og tre aksler med pneumatisk kontrolloverføring (ABS))	1. november 2014
N ₃ (annet enn ovennevnte)	1. november 2014
O ₃ (kombinert aksellast mellom 3,5 og 7,5 tonn)	1. november 2014
O ₃ (annet enn ovennevnte)	1. november 2014
O ₄	1. november 2014