

EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSFORORDNING (EU) 2019/2144

2024/EØS/87/07

av 27. november 2019

om krav til typegodkjenning av motorvogner og deres tilhengere, og av systemer, komponenter og separate tekniske enheter beregnet på slike kjøretøyer, med hensyn til deres generelle sikkerhet og beskyttelse av personer i motorvognen og sårbare trafikanter, om endring av europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/858 og om oppheving av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 78/2009, (EF) nr. 79/2009 og (EF) nr. 661/2009 og kommisjonsforordning (EF) nr. 631/2009, (EU) nr. 406/2010, (EU) nr. 672/2010, (EU) nr. 1003/2010, (EU) nr. 1005/2010, (EU) nr. 1008/2010, (EU) nr. 1009/2010, (EU) nr. 19/2011, (EU) nr. 109/2011, (EU) nr. 458/2011, (EU) nr. 65/2012, (EU) nr. 130/2012, (EU) nr. 347/2012, (EU) nr. 351/2012, (EU) nr. 1230/2012 og (EU) 2015/166(*)

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte, særlig artikkel 114,

under henvisning til forslag fra Europakommisjonen,

etter oversending av utkast til regelverksakt til de nasjonale parlamentene,

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

etter samråd med Regionkomiteen,

etter den ordinære regelverksprosedyren⁽²⁾ og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Ved europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/858⁽³⁾ fastsettes administrative bestemmelser og tekniske krav til typegodkjenning av alle nye kjøretøyer, systemer, komponenter og separate tekniske enheter, med sikte på å sikre et velfungerende indre marked og et høyt nivå av sikkerhet og miljøprestasjon.
- 2) Denne forordningen er en rettsakt etter framgangsmåten for EU-typegodkjenning som er fastsatt ved forordning (EU) 2018/858. Vedlegg II til forordning (EU) 2018/858 bør derfor endres. De administrative bestemmelsene i forordning (EU) 2018/858, herunder bestemmelsene om korrigerende tiltak og sanksjoner, gjelder fullt ut for denne forordningen.

(*) Denne unionsrettsakten, kunngjort i EUT L 325 av 16.12.2019, s. 1, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 55/2022 av 18. mars 2022 om endring av EØS-avtalens vedlegg II (Tekniske forskrifter, standarder, prøving og sertifisering), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 45 av 7.7.2022, s. 15.

⁽¹⁾ EUT C 440 av 6.12.2018, s. 90.

⁽²⁾ Europaparlamentets holdning av 16. april 2019 (ennå ikke offentliggjort i EUT) og rådsbeslutning av 8. november 2019.

⁽³⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/858 av 30. mai 2018 om godkjenning av og markedstilsyn med motorvogner og deres tilhengere samt systemer, komponenter og separate tekniske enheter til slike kjøretøyer, om endring av forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om oppheving av direktiv 2007/46/EF (EUT L 151 av 14.6.2018, s. 1).

- 3) Gjennom de siste tiårene har utviklingen innen kjøretøysikkerhet i vesentlig grad bidratt til en generell nedgang i antallet dødsulykker og alvorlige personskader i veitrafikken. Imidlertid mistet 25 300 personer livet i trafikkulykker i Unionen i 2017, og dette tallet har holdt seg konstant de siste fire årene. Dessuten blir 135 000 personer alvorlig skadet i kollisjoner hvert år⁽⁴⁾. Unionen bør gjøre sitt ytterste for å redusere eller hindre ulykker og skader innen veitransport. I tillegg til sikkerhetstiltak for å beskytte personer i kjøretøyet er innføring av særlige tiltak som kan hindre dødsfall og skader blant sårbare trafikanter, slik som syklist og fotgjengere, nødvendig for å kunne beskytte trafikanter utenfor kjøretøyet. Uten nye generelle trafikksikkerhetstiltak vil den nåværende strategiens innvirkning på sikkerheten ikke lenger kunne oppveie følgene av økt trafikk. Derfor må kjøretøyenes sikkerhet bli enda bedre, som ledd i en integrert trafikksikkerhetsstrategi og for å kunne gi sårbare trafikanter bedre beskyttelse.
- 4) Typegodkjenningsbestemmelsene bør sikre at motorvognenes ytelsesnivå vurderes på en repeterbar og reproducerbar måte. De tekniske kravene i denne forordningen handler derfor bare om fotgjengere og syklist, ettersom de for øyeblikket er de eneste som er gjenstand for formelt harmoniserte prøvinger. Foruten fotgjengere og syklist omfatter sårbare trafikanter i sin alminnelighet også andre ikke-motoriserte og motoriserte trafikanter som vil kunne benytte løsninger for personlig mobilitet uten beskyttende karosseri. Dessuten gjør dagens teknologi det rimelig å forvente at avanserte systemer også vil reagere på andre sårbare trafikanter under normale kjøreforhold, selv om dette ikke har vært prøvd spesielt. De tekniske kravene i denne forordningen bør tilpasses ytterligere til den tekniske utviklingen etter en prosess med vurdering og gjennomgåelse, slik at de omfatter alle trafikanter som bruker løsninger for personlig mobilitet uten beskyttende karosseri, for eksempel scootere, selvb balanserende kjøretøyer og rullestoler.
- 5) Den tekniske utviklingen av avanserte systemer for kjøretøysikkerhet gir nye muligheter for å redusere antallet omkomne og skadede i trafikken. For å kunne redusere antallet alvorlige personskader og dødsfall til et minimum må det innføres et sett med nye teknologier.
- 6) I tilknytning til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 661/2009⁽⁵⁾ vurderte Kommisjonen muligheten for å utvide det eksisterende kravet i nevnte forordning om å montere bestemte systemer (for eksempel avanserte nødbremseanlegg og systemer for overvåking av dekktrykk) i visse kjøretøygrupper til å gjelde alle kjøretøygrupper. Kommisjonen vurderte også om det var teknisk og økonomisk gjennomførbart, og om markedet var modent for å innføre et nytt krav om å montere andre avanserte sikkerhetsfunksjoner. På grunnlag av disse vurderingene offentliggjorde Kommisjonen 12. desember 2016 en rapport til Europaparlamentet og Rådet med tittelen «Saving Lives: Boosting Car Safety in the EU». I Kommisjonens arbeidsdokument som følger med rapporten, er det identifisert og foreslått 19 mulige reguleringstiltak som kan bidra effektivt til en ytterligere reduksjon av antallet ulykker, dødsfall og personskader i veitrafikken.
- 7) For å sikre teknologinøytralitet bør ytelseskravene tillate både systemer med direkte og indirekte overvåking av dekktrykk.
- 8) Avanserte kjøretøysystemer kan bli mer effektive med hensyn til å redusere antallet dødsfall og ulykker i veitrafikken og begrense personskader og andre skader, dersom de konstrueres på en brukervennlig måte. Kjøretøyprodusentene bør derfor gjøre sitt ytterste for å sikre at systemene og funksjonene som er omhandlet i denne forordningen, utvikles på en slik måte at de er til støtte for føreren. Det bør forklares på en klar og forbrukervennlig måte i motorvognens brukerhåndbok hvordan disse systemene og funksjonene virker, og hvilke begrensninger de har.
- 9) Sikkerhetsfunksjoner og advarsler som benyttes i forbindelse med assistert kjøring, bør være lette å oppfatte av alle førere, også av eldre og personer med funksjonsnedsettelse.
- 10) Avansert nødbremseanlegg, intelligent fartsholder, kjørefeltassistent for nødtilfeller, tretthets- og oppmerk somhetsvarsel, avansert distraksjonsvarsel og ryggeassistent er sikkerhetssystemer som har et stort potensial for å redusere antallet omkomne og skadede i trafikken betraktelig. Noen av disse sikkerhetssystemene ligger dessuten til grunn for teknologier som også vil bli brukt til å utvikle automatiserte kjøretøyer. Slike sikkerhetssystemer bør fungere uten bruk av noen form for biometrisk informasjon om førere eller passasjerer, inkludert ansiktsgjenkjenning. Harmoniserte regler og prøvingsmetoder for typegodkjenning av kjøretøyer med hensyn til disse systemene, og for

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

⁽⁵⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 661/2009 av 13. juli 2009 om krav til typegodkjenning for den generelle sikkerheten for motorvogn, deres tilhengere og systemer, deler og separate tekniske enheter beregnet på slike motorvogn (EUT L 200 av 31.7.2009, s. 1).

typegodkjenning av disse systemene som separate tekniske enheter, bør derfor fastsettes på unionsplan. Ved all evaluering av gjeldende regelverk bør det tas hensyn til den tekniske utviklingen av disse systemene, slik at de er framtidssikrede, samtidig som prinsippene om personvern og vern av personopplysninger blir nøye overholdt, og slik at de reduserer eller hindrer ulykker og personskader innen veitransport. Det er også nødvendig å sikre at disse systemene trygt kan brukes i hele kjøretøyets livssyklus.

- 11) Det bør være mulig å slå av intelligent fartsholder, for eksempel når føreren opplever falske advarsler eller feilaktige tilbakemeldinger som følge av vanskelige værforhold, midlertidig motstridende veimerking i forbindelse med veiarbeid eller misvisende, defekte eller manglende veiskilt. En slik frakoplingsfunksjon bør kunne kontrolleres av føreren. Den intelligente fartsholderen bør kunne være avslått så lenge det er nødvendig, og enkelt kunne slås på igjen av føreren. Dersom systemet er avslått, kan det likevel gis informasjon om fartsgrensen. Systemet bør alltid være aktivt når tenningen slås på, og føreren bør alltid gjøres oppmerksom på om systemet er slått av eller på.
- 12) Det er allment kjent at bilbelte er et av de viktigste og mest effektive sikkerhetselementene i kjøretøyet. Systemer for bilbeltevarsling har derfor et potensial for å hindre dødsulykker eller begrense personskader ytterligere ved at de fører til økt bruk av bilbelte i hele Unionen. Derfor ble systemet for bilbeltevarsling gjort obligatorisk for førersettet i alle nye personbiler fra 2014 ved forordning (EF) nr. 661/2009, til gjennomføring av De forente nasjoners regulativ (FN-regulativ) nr. 16, som fastsatte de relevante tekniske bestemmelsene. Som følge av at nevnte FN-regulativ ble endret for å ta høyde for den tekniske utviklingen, er det obligatorisk å utstyre alle for- og bakseter i kjøretøyer i gruppe M₁ og N₁ samt alle forseter i kjøretøyer i gruppe N₂, N₃, M₂ og M₃ med systemer for bilbeltevarsling fra 1. september 2019 i nye motorvogntyper, og fra 1. september 2021 i alle nye motorvogner.
- 13) Innføring av hendelsesdataregistratorer som lagrer en rekke viktige, anonymiserte kjøretøydata, sammen med krav til dataintervall, nøyaktighet og oppløsning, og til innsamling, lagring og gjenfinning av dataene i løpet av kort tid før, under og umiddelbart etter en kollisjon (for eksempel i forbindelse med at det utløses en kollisjonspute), er et verdifullt skritt for å få fram mer nøyaktige og detaljerte ulykkesdata. Det bør derfor kreves at alle motorvogner er utstyrt med slike registratorer. Disse registratorene bør kunne registrere og lagre data på en slik måte at medlemsstatene bare kan bruke dataene til å gjennomføre trafiksikkerhetsanalyser og vurdere effektiviteten av de konkrete tiltakene som treffes, og ikke ha mulighet til å identifisere eieren eller innehaveren av et bestemt kjøretøy på grunnlag av de lagrede dataene.
- 14) All behandling av personopplysninger, for eksempel opplysninger om føreren som behandles i hendelsesdata registratorer, eller opplysninger om at føreren er trett, uoppmerksom eller distrahert, bør skje i samsvar med unionsretten om personvern, særlig europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2016/679⁽⁶⁾. Hendelsesdataregistratorer bør fungere i et lukket system der lagrede data overskrives, og som ikke gjør det mulig å identifisere kjøretøyet eller innehaveren. Dessuten bør tretthets- og oppmerksomhetsvarselet eller det avanserte distraksjonsvarselet ikke fortløpende registrere eller lagre andre data enn det som er nødvendig ut fra formålene med å samle dem inn eller på annen måte behandle dem innenfor det lukkede systemet. Videre omfattes behandling av personopplysninger som er innsamlet gjennom det 112-baserte eCall-systemet i kjøretøyet, av særlige garantier fastsatt i europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2015/758⁽⁷⁾.
- 15) Det kan skje at et avansert nødbremseanlegg eller en kjørefeltassistent for nødtilfeller ikke helt fungerer, ikke minst på grunn av mangler i veiinfrastrukturen. I slike tilfeller bør systemene deaktivere seg selv og informere føreren om deaktivering. Dersom de ikke deaktiveres automatisk, bør de kunne slås av manuelt. En slik deaktivering bør være midlertidig og bør bare vare så lenge systemet ikke helt fungerer. Føreren kan også bli nødt til å overstyre et avansert nødbremseanlegg eller en kjørefeltassistent for nødtilfeller når driften av systemet kan føre til større risiko eller skade.

⁽⁶⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2016/679 av 27. april 2016 om vern av fysiske personer i forbindelse med behandling av personopplysninger og om fri utveksling av slike opplysninger samt om oppheving av direktiv 95/46/EF (generell personvernforordning) (EUT L 119 av 4.5.2016, s. 1).

⁽⁷⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2015/758 av 29. april 2015 om krav til typegodkjenning for innføring av et eCall-system i kjøretøy som er basert på 112-tjenesten, og om endring av direktiv 2007/46/EF (EUT L 123 av 19.5.2015, s. 77).

Dette vil sikre at føreren til enhver tid har kontroll over kjøretøyet. Slike systemer kan imidlertid også gjenkjenne situasjoner der føreren er ute av stand til å handle, og det derfor er nødvendig at systemet griper inn for å hindre at en ulykke blir verre enn den ellers ville ha vært.

- 16) Ved forordning (EF) nr. 661/2009 er varebiler, SUV-er og flerbrukskjøretøyer (MPV-er) unntatt fra sikkerhetskravene på grunn av kjøretøyetets setehøyde og masse. Med tanke på den økte markedsandelen for slike kjøretøyer (fra bare 3 % i 1996 til 14 % i 2016) og den teknologiske utviklingen med hensyn til kontroll av el-sikkerhet etter kollisjoner, er disse unntakene foreldede og ubegrunnede. Unntakene bør derfor oppheves, og hele spekteret av krav til avanserte kjøretøysystemer bør gjelde for disse kjøretøyene.
- 17) Ved forordning (EF) nr. 661/2009 ble Unionens regelverk betydelig forenklet, ved at 38 direktiver ble erstattet med tilsvarende FN-regulativer som er obligatoriske i henhold til rådsbeslutning 97/836/EF⁽⁸⁾. For å oppnå ytterligere forenkling bør flere unionsregler erstattes med eksisterende FN-regulativer som får obligatorisk anvendelse i Unionen. Videre bør Kommisjonen fremme og støtte det pågående arbeidet på FN-plan for å fastsette tekniske krav til typegodkjenning av systemer for kjøretøysikkerhet som omhandlet i denne forordningen, uten opphold og i samsvar med de høyeste tilgjengelige trafikksikkerhetsstandardene.
- 18) FN-regulativene og endringene av disse som Unionen har stemt for, eller som Unionen anvender i samsvar med beslutning 97/836/EF, bør innarbeides i Unionens typegodkjenningsregelverk. Kommisjonen bør derfor gis myndighet til å endre listen over FN-regulativer som får obligatorisk anvendelse, for å sikre at denne listen holdes oppdatert.
- 19) I europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 78/2009⁽⁹⁾ er det fastsatt krav til beskyttelse av fotgjengere, syklistene og andre sårbare trafikanter i form av samsvarsprøvinger og grenseverdier for typegodkjenning av kjøretøyer med hensyn til deres konstruksjon foran, og for typegodkjenning av frontvern (for eksempel kufangere). Etter at forordning (EF) nr. 78/2009 ble vedtatt, er de tekniske kravene og prøvingsmetodene for kjøretøyer blitt videreutviklet på FN-plan for å ta høyde for den tekniske utviklingen. FN-regulativ nr. 127, der det er fastsatt ensartede bestemmelser om godkjenning av motorvogner med hensyn til fotgjengersikkerhet («FN-regulativ nr. 127»), gjelder nå også i Unionen med hensyn til typegodkjenning av motorvogner.
- 20) Etter at europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 79/2009⁽¹⁰⁾ ble vedtatt, er de tekniske kravene og prøvingsmetodene for typegodkjenning av hydrogen-drevne kjøretøyer og hydrogensystemer og -komponenter blitt videreutviklet på FN-plan for å ta høyde for den tekniske utviklingen. FN-regulativ nr. 134 – Uniform provisions concerning the approval of motor vehicles and their components with regard to the safety-related performance of hydrogen-fuelled vehicles (HFCV)⁽¹¹⁾ («FN-regulativ nr. 134») gjelder nå også i Unionen med hensyn til typegodkjenning av hydrogensystemer i motorvogner. I tillegg til disse kravene bør kriterier for kvaliteten på materialer og påfyllingsinnretninger som brukes i systemer for hydrogen-drevne kjøretøyer, fastsettes på unionsplan.
- 21) Av hensyn til klarhet, praktiske årsaker og forenkling bør forordning (EF) nr. 78/2009, (EF) nr. 79/2009 og (EF) nr. 661/2009 oppheves og erstattes med denne forordningen.

⁽⁸⁾ Rådsbeslutning 97/836/EF av 27. november 1997 med sikte på Det europeiske fellesskaps tiltredelse 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 (revidert overenskomst av 1958) (EFT L 346 av 17.12.1997, s. 78).

⁽⁹⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 78/2009 av 14. januar 2009 om typegodkjenning av motorvogner med hensyn til beskyttelse av fotgjengere og andre myke trafikanter, endring av direktiv 2007/46/EF og oppheving av direktiv 2003/102/EF og 2005/66/EF (EUT L 35 av 4.2.2009, s. 1).

⁽¹⁰⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 79/2009 av 14. januar 2009 om typegodkjenning av hydrogen-drevne motorvogner, og om endring av direktiv 2007/46/EF (EUT L 35 av 4.2.2009, s. 32).

⁽¹¹⁾ EUT L 129 av 17.5.2019, s. 43.

- 22) Tidligere har unionsreglene begrenset vogntogenes største lengde, noe som har ført til de typiske lastebilene med frambygd førerhus fordi de gir størst lastekapasitet. Førerens høye plassering har imidlertid gitt en større blindsoner og dårligere direkte sikt rundt førerhuset. Dette er en viktig faktor ved lastebilulykker med sårbare trafikanter. Antallet omkomne og skadede i trafikken vil kunne reduseres betraktelig dersom det direkte utsynet blir bedre. Det bør derfor innføres krav for å bedre det direkte utsynet, slik at det blir lettere å se fotgjengere, syklistene og andre sårbare trafikanter direkte fra førerhuset, ved at blindsonene foran og ved siden av føreren reduseres så mye som mulig. Det bør tas hensyn til de ulike kjøretøygruppene sine særlige egenskaper.
- 23) Automatiserte kjøretøyer har et stort potensial for å bidra til å redusere antallet dødsfall i veitrafikken, ettersom det antas at mer enn 90 % av trafikkulykkene til en viss grad skyldes menneskelige feil. Ettersom automatiserte kjøretøyer gradvis vil overta førerens oppgaver, bør harmoniserte regler og tekniske krav til automatiserte kjøretøysystemer, også med hensyn til verifiserbar sikkerhetsgaranti i forbindelse med beslutningsprosesser i automatiserte kjøretøyer, vedtas på unionsplan, samtidig som prinsippet om teknologinøytralitet blir respektert, og fremmes på internasjonalt plan innenfor rammen av UN-ECEs verdensforum for harmonisering av kjøretøyregulativer (WP.29).
- 24) Trafikanter som fotgjengere og syklistene samt førere av ikke-automatiserte kjøretøyer som ikke kan motta elektronisk informasjon mellom kjøretøyer om hvordan et automatisert kjøretøy oppfører seg, bør holdes informert om denne atferden med konvensjonelle metoder, som fastsatt i FN-regulativer eller andre rettsakter, snarest mulig etter at de er trådt i kraft.
- 25) Automatisert kolonnekjøring vil kunne føre til sikrere, renere og mer effektiv transport i framtiden. I påvente av innføring av en teknologi for automatisert kolonnekjøring og relevante standarder vil det være behov for en rettslig ramme med harmoniserte regler og prosedyrer.
- 26) Konnektiviteten og automatiseringen av kjøretøyer øker muligheten for uautorisert fjerntilgang til kjøretøydata og ulovlig trådløs endring av programvare. For å ta høyde for en slik risiko bør FN-regulativer eller andre rettsakter om cybersikkerhet få obligatorisk anvendelse snarest mulig etter at de er trådt i kraft.
- 27) Programvareendringer kan endre kjøretøyets funksjoner betraktelig. Det bør fastsettes harmoniserte regler for og tekniske krav til programvareendringer i tråd med framgangsmåtene for typegodkjenning. FN-regulativer eller andre rettsakter om prosesser for programvareoppdatering bør derfor få obligatorisk anvendelse snarest mulig etter at de er trådt i kraft. Disse sikkerhetstiltakene bør imidlertid ikke undergrave kjøretøyprodusentens forpliktelser til å gi tilgang til omfattende diagnoseopplysninger og kjøretøydata som er relevante for reparasjon og vedlikehold av kjøretøyet.
- 28) Unionen bør fortsatt fremme utviklingen på FN-plan av tekniske krav til dekkstøy, rullestand og dekkens vegrep på våt veibane. Dette skyldes at FN-regulativ nr. 117 – Uniform provisions concerning the approval of tyres with regard to rolling sound emissions and/or to adhesion on wet surfaces and/or to rolling resistance⁽¹²⁾ («FN-regulativ nr. 117») nå inneholder slike nærmere bestemmelser. Prosessen med å tilpasse kravene til dekk for å ta høyde for den tekniske utviklingen bør videreføres raskt og ambisiøst på FN-plan, ikke minst for å sikre at dekktytelsen også vurderes ved slutten av dekkets levetid når det er slitt, og for å fremme tanken om at dekk bør oppfylle kravene gjennom hele sin levetid og ikke skiftes ut for tidlig. Eksisterende krav i forordning (EF) nr. 661/2009 om dekktytelse bør erstattes med tilsvarende FN-regulativer.
- 29) For å sikre at denne forordningen er effektiv bør myndigheten til å vedta rettsakter i samsvar med artikkel 290 i traktaten om Den europeiske unions virkemåte (TEUV) delegeres til Kommisjonen med sikte på å utfylle denne forordningen når det gjelder krav til typegodkjenning med hensyn til avanserte kjøretøysystemer, og med sikte på å endre denne forordningen hva angår vedlegg II for å ta høyde for den tekniske utviklingen og utviklingen i regelverket. Det er særlig viktig at Kommisjonen holder hensiktsmessige samråd under sitt forberedende arbeid, herunder på ekspertnivå, og at

⁽¹²⁾ EUT L 218 av 12.8.2016, s. 1.

slike samråd gjennomføres i samsvar med prinsippene fastsatt i den tverrinstitusjonelle avtalen av 13. april 2016 om bedre regelverksutforming⁽¹³⁾. For å sikre lik deltakelse i forberedelsen av delegerte rettsakter er det også viktig at Europaparlamentet og Rådet mottar alle dokumenter samtidig som medlemsstatenes sakkyndige, og at deres sakkyndige gis systematisk adgang til møter i Kommisjonens ekspertgrupper som omhandler forberedelsen av delegerte rettsakter.

- 30) For å sikre ensartede vilkår for gjennomføringen av denne forordningen bør Kommisjonen gis gjennomføringsmyndighet. Denne myndigheten bør utøves i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011⁽¹⁴⁾.

- 31) For å bringe det unionsregelverket som viser til framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll, i tråd med den rettslige rammen som ble innført ved TEUV, og for å forenkle unionsregelverket på området kjøretøysikkerhet ytterligere, bør følgende forordninger oppheves og erstattes med gjennomføringsrettsakter vedtatt i henhold til denne forordningen:

— Kommisjonsforordning (EF) nr. 631/2009⁽¹⁵⁾.

— Kommisjonsforordning (EU) nr. 406/2010⁽¹⁶⁾,

— Kommisjonsforordning (EU) nr. 672/2010⁽¹⁷⁾,

— Kommisjonsforordning (EU) nr. 1003/2010⁽¹⁸⁾,

— Kommisjonsforordning (EU) nr. 1005/2010⁽¹⁹⁾,

— Kommisjonsforordning (EU) nr. 1008/2010⁽²⁰⁾,

— Kommisjonsforordning (EU) nr. 1009/2010⁽²¹⁾,

— Kommisjonsforordning (EU) nr. 19/2011⁽²²⁾,

⁽¹³⁾ EUT L 123 av 12.5.2016, s. 1.

⁽¹⁴⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011 av 16. februar 2011 om fastsettelse av allmenne regler og prinsipper for medlemsstatenes kontroll med Kommisjonens utøvelse av sin gjennomføringsmyndighet (EUT L 55 av 28.2.2011, s. 13).

⁽¹⁵⁾ Kommisjonsforordning (EF) nr. 631/2009 av 22. juli 2009 om fastsettelse av nærmere regler for gjennomføringen av vedlegg I til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 78/2009 om typegodkjenning av motorvogner med hensyn til beskyttelse av fotgjengere og andre myke trafikanter, om endring av direktiv 2007/46/EF og om oppheving av direktiv 2003/102/EF og 2005/66/EF (EUT L 195 av 25.7.2009, s. 1)

⁽¹⁶⁾ Kommisjonsforordning (EU) nr. 406/2010 av 26. april 2010 om gjennomføring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 79/2009 om typegodkjenning av hydrogendrevne motorvogner (EUT L 122 av 18.5.2010, s. 1).

⁽¹⁷⁾ Kommisjonsforordning (EU) nr. 672/2010 av 27. juli 2010 om krav til typegodkjenning av avisings- og avduggingsinnretninger for frontruten for visse motorvogner og om gjennomføring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 661/2009 om krav til typegodkjenning for den generelle sikkerheten for motorvogner, deres tilhengere og systemer, deler og separate tekniske enheter beregnet på slike motorvogner (EUT L 196 av 28.7.2010, s. 5).

⁽¹⁸⁾ Kommisjonsforordning (EU) nr. 1003/2010 av 8. november 2010 om krav til typegodkjenning av plasseringen og monteringen av bakre kjennemerke på motorvogner og deres tilhengere og om gjennomføring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 661/2009 om krav til typegodkjenning for den generelle sikkerheten for motorvogner, deres tilhengere og systemer, deler og separate tekniske enheter beregnet på slike motorvogner (EUT L 291 av 9.11.2010, s. 22).

⁽¹⁹⁾ Kommisjonsforordning (EU) nr. 1005/2010 av 8. november 2010 om krav til typegodkjenning av slepeinnretninger for motorvogner og om gjennomføring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 661/2009 om krav til typegodkjenning for den generelle sikkerheten for motorvogner, deres tilhengere og systemer, deler og separate tekniske enheter beregnet på slike motorvogner (EUT L 291 av 9.11.2010, s. 36).

⁽²⁰⁾ Kommisjonsforordning (EU) nr. 1008/2010 av 9. november 2010 om krav til typegodkjenning av vindusvisker- og vindusspyleranlegg for frontruten for visse motorvogner og om gjennomføring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 661/2009 om krav til typegodkjenning for den generelle sikkerheten for motorvogner, deres tilhengere og systemer, deler og separate tekniske enheter beregnet på slike motorvogner (EUT L 292 av 10.11.2010, s. 2).

⁽²¹⁾ Kommisjonsforordning (EU) nr. 1009/2010 av 9. november 2010 om krav til typegodkjenning av hjulavskjerming på visse motorvogner og om gjennomføring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 661/2009 om krav til typegodkjenning for den generelle sikkerheten for motorvogner, deres tilhengere og systemer, deler og separate tekniske enheter beregnet på slike motorvogner (EUT L 292 av 10.11.2010, s. 21).

⁽²²⁾ Kommisjonsforordning (EU) nr. 19/2011 av 11. januar 2011 om krav til typegodkjenning av lovfestet produsentmerke og kjøretøys understellsnummer for motorvogner og deres tilhengere og om gjennomføring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 661/2009 om krav til typegodkjenning for den generelle sikkerheten for motorvogner, deres tilhengere og systemer, deler og separate tekniske enheter beregnet på slike motorvogner (EUT L 8 av 12.1.2011, s. 1).

- Kommisjonsforordning (EU) nr. 109/2011⁽²³⁾,
 - Kommisjonsforordning (EU) nr. 458/2011⁽²⁴⁾,
 - Kommisjonsforordning (EU) nr. 65/2012⁽²⁵⁾,
 - Kommisjonsforordning (EU) nr. 130/2012⁽²⁶⁾,
 - Kommisjonsforordning (EU) nr. 347/2012⁽²⁷⁾,
 - Kommisjonsforordning (EU) nr. 351/2012⁽²⁸⁾,
 - Kommisjonsforordning (EU) nr. 1230/2012⁽²⁹⁾,
 - Kommisjonsforordning (EU) 2015/166⁽³⁰⁾.
- 32) Ettersom EU-typegodkjenninger som er gitt i samsvar med forordning (EF) nr. 78/2009, forordning (EF) nr. 79/2009 eller forordning (EF) nr. 661/2009 og deres gjennomføringstiltak, skal anses som likeverdige med dem som er gitt i samsvar med denne forordningen, med mindre de relevante kravene endres ved denne forordningen, eller til de endres ved delegerte rettsakter eller gjennomføringsrettsakter som vedtas i henhold til denne forordningen, er det behov for overgangsbestemmelser for å sikre at slike godkjenninger ikke blir ugyldige.
- 33) Datoene for å nekte å gi EU-typegodkjenning, nekte kjøretøyregistrering og forby å bringe i omsetning eller å ta i bruk komponenter og separate tekniske enheter bør fastsettes for hvert regulert punkt.
- 34) Ettersom målet for denne forordningen, som er å sikre et velfungerende indre marked ved å innføre harmoniserte tekniske krav vedrørende sikkerheten og miljøprestasjonen til motorvogner og deres tilhengere, samt systemer, komponenter og separate tekniske enheter til slike kjøretøyer, ikke i tilstrekkelig grad kan nås av medlemsstatene, men snarere, på grunn av tiltakets omfang og virkninger, bedre kan nås på unionsplan, kan Unionen treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i artikkel 5 i traktaten om Den europeiske union. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet fastsatt i nevnte artikkel går denne forordningen ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå dette målet.

⁽²³⁾ Kommisjonsforordning (EU) nr. 109/2011 av 27. januar 2011 om gjennomføring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 661/2009 når det gjelder krav til typegodkjenning av visse grupper motorvogner og deres tilhengere med hensyn til avskjermingssystemer (EUT L 34 av 9.2.2011, s. 2).

⁽²⁴⁾ Kommisjonsforordning (EU) nr. 458/2011 av 12. mai 2011 om krav til typegodkjenning av motorvogner og deres tilhengere med hensyn til montering av dekk og om gjennomføring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 661/2009 om krav til typegodkjenning for den generelle sikkerheten for motorvogner, deres tilhengere og systemer, deler og separate tekniske enheter beregnet på slike motorvogner (EUT L 124 av 13.5.2011, s. 11).

⁽²⁵⁾ Kommisjonsforordning (EU) nr. 65/2012 av 24. januar 2012 om gjennomføring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 661/2009 med hensyn til girskiftindikatorer og om endring av europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF (EUT L 28 av 31.1.2012, s. 24).

⁽²⁶⁾ Kommisjonsforordning (EU) nr. 130/2012 av 15. februar 2012 om krav til typegodkjenning av motorvogner med hensyn til innstigning og manøvreringsevne og om gjennomføring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 661/2009 om krav til typegodkjenning for den generelle sikkerheten for motorvogner, deres tilhengere og systemer, deler og separate tekniske enheter beregnet på slike motorvogner (EUT L 43 av 16.2.2012, s. 6).

⁽²⁷⁾ Kommisjonsforordning (EU) nr. 347/2012 av 16. april 2012 om gjennomføring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 661/2009 når det gjelder krav til typegodkjenning av visse grupper motorvogner med hensyn til avanserte nødbremseanlegg (EUT L 109 av 21.4.2012, s. 1).

⁽²⁸⁾ Kommisjonsforordning (EU) nr. 351/2012 av 23. april 2012 om gjennomføring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 661/2009 når det gjelder krav til typegodkjenning ved montering av systemer for feltskiftevarsel i motorvogner (EUT L 110 av 24.4.2012, s. 18).

⁽²⁹⁾ Kommisjonsforordning (EU) nr. 1230/2012 av 12. desember 2012 om gjennomføring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 661/2009 med hensyn til krav til typegodkjenning av masser og dimensjoner for motorvogner og deres tilhengere, og om endring av europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF (EUT L 353 av 21.12.2012, s. 31).

⁽³⁰⁾ Kommisjonsforordning (EU) 2015/166 av 3. februar 2015 om utfylling og endring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 661/2009 med hensyn til innføring av særlige framgangsmåter, vurderingsmetoder og tekniske krav, og om endring av europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF og kommisjonsforordning (EU) nr. 1003/2010, (EU) nr. 109/2011 og (EU) nr. 458/2011 (EUT L av 28.4.2015, s. 3).

- 35) Detaljerte tekniske krav og tilfredsstillende prøvingsmetoder samt bestemmelser om ensartede framgangsmåter og tekniske spesifikasjoner for typegodkjenning av motorvogner og deres tilhengere, og av systemer, komponenter og separate tekniske enheter, bør fastsettes i delegerte rettsakter og gjennomføringsrettsakter i god nok tid før datoen de får anvendelse, slik at produsentene får tilstrekkelig med tid til å tilpasse seg til kravene i denne forordningen og i de delegerte rettsaktene og gjennomføringsrettsaktene som vedtas i henhold til den. Noen kjøretøyer produseres i et lite antall. Kravene i denne forordningen og i de delegerte rettsaktene og gjennomføringsrettsaktene som vedtas i henhold til den, bør derfor ta hensyn til slike kjøretøyer eller kjøretøyklasser dersom slike krav er uforenlige med bruken eller konstruksjonen av slike kjøretøyer, eller dersom den tilleggsbyrden som disse kravene forårsaker, er uforholdsmessig stor. Anvendelsen av denne forordningen bør derfor utsettes.

VEDTATT DENNE FORORDNINGEN:

KAPITTEL I

FORMÅL, VIRKEOMRÅDE OG DEFINISJONER

Artikkel 1

Formål

I denne forordningen fastsettes det krav til

- a) typegodkjenning av kjøretøyer, og av systemer, komponenter og separate tekniske enheter som er konstruert og bygd for kjøretøyer, med hensyn til deres generelle egenskaper og sikkerhet samt beskyttelse og sikkerhet for personer i kjøretøyet og sårbare trafikanter,
- b) typegodkjenning av kjøretøyer med hensyn til systemer for overvåking av dekktrykk med hensyn til deres sikkerhet, drivstoffeffektivitet og CO₂-utslipp, og
- c) typegodkjenning av nyproduserte dekk med hensyn til deres sikkerhet og miljøprestasjon.

Artikkel 2

Virkeområde

Denne forordningen får anvendelse på kjøretøyer i gruppe M, N og O, som definert i artikkel 4 i forordning (EU) 2018/858, og på systemer, komponenter og separate tekniske enheter som er konstruert og bygd for slike kjøretøyer.

Artikkel 3

Definisjoner

I denne forordningen får definisjonene fastsatt i artikkel 3 i forordning (EU) 2018/858 anvendelse.

Dessuten menes med

- 1) «sårbar trafikanter» ikke-motoriserte trafikanter, særlig syklistene og fotgjengere, samt brukere av tohjuls motorvogner,
- 2) «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,
- 3) «intelligent fartsholder» et system som hjelper føreren med å holde en hastighet som er hensiktsmessig etter veiforholdene, ved å gi særskilt og hensiktsmessig tilbakemelding,
- 4) «grensesnitt for ettermontering av alkolås» et standardisert grensesnitt som gjør det mulig å ettermontere alkolås i motorvogner,
- 5) «trettthets- og oppmerksomhetsvarsel» et system som vurderer førerens aktpågivenhet ved å analysere kjøretøysystemer, og som varsler føreren om nødvendig,

- 6) «avansert distraksjonsvarsel» et system som hjelper føreren med å holde oppmerksomheten på trafikksituasjonen, og som varsler føreren når han eller hun distraheres,
- 7) «nødbremssignal» en lyssignalfunksjon som viser andre trafikanter bak kjøretøyet at kjøretøyet bremses kraftig ned sett i forhold til rådende veiforhold,
- 8) «ryggeassistent» et system som gjør føreren oppmerksom på personer og gjenstander bak kjøretøyet, først og fremst for å unngå kollisjon under rygging,
- 9) «system for feltskiftevarsel» et system som varsler føreren om at kjøretøyet er i ferd med å bevege seg ut av sitt kjørefelt,
- 10) «avansert nødbremseanlegg» et system som automatisk kan oppdage en potensiell kollisjon og aktivere kjøretøyet bremseanlegg slik at kjøretøyet bremses for å unngå eller dempe en kollisjon,
- 11) «kjørefeltassistent for nødtilfeller» et system som hjelper føreren med å holde kjøretøyet i en sikker posisjon i forhold til kjørefeltets grenser eller veikanten, i det minste når kjøretøyet forlater eller er i ferd med å forlate kjørefeltet og en kollisjon kan være nært forestående,
- 12) «kjøretøyets hovedstrømbryter» den innretningen som brukes til å omstille kjøretøyets innebygde elektroniske system fra avslått, som når kjøretøyet er parkert uten at føreren er til stede, til normal driftstilstand,
- 13) «hendelsesdataregistrator» et system som utelukkende har til formål å registrere og lagre kritiske kollisjonsrelaterte parametre og opplysninger rett før, under og umiddelbart etter en kollisjon,
- 14) «frontvern» én eller flere separate konstruksjoner, for eksempel en kufanger eller en ekstra støtfanger, som i tillegg til den originale støtfangeren skal beskytte kjøretøyets utvendige overflate mot skader i tilfelle kollisjon, med unntak av konstruksjoner med en masse under 0,5 kg som bare er beregnet på å beskytte kjøretøyets lykter,
- 15) «støtfanger» den fremste, laveste og ytre konstruksjonen på et kjøretøy, herunder festeinnretninger, som har som formål å beskytte kjøretøyet ved en frontkollisjon med et annet kjøretøy i lav hastighet; den omfatter imidlertid ikke noen form for frontvern,
- 16) «hydrogendrevet kjøretøy» alle motorvogner som bruker hydrogen som drivstoff til å drive kjøretøyet,
- 17) «hydrogensystem» en enhet av hydrogenkomponenter og tilhørende deler montert i et hydrogendrevet kjøretøy, bortsett fra det hydrogendrevne framdriftssystemet eller hjelpeaggregatet,
- 18) «hydrogendrevet framdriftssystem» den energiomformeren som brukes til å drive kjøretøyet,
- 19) «hydrogenkomponent» hydrogenbeholderne og alle andre deler av hydrogendrevne kjøretøyer som er i direkte kontakt med hydrogen, eller som utgjør en del av et hydrogensystem,
- 20) «hydrogenbeholder» den komponenten i hydrogensystemet som lagrer det primære volumet av hydrogendrivstoff,
- 21) «automatisert kjøretøy» en motorvogn som er konstruert og bygd for å bevege seg selvstendig i bestemte tidsrom uten kontinuerlig overvåking fra føreren, men der det fortsatt forventes eller kreves at føreren griper inn,
- 22) «helaautomatisert kjøretøy» en motorvogn som er konstruert og bygd for å bevege seg selvstendig uten overvåking fra føreren,
- 23) «system for overvåking av førertilgjengelighet» et system for å vurdere om føreren i bestemte situasjoner og om nødvendig er i stand til å overta kjørefunksjonen i et automatisert kjøretøy,
- 24) «automatisert kolonnekjøring» sammenkopling av to eller flere kjøretøyer i en konvoi ved hjelp av konnektivitetsteknologi og automatiserte kjørestøttesystemer, slik at kjøretøyene automatisk kan holde en bestemt, kort avstand mellom hverandre når de er sammenkoplet på visse deler av turen, og kan tilpasse seg endringer i det fremste kjøretøyets bevegelser med liten eller ingen inngripen fra førerne,
- 25) «største masse» største teknisk tillatte totalmasse oppgitt av produsenten.
- 26) «A-stolpe» den fremste og ytterste takavstiveren, som strekker seg fra understellet til taket på kjøretøyet.

KAPITTEL II

PRODUSENTENES FORPLIKTELSE

*Artikkel 4***Generelle forpliktelser og tekniske krav**

1. Produsentene skal dokumentere at alle nye kjøretøyer som bringes i omsetning, registreres eller tas i bruk, og at alle nye systemer, komponenter og separate tekniske enheter som bringes i omsetning eller tas i bruk, er typegodkjent i samsvar med kravene i denne forordningen og i de delegerte rettsaktene og gjennomføringsrettsaktene som vedtas i henhold til den.
2. Typegodkjenning i samsvar med FN-regulativene oppført i vedlegg I skal anses som EU-typegodkjenning i samsvar med kravene i denne forordningen og i de delegerte rettsaktene og gjennomføringsrettsaktene som vedtas i henhold til den.
3. Kommisjonen gis myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 12 med sikte på å endre vedlegg I for å ta hensyn til den tekniske og regelverksmessige utviklingen ved å innføre og oppdatere henvisninger til FN-regulativer og relevante endringsserier som får obligatorisk anvendelse.
4. Produsentene skal sikre at kjøretøyene er konstruert, bygd og montert på en slik måte at risikoen for skade på personer i kjøretøyet og sårbare trafikanter blir minst mulig.
5. Produsentene skal også sikre at kjøretøyer, systemer, komponenter og separate tekniske enheter oppfyller de gjeldende kravene i vedlegg II, med virkning fra datoene angitt i nevnte vedlegg, de detaljerte tekniske kravene og prøvingsmetodene fastsatt i de delegerte rettsaktene, og de ensartede prosedyrene og tekniske spesifikasjonene fastsatt i gjennomføringsrettsaktene som vedtas i henhold til denne forordningen, herunder kravene til
 - a) sikringsutstyr, kollisjonsprøving, drivstoffsystemets integritet og el-sikkerhet ved høy spenning,
 - b) sårbare trafikanter, utsyn og sikt,
 - c) kjøretøyets understell, bremses, dekk og styring,
 - d) instrumenter i kjøretøyet, elektrisk system, kjøretøybelysning og beskyttelse mot uvedkommendes bruk, inkludert cyberangrep,
 - e) fører- og systematferd, og
 - f) kjøretøyets generelle konstruksjon og egenskaper.
6. Kommisjonen gis myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 12 med sikte på å endre vedlegg II for å ta hensyn til den tekniske og regelverksmessige utviklingen, særlig med hensyn til områdene som er oppført i nr. 5 bokstav a)–f) i denne artikkelen, samt områdene som er nevnt i artikkel 6 nr. 1 bokstav a)–g), artikkel 7 nr. 2, 3, 4 og 5, artikkel 9 nr. 2, 3 og 5 og artikkel 11 nr. 1, og for å sikre et høyt generelt sikkerhetsnivå for kjøretøyer, systemer, komponenter og separate tekniske enheter og et høyt beskyttelsesnivå for personer i kjøretøyet og sårbare trafikanter, ved å innføre og oppdatere henvisninger til FN-regulativer og til delegerte rettsakter og gjennomføringsrettsakter.
7. Kommisjonen skal ved hjelp av gjennomføringsrettsakter vedta bestemmelser om ensartede prosedyrer og tekniske spesifikasjoner for typegodkjenning av kjøretøyer, systemer, komponenter og separate tekniske enheter med hensyn til kravene i vedlegg II.

Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 13 nr. 2. De skal kunngjøres minst 15 måneder før de relevante datoene som er angitt i vedlegg II.

*Artikkel 5***Særlige bestemmelser om systemer for overvåking av dekktrykk og om dekk**

1. Kjøretøyene skal være utstyrt med et presist system for overvåking av dekktrykk som under mange forskjellige vei- og miljøforhold kan gi føreren en advarsel under kjøring om tap av trykk i et dekk.

2. Systemer for overvåking av dekktrykk skal være konstruert slik at de ikke nullstilles eller rekalkibreres ved lavt dekktrykk.
3. Alle dekk som bringes i omsetning, skal oppfylle kravene til sikkerhet og miljøprestasjon fastsatt i de relevante rettsaktene oppført i vedlegg II.
4. Kommisjonen skal ved hjelp av gjennomføringsrettsakter vedta bestemmelser om ensartede prosedyrer og tekniske spesifikasjoner for
 - a) typegodkjenning av kjøretøyer med hensyn til deres systemer for overvåking av dekktrykk,
 - b) typegodkjenning av dekk, herunder tekniske spesifikasjoner for montering.

Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 13 nr. 2. De skal kunngjøres minst 15 måneder før de relevante datoene som er angitt i vedlegg II.

Artikkel 6

Avanserte kjøretøysystemer for alle motorvogngrupper

1. Motorvogner skal være utstyrt med følgende avanserte kjøretøysystemer:
 - a) Intelligent fartsholder.
 - b) Grensesnitt for ettermontering av alkoholås.
 - c) Tretthets- og oppmerksomhetsvarsel.
 - d) Avansert distraksjonsvarsel.
 - e) Nødbremssignal.
 - f) Ryggeassistent.
 - g) Hendelsesdataregistrator.
2. En intelligent fartsholder skal oppfylle følgende minstekrav:
 - a) Føreren skal, via gasspedalen eller via særskilt, hensiktsmessig og effektiv tilbakemelding, kunne gjøres oppmerksom på at gjeldende fartsgrense overskrides.
 - b) Det skal være mulig å slå av systemet; det kan fortsatt gis informasjon om fartsgrensen, og den intelligente fartsholderen skal være i normal driftstilstand hver gang kjøretøyets hovedstrømbryter aktiveres.
 - c) Den særskilte og hensiktsmessige tilbakemeldingen skal baseres på informasjon om fartsgrenser innhentet ved observasjon av trafikkskilter og -signaler, på grunnlag av infrastrukturelsignaler og/eller elektroniske kartdata som er tilgjengelige i kjøretøyet.
 - d) Den skal ikke påvirke førerens mulighet til å overskride systemets anbefalte kjøretøyhastighet.
 - e) Dens ytelsesmål skal fastsettes for å unngå feil eller minimere feilhyppigheten under faktiske kjøreforhold.
3. Systemene for tretthets- og oppmerksomhetsvarsel og avansert distraksjonsvarsel skal konstrueres slik at disse systemene ikke fortløpende registrerer eller lagrer andre data enn det som er nødvendig ut fra formålene med å samle dem inn eller på annen måte behandle dem innenfor det lukkede systemet. Dessuten skal disse dataene ikke på noe tidspunkt være eller gjøres tilgjengelige for tredjepart, og de skal slettes umiddelbart etter behandling. Disse systemene skal også være konstruert slik at overlapping unngås, og de skal ikke påkalle førerens oppmerksomhet hver for seg og samtidig, eller på en forvirrende måte, når én handling utløser begge systemene.
4. Hendelsesdataregistratorer skal særlig oppfylle følgende krav:
 - a) Dataene de kan registrere og lagre fra tidsrommet rett før, under og umiddelbart etter en kollisjon, skal omfatte kjøretøyets hastighet, kjøretøyets oppbremsing, plassering og helling på veien, status og aktiveringshastighet for alle dets sikkerhetssystemer, det 112-baserte eCall-systemet i kjøretøyet, bremseaktivering og relevante inndataparametrer for de aktive sikkerhets- og antikollisjonssystemene i kjøretøyet, med stor presisjon og sikret dataholdbarhet.

- b) De kan ikke deaktiveres.
 - c) De skal registrere og lagre data på en slik måte at
 - i) dette skjer i et lukket system,
 - ii) dataene de samler inn, er anonymisert og beskyttet mot manipulering og misbruk, og
 - iii) dataene de samler inn, gjør det mulig å identifisere eksakt kjøretøytype, -variant og -versjon, og ikke minst de aktive sikkerhets- og antikollisjonssystemene som er montert i kjøretøyet.
 - d) Dataene de kan registrere, kan gjøres tilgjengelige for nasjonale myndigheter med hjemmel i unionsretten eller nasjonal rett, men bare med sikte på ulykkesforskning og -analyse, herunder i forbindelse med typegodkjenning av systemer og komponenter, og i samsvar med forordning (EU) 2016/679, gjennom et standardisert grensesnitt.
5. En hendelsesdataregistrator skal ikke kunne registrere og lagre de siste fire sifrene i kjøretøyidentifikasjonsdelen av understellsnummeret eller andre opplysninger som kan gjøre det mulig å identifisere det enkelte kjøretøyet eller dets eier eller innehaver.
6. Kommisjonen skal vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 12 som utfyller denne forordningen ved å fastsette nærmere regler om bestemte prøvingsmetoder og tekniske krav til
- a) typegodkjenning av kjøretøyer med hensyn til de avanserte kjøretøysystemene oppført i nr. 1,
 - b) typegodkjenning av de avanserte kjøretøysystemene oppført i nr. 1 bokstav a), f) og g) som separate tekniske enheter.

Disse delegerte rettsaktene skal kunngjøres minst 15 måneder før de relevante datoene som er angitt i vedlegg II.

Artikkel 7

Særlige krav til personbiler og lette nyttekjøretøyer

- 1. I tillegg til de øvrige kravene i denne forordningen og i de delegerte rettsaktene og gjennomføringsrettsaktene som vedtas i henhold til den, og som også gjelder for kjøretøyer i gruppe M₁ og N₁, skal kjøretøyer i disse gruppene oppfylle kravene i nr. 2–5 og de tekniske spesifikasjonene i gjennomføringsrettsaktene nevnt i nr. 6.
- 2. Kjøretøyer i gruppe M₁ og N₁ skal være utstyrt med avanserte nødbremseanlegg som er konstruert og montert i to faser, og som gjør det mulig
 - a) å oppdage hindringer og kjøretøyer i bevegelse foran motorvognen i første fase,
 - b) å utvide evnen til å oppdage nevnt i bokstav a) til også å omfatte fotgjengere og syklist foran motorvognen i andre fase.
- 3. Kjøretøyer i gruppe M₁ og N₁ skal også være utstyrt med en kjørefeltassistent for nødtilfeller.
- 4. Et avansert nødbremseanlegg og en kjørefeltassistent for nødtilfeller skal særlig oppfylle følgende krav:
 - a) Det skal bare være mulig å slå av slike systemer ett om gangen, ved en serie med handlinger som føreren skal utføre.
 - b) Systemene skal være i normal driftstilstand hver gang kjøretøyets hovedstrømbryter aktiveres.
 - c) Lydsignaler skal enkelt kunne undertrykkes, men en slik handling skal ikke samtidig undertrykke andre systemfunksjoner.
 - d) Det skal være mulig for føreren å overstyre slike systemer.
- 5. Kjøretøyer i gruppe M₁ og N₁ skal være konstruert og bygd slik at de gir en større beskyttelsessone for slag mot hodet med sikte på å øke beskyttelsen for sårbare trafikanter og begrense deres potensielle skader ved en kollisjon.
- 6. Kommisjonen skal ved hjelp av gjennomføringsrettsakter vedta bestemmelser om ensartede prosedyrer og tekniske spesifikasjoner for typegodkjenning av kjøretøyer med hensyn til kravene i nr. 2–5 i denne artikkelen.

Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 13 nr. 2. De skal kunngjøres minst 15 måneder før de relevante datoene som er angitt i vedlegg II.

Artikkel 8

Frontvern for personbiler og lette nyttekjøretøyer

1. Frontvern, enten de er montert som originalutstyr på kjøretøyer i gruppe M₁ og N₁ eller er gjort tilgjengelige på markedet som separate tekniske enheter for slike kjøretøyer, skal oppfylle kravene i nr. 2 og de tekniske spesifikasjonene i gjennomføringsrettsaktene nevnt i nr. 3.
2. Med frontvern som gjøres tilgjengelige på markedet som separate tekniske enheter, skal det følge en detaljert liste over de kjøretøytypene, -variantene og -versjonene som frontvernet er typegodkjent for, samt tydelige monteringsanvisninger.
3. Kommisjonen skal ved hjelp av gjennomføringsrettsakter vedta bestemmelser om ensartede prosedyrer og tekniske spesifikasjoner for typegodkjenning av frontvern, herunder tekniske spesifikasjoner for konstruksjon og montering av dem.

Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 13 nr. 2. De skal kunngjøres minst 15 måneder før de relevante datoene som er angitt i vedlegg II.

Artikkel 9

Særlige krav til busser og lastebiler

1. I tillegg til de øvrige kravene i denne forordningen og i de delegerte rettsaktene og gjennomføringsrettsaktene som vedtas i henhold til den, og som også gjelder for kjøretøyer i gruppe M₂, M₃, N₂ og N₃, skal kjøretøyer i disse gruppene oppfylle kravene i nr. 2–5 og de tekniske spesifikasjonene i gjennomføringsrettsaktene nevnt i nr. 7. Kjøretøyer i gruppe M₂ og M₃ skal også oppfylle kravene i nr. 6.
2. Kjøretøyer i gruppe M₂, M₃, N₂ og N₃ skal være utstyrt med et system for feltskiftevarsel og et avansert nødbremseanlegg som begge skal være i samsvar med de tekniske spesifikasjonene i gjennomføringsrettsaktene nevnt i nr. 7.
3. Kjøretøyer i gruppe M₂, M₃, N₂ og N₃ skal være utstyrt med avanserte systemer som kan oppdage fotgjengere og syklistene som befinner seg rett ved kjøretøyets front eller side, og som kan gi en advarsel eller unngå kollisjon med slike sårbare trafikanter.
4. Med hensyn til systemene nevnt i nr. 2 og 3 skal de særlig oppfylle følgende krav:
 - a) Det skal bare være mulig å slå av slike systemer ett om gangen, ved en serie med handlinger som føreren skal utføre.
 - b) Systemene skal være i normal driftstilstand hver gang kjøretøyets hovedstrømbryter aktiveres.
 - c) Lydsignaler skal enkelt kunne undertrykkes, men en slik handling skal ikke samtidig undertrykke andre systemfunksjoner.
 - d) Det skal være mulig for føreren å overstyre slike systemer.
5. Kjøretøyer i gruppe M₂, M₃, N₂ og N₃ skal være konstruert og bygd slik at det blir lettere å se sårbare trafikanter direkte fra førerstedet ved at blindsonene foran og ved siden av føreren reduseres så mye som mulig, samtidig som det tas hensyn til de forskjellige kjøretøygruppens egenskaper.
6. Kjøretøyer i gruppe M₂ og M₃ med en kapasitet på over 22 passasjerer i tillegg til føreren, og som er bygd med plass avsatt til stående passasjerer slik at det er mulig med hyppige passasjerbevegelser, skal være konstruert og bygd slik at de er tilgjengelige for personer med nedsatt bevegelsesevne, blant annet rullestolbrukere.

7. Kommisjonen skal ved hjelp av gjennomføringsrettsakter vedta bestemmelser om ensartede prosedyrer og tekniske spesifikasjoner for

- a) typegodkjenning av kjøretøyer med hensyn til kravene i nr. 2–5 i denne artikkelen,
- b) typegodkjenning av systemer nevnt i nr. 3 i denne artikkelen som separate tekniske enheter.

Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 13 nr. 2.

Når disse gjennomføringsrettsaktene gjelder kravene i nr. 2, 3 og 4 i denne artikkelen, skal de kunngjøres minst 15 måneder før de relevante datoene som er angitt i vedlegg II.

Når disse gjennomføringsrettsaktene gjelder kravene i nr. 5 i denne artikkelen, skal de kunngjøres minst 36 måneder før de relevante datoene som er angitt i vedlegg II.

Artikkel 10

Særlige krav til hydrogendrevne kjøretøyer

1. I tillegg til de øvrige kravene i denne forordningen og i de delegerte rettsaktene og gjennomføringsrettsaktene som vedtas i henhold til den, og som også gjelder for kjøretøyer i gruppe M og N, skal hydrogendrevne kjøretøyer i disse gruppene, deres hydrogensystemer og komponenter i slike systemer være i samsvar med de tekniske spesifikasjonene i gjennomføringsrettsaktene nevnt i nr. 3.

2. Produsentene skal sikre at hydrogensystemer og hydrogenkomponenter monteres i samsvar med de tekniske spesifikasjonene i gjennomføringsrettsaktene nevnt i nr. 3. Produsentene skal om nødvendig også gjøre tilgjengelig opplysninger om inspeksjon av hydrogensystemer og hydrogenkomponenter i løpet av det hydrogendrevne kjøretøyets levetid.

3. Kommisjonen skal ved hjelp av gjennomføringsrettsakter vedta bestemmelser om ensartede prosedyrer og tekniske spesifikasjoner for typegodkjenning av hydrogendrevne kjøretøyer med hensyn til deres hydrogensystemer, herunder de som gjelder materialforenlighet og påfyllingsinnretninger, og for typegodkjenning av hydrogenkomponenter, herunder tekniske spesifikasjoner for montering av slike komponenter.

Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 13 nr. 2. De skal kunngjøres minst 15 måneder før de relevante datoene som er angitt i vedlegg II.

Artikkel 11

Særlige krav til automatiserte kjøretøyer og helautomatiserte kjøretøyer

1. I tillegg til de øvrige kravene i denne forordningen og i de delegerte rettsaktene og gjennomføringsrettsaktene som vedtas i henhold til den, og som gjelder for kjøretøyer i de respektive gruppene, skal automatiserte kjøretøyer og helautomatiserte kjøretøyer være i samsvar med de tekniske spesifikasjonene i gjennomføringsrettsaktene nevnt i nr. 2 med hensyn til

- a) systemer som erstatter førerens kontroll over kjøretøyet, inkludert signaler, styring, akselerasjon og bremsing,
- b) systemer som gir kjøretøyet informasjon i sanntid om kjøretøyets tilstand og de umiddelbare omgivelsene,
- c) systemer for overvåking av førertilgjengelighet,
- d) hendelsesdataregistratorer for automatiserte kjøretøyer,
- e) et harmonisert format for utveksling av data, for eksempel for automatisert kolonnekjøring med kjøretøyer av flere merker,
- f) systemer som gir sikkerhetsinformasjon til andre trafikanter.

De tekniske spesifikasjonene for systemer for overvåking av førertilgjengelighet nevnt i bokstav c) i første ledd skal imidlertid ikke gjelde for helautomatiserte kjøretøyer.

2. Kommisjonen skal ved hjelp av gjennomføringsrettsakter vedta bestemmelser om ensartede prosedyrer og tekniske spesifikasjoner for de systemene og andre punkter som er oppført i nr. 1 bokstav a)–f) i denne artikkelen, og for typegodkjenning av automatiserte og helautomatiserte kjøretøyer med hensyn til disse systemene og andre punktene for å sikre trygg bruk av automatiserte og helautomatiserte kjøretøyer på offentlig vei.

Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 13 nr. 2.

KAPITTEL III

SLUTTBESTEMMELSER

Artikkel 12

Utøvelse av delegert myndighet

1. Myndigheten til å vedta delegerte rettsakter gis Kommisjonen på vilkårene fastsatt i denne artikkelen.
2. Myndigheten til å vedta delegerte rettsakter nevnt i artikkel 4 nr. 3 og 6 og artikkel 6 nr. 6 skal gis Kommisjonen for en periode på fem år fra 5. januar 2020. Kommisjonen skal utarbeide en rapport om den delegerte myndigheten senest ni måneder før femårsperioden utløper. Den delegerte myndigheten skal stilltiende forlenges med perioder av samme varighet, med mindre Europaparlamentet eller Rådet motsetter seg slik forlengelse senest tre måneder før utløpet av hver periode.
3. Den delegerte myndigheten nevnt i artikkel 4 nr. 3 og 6 og artikkel 6 nr. 6 kan når som helst tilbakekalles av Europaparlamentet eller Rådet. Beslutningen om tilbakekalling innebærer at den delegerte myndigheten som angis i beslutningen, opphører å gjelde. Den får anvendelse dagen etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende* eller på et senere tidspunkt angitt i beslutningen. Den berører ikke gyldigheten av delegerte rettsakter som allerede er trådt i kraft.
4. Før Kommisjonen vedtar en delegert rettsakt, skal den rådspørre sakkyndige utpekt av hver medlemsstat i samsvar med prinsippene fastsatt i den tverrinstitusjonelle avtalen av 13. april 2016 om bedre regelverksutforming.
5. Så snart Kommisjonen vedtar en delegert rettsakt, skal den underrette Europaparlamentet og Rådet samtidig om dette.
6. En delegert rettsakt vedtatt i henhold til artikkel 4 nr. 3 og 6 og artikkel 6 nr. 6 skal tre i kraft bare dersom verken Europaparlamentet eller Rådet har gjort innsigelse innen en frist på to måneder etter at rettsakten ble meddelt Europaparlamentet og Rådet, eller dersom både Europaparlamentet og Rådet innen utløpet av denne fristen har underrettet Kommisjonen om at de ikke kommer til å gjøre innsigelse. På Europaparlamentets eller Rådets initiativ forlenges denne fristen med to måneder.

Artikkel 13

Komitéprosedyre

1. Kommisjonen skal bistås av Den tekniske komité for motorvogner (TCMV). Nevnte komité skal være en komité i samsvar med forordning (EU) nr. 182/2011.
2. Når det vises til dette nummeret, får artikkel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.

Dersom komiteen ikke avgir uttalelse, skal Kommisjonen ikke vedta utkastet til gjennomføringsrettsakt, og artikkel 5 nr. 4 tredje ledd i forordning (EU) nr. 182/2011 får anvendelse.

Artikkel 14

Gjennomgåelse og rapportering

1. Kommisjonen skal innen 7. juli 2027 og deretter hvert femte år framlegge en evalueringsrapport for Europaparlamentet og Rådet om hva som er oppnådd med sikkerhetstiltakene og -systemene, herunder deres utbredelse og brukervennlighet.

Kommisjonen skal undersøke om disse sikkerhetstiltakene og -systemene fungerer slik det er ment i denne forordningen. Når det er hensiktsmessig, skal rapporten følges av anbefalinger, herunder et forslag til regelverk om endring av kravene til generell sikkerhet og til beskyttelse og sikkerhet for personer i kjøretøyet og sårbare trafikanter, med sikte på å redusere eller hindre ulykker og personskader innen veitransport ytterligere.

Kommisjonen skal særlig evaluere hvorvidt nye systemer for intelligent fartsholder er pålitelige og effektive, samt disse systemenes presisjon og feilhyppighet under faktiske kjøreforhold. Dersom Kommisjonen finner det hensiktsmessig, skal den framlegge et forslag til regelverk.

2. Innen 31. januar hvert år skal Kommisjonen framlegge en rapport for Europaparlamentet og Rådet om det foregående årets arbeid i UN-ECes verdensforum for harmonisering av kjøretøyregulativer (WP.29) når det gjelder hvilke framskritt som er gjort i gjennomføringen av standarder for kjøretøysikkerhet med hensyn til kravene i artikkel 5–11, og når det gjelder Unionens holdning i forbindelse med disse spørsmålene.

Artikkel 15

Overgangsbestemmelser

1. Denne forordningen innebærer ikke at EU-typegodkjenninger som er gitt til kjøretøyer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheter i samsvar med forordning (EF) nr. 78/2009, forordning (EF) nr. 79/2009 eller forordning (EF) nr. 661/2009 og deres gjennomføringstiltak innen 5. juli 2022, blir ugyldige, med mindre de relevante kravene som gjelder for slike kjøretøyer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheter er endret, eller nye krav er kommet til ved denne forordningen og de delegerte rettsaktene som vedtas i henhold til den, som nærmere angitt i gjennomføringsrettsaktene som vedtas i henhold til denne forordningen.

2. Godkjenningmyndighetene skal fortsatt gi utvidelser av EU-typegodkjenninger nevnt i nr. 1.

3. Som unntak fra denne forordningen skal medlemsstatene fram til datoen som er angitt i vedlegg IV, fortsatt tillate registrering av kjøretøyer samt salg eller ibruktaking av komponenter som ikke oppfyller kravene i FN-regulativ nr. 117.

Artikkel 16

Gjennomføringsdatoer

Når det gjelder kjøretøyer, systemer, komponenter og separate tekniske enheter, skal nasjonale myndigheter

- a) med virkning fra datoene som er angitt i vedlegg II, med hensyn til et bestemt krav oppført i nevnte vedlegg og med begrunnelse i dette kravet, nekte å gi EU-typegodkjenning eller nasjonal typegodkjenning til alle nye typer kjøretøyer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheter som ikke oppfyller kravene i denne forordningen og i de delegerte rettsaktene og gjennomføringsrettsaktene som vedtas i henhold til den,
- b) med virkning fra datoene som er angitt i vedlegg II, med hensyn til et bestemt krav oppført i nevnte vedlegg og med begrunnelse i dette kravet, anse at samsvarssertifikater for nye kjøretøyer ikke lenger er gyldige i henhold til artikkel 48 i forordning (EU) 2018/858 og forby registrering av slike kjøretøyer dersom disse kjøretøyene ikke oppfyller kravene i denne forordningen og i de delegerte rettsaktene og gjennomføringsrettsaktene som vedtas i henhold til den,
- c) med virkning fra datoene som er angitt i vedlegg II, med hensyn til et bestemt krav oppført i nevnte vedlegg og med begrunnelse i dette kravet, forby at komponenter og separate tekniske enheter bringes i omsetning eller tas i bruk dersom de ikke oppfyller kravene i denne forordningen og i de delegerte rettsaktene og gjennomføringsrettsaktene som vedtas i henhold til den.

Artikkel 17

Endringer av forordning (EU) 2018/858

Vedlegg II til forordning (EU) 2018/858 endres i samsvar med vedlegg III til denne forordningen.

*Artikkel 18***Oppheving**

1. Forordning (EF) nr. 78/2009, (EF) nr. 79/2009 og (EF) nr. 661/2009, og forordning (EF) nr. 631/2009, (EU) nr. 406/2010, (EU) nr. 672/2010, (EU) nr. 1003/2010, (EU) nr. 1005/2010, (EU) nr. 1008/2010, (EU) nr. 1009/2010, (EU) nr. 19/2011, (EU) nr. 109/2011, (EU) nr. 458/2011, (EU) nr. 65/2012, (EU) nr. 130/2012, (EU) nr. 347/2012, (EU) nr. 351/2012, (EU) nr. 1230/2012 og (EU) 2015/166 oppheves med virkning fra denne forordningens anvendelsesdato.
2. Henvisninger til forordning (EF) nr. 78/2009, (EF) nr. 79/2009 og (EF) nr. 661/2009 skal forstås som henvisninger til denne forordningen.

*Artikkel 19***Ikrafttredelse og anvendelsesdato**

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

Den får anvendelse fra 6. juli 2022.

Artikkel 4 nr. 3, 6 og 7, artikkel 5 nr. 4, artikkel 6 nr. 6, artikkel 7 nr. 6, artikkel 8 nr. 3, artikkel 9 nr. 7, artikkel 10 nr. 3, artikkel 11 nr. 2 og artikkel 12 og 13 får imidlertid anvendelse fra 5. januar 2020.

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

Utferdiget i Strasbourg 27. november 2019.

For Europaparlamentet

D. M. SASSOLI

President

For Rådet

T. TUPPURAINEN

Formann

Liste over FN-regulativer nevnt i artikkel 4 nr. 2

FN-regulativ nr.	Emne	Endringsserie kunngjort i EUT	Henvisning til EUT	Virkeområde for FN-regulativet
1	Frontlykter som sender ut et asymmetrisk nærlys og/eller fjernlys, utstyrt med glødetrådslamper R2 og/eller HS1	Endringsserie 02	EUT L 177 av 10.7.2010, s. 1	M, N ^(a)
3	Refleksinnretninger for motorvogner og deres tilhengere	Endringsserie 02	EUT L 323 av 6.12.2011, s. 1	M, N, O
4	Belysning av bakre kjennemerker på motorvogner og deres tilhengere	Opprinnelig versjon av regulativet	EUT L 4 av 7.1.2012, s. 17	M, N, O
6	Lykter for retningslys på motorvogner og deres tilhengere	Endringsserie 01	EUT L 213 av 18.7.2014, s. 1	M, N, O
7	Lykter for sidemarkeringslys foran og bak, lykter for stopplys og lykter for toppmarkeringslys på motorvogner og deres tilhengere	Endringsserie 02	EUT L 285 av 30.9.2014, s. 1	M, N, O
8	Frontlykter på motorvogner (H1, H2, H3, HB3, HB4, H7, H8, H9, HIR1, HIR2 og/eller H11)	Endringsserie 05, rettelse 1 til revisjon 4	EUT L 177 av 10.7.2010, s. 71	M, N ^(a)
10	Elektromagnetisk kompatibilitet	Endringsserie 05	EUT L 41 av 17.2.2017, s. 1	M, N, O
11	Dørlåser og dørøppheng	Endringsserie 04	EUT L 218 av 21.8.2019, s. 1	M ₁ , N ₁
12	Førerens beskyttelse mot styreinnretningen ved sammenstøt	Endringsserie 04	EUT L 89 av 27.3.2013, s. 1	M ₁ , N ₁
13	Bremser på kjøretøyer og tilhengere	Endringsserie 11	EUT L 42 av 18.2.2016, s. 1	M ₂ , M ₃ , N, O ^(b)
13-H	Bremser på personbiler	Opprinnelig versjon av regulativet	EUT L 335 av 22.12.2015, s. 1	M ₁ , N ₁
14	Bilbeltefester	Endringsserie 07	EUT L 218 av 19.8.2015, s. 27	M, N
16	Bilbelter, sikringsutstyr, sikringsutstyr for barn og ISOFIX-sikringsutstyr for barn	Endringsserie 07	EUT L 109 av 27.4.2018, s. 1	M, N
17	Seter, setefester og eventuelle hodestøtter	Endringsserie 08	EUT L 230 av 31.8.2010, s. 81	M, N
18	Beskyttelse av motorvogner mot uvedkommendes bruk	Endringsserie 03	EUT L 120 av 13.5.2010, s. 29	M ₂ , M ₃ , N ₂ , N ₃
19	Lykt for tåkelys foran på motorvogner	Endringsserie 04	EUT L 250 av 22.8.2014, s. 1	M, N
20	Frontlykter som sender ut asymmetrisk nærlys eller fjernlys eller begge, utstyrt med halogenglødetrådslamper (H4-lamper)	Endringsserie 03	EUT L 177 av 10.7.2010, s. 170	M, N ^(a)
21	Innvendig utstyr	Endringsserie 01	EUT L 188 av 16.7.2008, s. 32	M ₁

FN-regulativ nr.	Emne	Endringsserie kunngjort i EUT	Henvisning til EUT	Virkeområde for FN-regulativet
23	Lykter for ryggelys og manøvreringslys på motorvogner og deres tilhengere	Opprinnelig versjon av regulativet	EUT L 237 av 8.8.2014, s. 1	M, N, O
25	Hodestøtter, enten de er innbygd i kjøretøyets seter eller ikke	Endringsserie 04, rettelse 2 til revisjon 1	EUT L 215 av 14.8.2010, s. 1	M ₁
26	Utstikkende deler	Endringsserie 03	EUT L 215 av 14.8.2010, s. 27	M ₁
28	Signalhorn og lydsignaler	Opprinnelig versjon av regulativet	EUT L 323 av 6.12.2011, s. 33	M, N
29	Beskyttelse av fører og passasjerer i førerhuset i et nyttekjøretøy	Endringsserie 03	EUT L 304 av 20.11.2010, s. 21	N
30	Luftfylte dekk for motorvogner og deres tilhengere (klasse C1)	Endringsserie 02	EUT L 307 av 23.11.2011, s. 1	M, N, O
31	Motorvogners «sealed-beam»-halogenfrontlykter (SB) som sender ut europeisk asymmetrisk nærllys eller fjernlys, eller begge deler	Endringsserie 02	EUT L 185 av 17.7.2010, s. 15	M, N
34	Forebygging av brannfare (tanker for flytende drivstoff)	Endringsserie 03	EUT L 231 av 26.8.2016, s. 41	M, N, O
37	Glødetrådslamper til bruk i godkjente lykter til motorvogner og deres tilhengere	Endringsserie 03	EUT L 213 av 18.7.2014, s. 36	M, N, O
38	Lykter for tåkelys bak på motorvogner og deres tilhengere	Opprinnelig versjon av regulativet	EUT L 4 av 7.1.2012, s. 20	M, N, O
39	Hastighetsmåler- og kilometertellerutstyr, herunder montering	Endringsserie 01	EUT L 302 av 28.11.2018, s. 106	M, N
43	Sikkerhetsglass og montering av dette i kjøretøyer	Endringsserie 01	EUT L 42 av 12.2.2014, s. 1	M, N, O
44	Festeinnretninger for barn som er passasjerer i motorvogner (barnesikringsutstyr)	Endringsserie 04	EUT L 265 av 30.9.2016, s. 1	M, N
45	Lyktespylere	Endringsserie 01		M, N
46	Innretninger for indirekte utsyn og montering av dem	Endringsserie 04	EUT L 237 av 8.8.2014, s. 24	M, N
48	Montering av lys- og lyssignalinnretninger på motorvogner	Endringsserie 06	EUT L 14 av 16.1.2019, s. 42	M, N, O ^(e)
54	Luftfylte dekk for nyttekjøretøyer og deres tilhengere (klasse C2 og C3)	Opprinnelig versjon av regulativet	EUT L 307 av 23.11.2011, s. 2	M, N, O
55	Komponenter til mekanisk kopling av vogntog	Endringsserie 01	EUT L 153 av 15.6.2018, s. 179	M, N, O ^(e)
58	Innretninger for underkjøringshinder bak (RUPD) og montering av dem; underkjøringshinder bak (RUP)	Endringsserie 03	EUT L 49 av 20.2.2019, s. 1	M, N, O
61	Nyttekjøretøyer med hensyn til deres utstikkende deler foran førerhusets bakvegg	Opprinnelig versjon av regulativet	EUT L 164 av 30.6.2010, s. 1	N

FN-regulativ nr.	Emne	Endringsserie kunngjort i EUT	Henvisning til EUT	Virkeområde for FN-regulativet
64	Reserveenheter til midlertidig bruk, sikkerhetsdekk og/eller sikkerhetsdekkssystem (og system for overvåkning av dekktrykk)	Endringsserie 02	EUT L 310 av 26.11.2010, s. 18	M ₁ , N ₁
66	Overbygningens styrke på store personkjøretøyer	Endringsserie 02	EUT L 84 av 30.3.2011, s. 1	M ₂ , M ₃
67	Motorvogner som bruker LPG	Endringsserie 01	EUT L 285 av 20.10.2016, s. 1	M, N
73	Sidevernsinnretninger for lastebiler	Endringsserie 01	EUT L 122 av 8.5.2012, s. 1	N ₂ , N ₃ , O ₃ , O ₄
77	Lykter for parkeringslys på motorvogner	Opprinnelig versjon av regulativet	EUT L 4 av 7.1.2012, s. 21	M, N
79	Styreinnretning	Endringsserie 03	EUT L 318 av 14.12.2018, s. 1	M, N, O
80	Seter i store personkjøretøyer	Endringsserie 03	EUT L 226 av 24.8.2013, s. 20.	M ₂ , M ₃
87	Lykter for kjørellys på motorvogner	Opprinnelig versjon av regulativet	EUT L 4 av 7.1.2012, s. 24	M, N
89	Hastighetsbegrensere og regulerbare hastighetsbegrensere	Opprinnelig versjon av regulativet	EUT L 4 av 7.1.2012, s. 25	M, N ^(d)
90	Reservebremsbeleggenheter, -trommelbremsbelegg, -bremseskiver og -bremsetromler til motorvogner og deres tilhengere	Endringsserie 02	EUT L 290 av 16.11.2018, s. 54	M, N, O
91	Lykter for sidemarkeringslys på motorvogner og deres tilhengere	Opprinnelig versjon av regulativet	EUT L 4 av 7.1.2012, s. 27	M, N, O
93	Innretninger for underkjøringshinder foran (FUPD) og montering av dem; underkjøringshinder foran (FUP)	Opprinnelig versjon av regulativet	EUT L 185 av 17.7.2010, s. 56	N ₂ , N ₃
94	Beskyttelse av fører og passasjerer ved frontkollisjon	Endringsserie 03	EUT L 35 av 8.2.2018, s. 1	M ₁
95	Beskyttelse av fører og passasjerer ved sidekollisjon	Endringsserie 03	EUT L 183 av 10.7.2015, s. 91	M ₁ , N ₁
97	Alarmsystemer for kjøretøyer (VAS)	Endringsserie 01	EUT L 122 av 8.5.2012, s. 19	M ₁ , N ₁ ^(e)
98	Frontlykter på motorvogner med lyskilder av gassutladningstypen	Endringsserie 01	EUT L 176 av 14.6.2014, s. 64	M, N
99	Lyskilder av gassutladningstypen til bruk i godkjente gassutladningslamper på motorvogner	Opprinnelig versjon av regulativet	EUT L 320 av 17.12.2018, s. 45	M, N
100	Elektrisk sikkerhet	Endringsserie 02	EUT L 302 av 28.11.2018, s. 114	M, N
102	CCD-kopling; montering av en godkjent type CCD	Opprinnelig versjon av regulativet	EUT L 351 av 30.12.2008, s. 44	N ₂ , N ₃ , O ₃ , O ₄
104	Lysreflekterende merking (tunge og lange kjøretøyer)	Opprinnelig versjon av regulativet	EUT L 75 av 14.3.2014, s. 29	M ₂ , M ₃ , N, O ₂ , O ₃ , O ₄

FN-regulativ nr.	Emne	Endringsserie kunngjort i EUT	Henvisning til EUT	Virkeområde for FN-regulativet
105	Kjøretøyer til transport av farlig gods	Endringsserie 05	EUT L 4 av 7.1.2012, s. 30	N, O
107	Kjøretøyer i gruppe M ₂ og M ₃ med hensyn til generell konstruksjon	Endringsserie 07	EUT L 52 av 23.2.2018, s. 1	M ₂ , M ₃
108	Regummierte pneumatiske dekk til personbiler og deres tilhengere	Opprinnelig versjon av regulativet	EUT L 181 av 4.7.2006, s. 1	M ₁ , O ₁ , O ₂
109	Regummierte pneumatiske dekk til nyttekjøretøyer og deres tilhengere	Opprinnelig versjon av regulativet	EUT L 181 av 4.7.2006, s. 1	M ₂ , M ₃ , N, O ₃ , O ₄
110	Spesifikke komponenter som bruker CNG og LNG	Endringsserie 01	EUT L 166 av 30.6.2015, s. 1	M, N
112	Frontlykter på motorvogner som sender ut asymmetrisk nærlys eller fjernlys eller begge deler, utstyrt med glødetrådslamper og/eller LED-moduler	Endringsserie 01	EUT L 250 av 22.8.2014, s. 67	M, N
114	Reservesystemer for kollisjonsputer	Opprinnelig versjon av regulativet	EUT L 373 av 27.12.2006, s. 272	M ₁ , N ₁
115	Ettermonteringssystemer for LPG og CNG	Opprinnelig versjon av regulativet	EUT L 323 av 7.11.2014, s. 91	M, N
116	Beskyttelse av motorvogner mot uvedkommendes bruk	Opprinnelig versjon av regulativet	EUT L 45 av 16.2.2012, s. 1	M ₁ , N ₁ (^e)
117	Dekk med hensyn til rullestøy, friksjon på vått føre og rullemotstand (klasse C1, C2 og C3)	Endringsserie 02	EUT L 218 av 12.8.2016, s. 1	M, N, O
118	Brannmotstand i innvendige materialer i busser	Endringsserie 02	EUT L 102 av 21.4.2015, s. 67	M ₃
119	Lykter for kurvelys	Endringsserie 01	EUT L 89 av 25.3.2014, s. 101	M, N
121	Plassering og merking av manuelle betjeningsinnretninger, kontrollinnretninger og indikatorer	Endringsserie 01	EUT L 5 av 8.1.2016, s. 9	M, N
122	Varmeanlegg i kjøretøyer	Opprinnelig versjon av regulativet	EUT L 164 av 30.6.2010, s. 231	M, N, O
123	Adaptive frontlyssystemer (AFS) for motorvogner	Endringsserie 01	EUT L 49 av 20.2.2019, s. 24	M, N
124	Reservehjul	Opprinnelig versjon av regulativet	EUT L 375 av 27.12.2006, s. 568	M ₁ , N ₁ , O ₁ , O ₂
125	Synsfelt forover	Endringsserie 01	EUT L 20 av 25.1.2018, s. 16	M ₁
126	Skillevegger	Opprinnelig versjon av regulativet		M ₁
127	Sikkerhet for fotgjengere	Endringsserie 02		M ₁ , N ₁
128	Lyskilder med lysemitterende dioder (LED)	Opprinnelig versjon av regulativet	EUT L 320 av 17.12.2018, s. 63	M, N, O

FN-regulativ nr.	Emne	Endringsserie kunngjort i EUT	Henvisning til EUT	Virkeområde for FN-regulativet
129	Forbedret barnesikringsutstyr	Opprinnelig versjon av regulativet	EUT L 97 av 29.3.2014, s. 21	M, N
130	Systemer for feltskiftevarsel	Opprinnelig versjon av regulativet	EUT L 178 av 18.6.2014, s. 29	M ₂ , M ₃ , N ₂ , N ₃ ^(f)
131	Avanserte nødbremseanlegg	Endringsserie 01	EUT L 214 av 19.7.2014, s. 47	M ₂ , M ₃ , N ₂ , N ₃ ^(f)
134	Hydrogensikkerhet	Opprinnelig versjon av regulativet	EUT L 129 av 17.5.2019, s. 43	M, N
135	Sidekollisjon med stolpe	Endringsserie 01		M ₁ , N ₁
137	Frontkollisjon, full bredde	Endringsserie 01		M ₁
139	Bremseassistent	Opprinnelig versjon av regulativet	EUT L 269 av 26.10.2018, s. 1	M ₁ , N ₁
140	Systemer for elektronisk stabilitetskontroll	Opprinnelig versjon av regulativet	EUT L 269 av 26.10.2018, s. 17	M ₁ , N ₁
141	Systemer for overvåking av dekktrykk	Opprinnelig versjon av regulativet	EUT L 269 av 26.10.2018, s. 36	M ₁ , N ₁ ^(g)
142	Dekkmontering	Opprinnelig versjon av regulativet		M ₁
145	Fester til barnesikringsutstyr	Opprinnelig versjon av regulativet		M ₁

Merknader til tabellen:

Endringsseriene som er angitt i tabellen, er den versjonen som er kunngjort i Den europeiske unions tidende, og berører ikke endringsseriene som skal overholdes med hjemmel i overgangsbestemmelsene som er fastsatt der. Samsvar med en endringsserie som er vedtatt etter den bestemte serien som er angitt i tabellen, skal godkjennes som et alternativ. De angitte datoene i den relevante endringsserien av FN-regulativene som er oppført i tabellen, med hensyn til forpliktelsene som gjelder for avtalepartene i den reviderte overenskomsten av 1958, knyttet til første registrering, ibruktaking, tilgjengeliggjøring på markedet, salg, anerkjennelse av typegodkjenninger, og eventuelle lignende bestemmelser får obligatorisk anvendelse i henhold til artikkel 48 og 50 i forordning (EU) 2018/858, unntatt når alternative datoer er angitt i vedlegg II til denne forordningen; i så fall skal disse alternative datoene følges i stedet. I visse tilfeller fastsetter et FN-regulativ som er oppført i tabellen, i sine overgangsbestemmelser at fra en bestemt dato er avtaleparter i den reviderte overenskomsten av 1958 som anvender en bestemt endringsserie til det FN-regulativet i forbindelse med nasjonal eller regional typegodkjenning, ikke forpliktet til å godkjenne, eller kan nekte å godkjenne, en type som er godkjent i samsvar med en tidligere endringsserie, eller en ordlyd med lignende hensikt og betydning. Dette skal tolkes som en bindende bestemmelse om at nasjonale myndigheter skal anse at samsvarssertifikater ikke lenger er gyldige etter artikkel 48 i forordning (EU) 2018/858, unntatt når alternative datoer er angitt i vedlegg II til denne forordningen; i så fall skal disse datoene følges i stedet.

-
- (^a) FN-regulativ nr. 1, 8 og 20 får ikke anvendelse på EU-typegodkjenning av kjøretøyer.
- (^b) Obligatorisk montering av en stabilitetskontrollfunksjon kreves i samsvar med FN-regulativene. Det er imidlertid også obligatorisk for kjøretøyer i gruppe N₁.
- (^c) Når en kjøretøyprodusent erklærer at et kjøretøy er egnet som trekkvogn (nr. 2.11.5 i opplysningsdokumentet nevnt i artikkel 24 nr. 1 i forordning (EU) 2018/858), og en del av en egnet mekanisk kopling, enten denne er montert eller ikke på den aktuelle typen motorvogn, helt eller delvis kan komme til å skjule en belysningskomponent og/eller området for plassering og montering av bakre kjennemerke, gjelder følgende:
- Motorvognens bruksanvisning (for eksempel brukerhåndboken eller kjøretøyets instruksjonsbok) skal klart angi at montering av en mekanisk kopling som ikke lett kan fjernes eller flyttes, ikke er tillatt.
 - Av bruksanvisningen skal det også klart framgå at en mekanisk kopling som er montert, alltid skal fjernes eller flyttes når den ikke er i bruk.
 - For typegodkjenning av et kjøretøysystem i samsvar med FN-regulativ nr. 55 skal det sikres at også bestemmelser om fjerning, flytting og/eller alternativ plassering overholdes fullt ut med hensyn til lysanlegg og området for plassering og montering av bakre kjennemerke.
- (^d) Gjelder bare hastighetsbegrensere (SLD) og obligatorisk montering av hastighetsbegrensere på kjøretøyer i gruppe M₂, M₃, N₂ og N₃.
- (^e) Innretninger for å hindre uvedkommendes bruk skal være montert på kjøretøyer i gruppe M₁ og N₁, og startspærre skal være montert på kjøretøyer i gruppe M₁.
- (^f) Se forklarende merknad 4 til tabellen i vedlegg II.
- (^g) For kjøretøyer i gruppe M₁ med en største masse ≤ 3 500 kg, og i gruppe N₁ som ikke er utstyrt med tvillinghjul på en aksel.
-

Liste over kravene nevnt i artikkel 4 nr. 5 og artikkel 5 nr. 3 samt datoene nevnt i artikkel 16

Emne	Rettsakt	Særlige tekniske tilleggsbestemmelser	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	S T U	Kompo- nent
Krav som gjelder														
A SIKRINGSUTSTYR, KOLLISJONSPRØVING, DRIVSTOFFSYSTEMETS INTEGRITET OG EL-SIKKERHET VED HØY SPENNING														
A1 Innvendig utstyr	FN-regulativ nr. 21		A											
A2 Seter og hodestøtter	FN-regulativ nr. 17		A	A	A	A	A	A						
A3 Busseter	FN-regulativ nr. 80			A	A									A
A4 Bilbeltefester	FN-regulativ nr. 14		A	A	A	A	A	A						
A5 Bilbelter og sikringsutstyr	FN-regulativ nr. 16		A	A	A	A	A	A					A	A
A6 Bilbeltevarslere	FN-regulativ nr. 16		A	A	A	A	A	A						
A7 Skillevegger	FN-regulativ nr. 126		X										B	
A8 Fester til barnesikringsutstyr	FN-regulativ nr. 145		A											
A9 Barnesikringsutstyr	FN-regulativ nr. 44		A ⁽¹⁾	A ⁽¹⁾	A ⁽¹⁾	A ⁽¹⁾	A ⁽¹⁾	A ⁽¹⁾					A	A
A10 Forbedret barnesikringsutstyr	FN-regulativ nr. 129		X	X	X	X	X	X					B	B
A11 Underkjøringshinder foran	FN-regulativ nr. 93						A	A					A	A
A12 Underkjøringshinder bak	FN-regulativ nr. 58		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
A13 Sidevern	FN-regulativ nr. 73						A	A			A	A		
A14 Sikkerhet for drivstofftanker	FN-regulativ nr. 34		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
A15 LPG-sikkerhet	FN-regulativ nr. 67		A	A	A	A	A	A						A

Emne	Rettsakt	Særlige tekniske tilleggbestemmelser	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	S T U	Kompo- nent
A16 CNG- og LNG-sikkerhet	FN-regulativ nr. 110		A	A	A	A	A	A						A
A17 Hydrogensikkerhet	FN-regulativ nr. 134		A	A	A	A	A	A						A
A18 Kvalifikasjonskrav for materialer til hydrogensystemer			A	A	A	A	A	A						A
A19 El-sikkerhet under bruk	FN-regulativ nr. 100		A	A	A	A	A	A						
A20 Skjev frontkollisjon	FN-regulativ nr. 94	Gjelder for kjøretøyer i gruppe M ₁ med en største masse ≤ 3 500 kg og kjøretøyer i gruppe N ₁ med en største masse ≤ 2 500 kg. For kjøretøyer med en største masse > 2 500 kg gjelder datoene i merknad B.	A			A								
A21 Frontkollisjon, full bredde	FN-regulativ nr. 137	Bruk av den menneskelignende prøvingsdukken «Hybrid III» er tillatt inntil prøvingsinnretningen «THOR» er tilgjengelig i FN-regulativet.	B			B								
A22 Styreinneinretningens oppførsel ved sammenstøt	FN-regulativ nr. 12		A			A							A	
A23 Reservekollisjonspute	FN-regulativ nr. 114		X			X							B	
A24 Førerhuskollisjon	FN-regulativ nr. 29					A	A	A						
A25 Sidekollisjon	FN-regulativ nr. 95	Gjelder for alle kjøretøyer i gruppe M ₁ og N ₁ , herunder kjøretøyer der det laveste setets R-punkt er > 700 mm over bakken. For kjøretøyer der det laveste setets R-punkt er > 700 mm over bakken, gjelder datoene i merknad B.	A			A								

Emne	Rettsakt	Særlige tekniske tilleggsbestemmelser	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	S T U	Kompo- nent
A26 Sidekollisjon med stolpe	FN-regulativ nr. 135		B			B								
A27 Påkjørsel bakfra	FN-regulativ nr. 34	Gjelder for kjøretøyer i gruppe M ₁ med en største masse ≤ 3 500 kg og kjøretøyer i gruppe N ₁ . Kravene til el-sikkerhet etter kollisjon skal sikres.	B			B								

Krav som gjelder

B SÅRBARE TRAFIKANTER, UTSYN OG SIKT

B1 Beskyttelse av fotgjengeres bein og hode	FN-regulativ nr. 127		A			A								
B2 Større slagsone for hodet	FN-regulativ nr. 127	Området for slagprøving med hodevekt for barn og voksne begrenses av en «omslutningsavstand for voksne» på 2 500 mm eller «frontrutens bakre referanselinje», avhengig av hvilken som er forrest. Hodevektens kontakt med A-stolper, frontrutekant og panser er unntatt, men skal overvåkes.	C			C								
B3 Frontvern			X			X							A	
B4 Avansert nødbremseanlegg for fotgjengere og syklist			C			C								
B5 Advarsel om kollisjon med fotgjengere og syklist				B	B		B	B					B	
B6 Blindsonesystem				B	B		B	B					B	
B7 Ryggeassistent			B	B	B	B	B	B					B	
B8 Synsfelt forover	FN-regulativ nr. 125	Gjelder for kjøretøygruppe M ₁ og N ₁ .	A			C								
B9 Direkte utsyn for tunge kjøretøyer				D	D		D	D						

Emne	Rettsakt	Særlige tekniske tilleggbestemmelser	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	S T U	Kompo- nent
B10 Sikkerhetsglass	FN-regulativ nr. 43		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		A
B11 Avising/avdugging			A	A ⁽²⁾	A ⁽²⁾	A ⁽²⁾	A ⁽²⁾	A ⁽²⁾						
B12 Vindusspyler/ vindusvisker			A	A ⁽³⁾	A ⁽³⁾	A ⁽³⁾	A ⁽³⁾	A ⁽³⁾					A	
B13 Innretninger for indirekte utsyn	FN-regulativ nr. 46		A	A	A	A	A	A						A

Krav som gjelder

C KJØRETØYETS UNDERSTELL, BREMSER, DEKK OG STYRING

C1 Styreinnretning	FN-regulativ nr. 79		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
C2 System for feltskiftevarsel	FN-regulativ nr. 130			A ⁽⁴⁾	A ⁽⁴⁾		A ⁽⁴⁾	A ⁽⁴⁾						
C3 Kjørefeltassistent for nødtilfeller			B ⁽⁶⁾			B ⁽⁶⁾								
C4 Bremsar	FN-regulativ nr. 13 FN-regulativ nr. 13-H		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
C5 Reservedeler for bremsar	FN-regulativ nr. 90		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A	
C6 Bremseassistent	FN-regulativ nr. 139		A			A								
C7 Stabilitetskontroll	FN-regulativ nr. 13 FN-regulativ nr. 140		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
C8 Avansert nødbremseanlegg i tunge kjøretøyer	FN-regulativ nr. 131			A ⁽⁴⁾	A ⁽⁴⁾		A ⁽⁴⁾	A ⁽⁴⁾						
C9 Avansert nødbremseanlegg i lette kjøretøyer			B			B								
C10 Dekksikkerhet og miljøprestasjon	FN-regulativ nr. 30 FN-regulativ nr. 54 FN-regulativ nr. 117	Det skal også fastsettes en prøvingsmetode for slitte dekk; datoene i merknad C gjelder.	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		A
C11 Reservehjul og systemer for sikkerhetsdekk	FN-regulativ nr. 64		A ⁽¹⁾			A ⁽¹⁾								

Emne	Rettsakt	Særlige tekniske tilleggsbestemmelser	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	S T U	Kompo- nent
C12 Regummierte dekk	FN-regulativ nr. 108 FN-regulativ nr. 109		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		A
C13 Overvåking av dekktrykk i lette kjøretøyer	FN-regulativ nr. 141	Gjelder for kjøretøyer i gruppe M ₁ med en største masse ≤ 3 500 kg og kjøretøyer i gruppe N ₁ .	A			B								
C14 Overvåking av dekktrykk i tunge kjøretøyer				B	B		B	B			B	B		
C15 Dekkmontering	FN-regulativ nr. 142	Gjelder for alle kjøretøygrupper.	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
C16 Reservehjul	FN-regulativ nr. 124		X			X			X	X				B

Krav som gjelder

D INSTRUMENTER I KJØRETØYET, ELEKTRISK SYSTEM, KJØRETØYBELYSNING OG BESKYTTELSE MOT UVEDKOMMENDES BRUK, INKLUDERT CYBERANGREP

D1 Signalthorn	FN-regulativ nr. 28		A	A	A	A	A	A						A
D2 Radiostøy (elektromagnetisk kompatibilitet)	FN-regulativ nr. 10		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
D3 Beskyttelse mot uvedkommendes bruk, startspærre og alarmsystemer	FN-regulativ nr. 18 FN-regulativ nr. 97 FN-regulativ nr. 116		A	A ⁽¹⁾	A ⁽¹⁾	A	A ⁽¹⁾	A ⁽¹⁾					A	A
D4 Beskyttelse av kjøretøyet mot cyberangrep			B	B	B	B	B	B					B	B
D5 Hastighetsmåler	FN-regulativ nr. 39		A	A	A	A	A	A						
D6 Kilometer teller	FN-regulativ nr. 39		A	A	A	A	A	A						
D7 Hastighetsbegrensere	FN-regulativ nr. 89			A	A		A	A						A
D8 Intelligent fartsholder			B	B	B	B	B	B					B	
D9 Merking av betjeningsinnretninger, kontrollinnretninger og indikatorer	FN-regulativ nr. 121		A	A	A	A	A	A						

Emne	Rettsakt	Særlige tekniske tilleggsbestemmelser	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	S T U	Kompo- nent
D10 Varmeanlegg	FN-regulativ nr. 122		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		A
D11 Lyssignalinnretninger	FN-regulativ nr. 4 FN-regulativ nr. 6 FN-regulativ nr. 7 FN-regulativ nr. 19 FN-regulativ nr. 23 FN-regulativ nr. 38 FN-regulativ nr. 77 FN-regulativ nr. 87 FN-regulativ nr. 91		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		A
D12 Veibelysningsinnretninger	FN-regulativ nr. 31 FN-regulativ nr. 98 FN-regulativ nr. 112 FN-regulativ nr. 119 FN-regulativ nr. 123		X	X	X	X	X	X						A
D13 Refleksinnretninger	FN-regulativ nr. 3 FN-regulativ nr. 104		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		A
D14 Lyskilder	FN-regulativ nr. 37 FN-regulativ nr. 99 FN-regulativ nr. 128		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		A
D15 Montering av lyssignalinnretninger, veibelysningsinnretninger og refleksinnretninger	FN-regulativ nr. 48		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
D16 Nødbremssignal			B	B	B	B	B	B						
D17 Lyktespylere	FN-regulativ nr. 45		A ⁽¹⁾	A ⁽¹⁾	A ⁽¹⁾	A ⁽¹⁾	A ⁽¹⁾	A ⁽¹⁾						A
D18 Girskiftindikator			A											

Krav som gjelder

E FØRER- OG SYSTEMATFERD

E1 Grensesnitt for ettermontering av alkolås		EN 50436:2016	B	B	B	B	B	B						
E2 Tretthets- og oppmerksomhetsvarsel			B	B	B	B	B	B						

Emne	Rettsakt	Særlige tekniske tilleggsbestemmelser	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	S T U	Kompo- nent
E3 Avansert distraksjonsvarsel		Det kan også vurderes å unngå distraksjon med tekniske midler.	C	C	C	C	C	C						
E4 System for overvåking av føretilgjengelighet			B ⁽⁵⁾	B ⁽⁵⁾	B ⁽⁵⁾	B ⁽⁵⁾	B ⁽⁵⁾	B ⁽⁵⁾						
E5 Hendelsesdataregistrator			B	D	D	B	D	D					B	
E6 Systemer som overtar førerens kontroll			B ⁽⁵⁾	B ⁽⁵⁾	B ⁽⁵⁾	B ⁽⁵⁾	B ⁽⁵⁾	B ⁽⁵⁾						
E7 Systemer som gir kjøretøyet informasjon om kjøretøyets tilstand og de umiddelbare omgivelsene			B ⁽⁵⁾	B ⁽⁵⁾	B ⁽⁵⁾	B ⁽⁵⁾	B ⁽⁵⁾	B ⁽⁵⁾						
E8 Automatisert kolonnekjøring				B ⁽¹⁾	B ⁽¹⁾		B ⁽¹⁾	B ⁽¹⁾						
E9 Systemer som gir sikkerhetsinformasjon til andre trafikanter			B ⁽⁵⁾	B ⁽⁵⁾	B ⁽⁵⁾	B ⁽⁵⁾	B ⁽⁵⁾	B ⁽⁵⁾						

Krav som gjelder

F KJØRETØYETS GENERELLE KONSTRUKSJON OG EGENSKAPER

F1 Område for plassering av kjennemerke			A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
F2 Rygging			A	A	A	A	A	A						
F3 Dørlåser og dørhengsler	FN-regulativ nr. 11		A			A								
F4 Innstigningstrinn, håndtak og stigbrett			A			A	A	A						
F5 Utstikkende deler	FN-regulativ nr. 26		A											
F6 Utstikkende deler på førerhus i nyttekjøretøy	FN-regulativ nr. 61					A	A	A						

Emne	Rettsakt	Særlige tekniske tilleggsgbestemmelser	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	S T U	Kompo- nent
F7 Lovfestet produsentmerke og kjøretøyets understellsnummer			A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
F8 Slepeinnretninger			A	A	A	A	A	A						
F9 Hjulavskjerming			A											
F10 Avskjermingssystemer						A	A	A	A	A	A	A		
F11 Masser og dimensjoner			A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
F12 Mekaniske koplinger	FN-regulativ nr. 55 FN-regulativ nr. 102		A ⁽¹⁾	A ⁽¹⁾	A ⁽¹⁾	A ⁽¹⁾	A ⁽¹⁾	A ⁽¹⁾	A	A	A	A	A	A
F13 Kjøretøyer beregnet på transport av farlig gods	FN-regulativ nr. 105					A	A	A	A	A	A	A		
F14 Generell busskonstruksjon	FN-regulativ nr. 107			A	A									
F15 Overbygningens styrke på busser	FN-regulativ nr. 66			A	A									
F16 Antennelighet i busser	FN-regulativ nr. 118				A									A

Merknader til tabellen:

- A: Dato for forbud mot kjøretøyregistrering og mot å bringe i omsetning og ta i bruk komponenter og separate tekniske enheter: 6. juli 2022.
- B: Dato for avslag på EU-typegodkjenning: 6. juli 2022.
Dato for forbud mot kjøretøyregistrering og mot å bringe i omsetning og ta i bruk komponenter og separate tekniske enheter: 7. juli 2024.
- C: Dato for avslag på EU-typegodkjenning: 7. juli 2024.
Dato for forbud mot kjøretøyregistrering og mot å bringe i omsetning og ta i bruk komponenter og separate tekniske enheter: 7. juli 2026.
- D: Dato for avslag på EU-typegodkjenning: 7. januar 2026.
Dato for forbud mot kjøretøyregistrering og mot å bringe i omsetning og ta i bruk komponenter og separate tekniske enheter: 7. januar 2029.
- X: Den aktuelle komponenten eller separate tekniske enheten gjelder de angitte kjøretøygruppene.

-
- (¹) Samsvar kreves hvis montert.
- (²) Kjøretøyer i denne gruppen skal være utstyrt med en tilstrekkelig avisings-/avduggingsinnretning for frontruten.
- (³) Kjøretøyer i denne gruppen skal være utstyrt med et tilstrekkelig vindusspyler-/vindusviskeranlegg.
- (⁴) Følgende kjøretøyer unntas:
- Trekkvogner for semitrailere i gruppe N₂ med en største masse over 3,5 tonn, men ikke over 8 tonn.
 - Kjøretøyer i gruppe M₂ og M₃ i klasse A, klasse I og klasse II som definert i nr. 2.1 i FN-regulativ nr. 107.
 - Leddbusser i gruppe M₃ i klasse A, klasse I og klasse II som definert i nr. 2.1 i FN-regulativ nr. 107.
 - Terrenggående kjøretøyer i gruppe M₂, M₃, N₂ og N₃.
 - Spesialkjøretøyer i gruppe M₂, M₃, N₂ og N₃.
 - Kjøretøyer i gruppe M₂, M₃, N₂ og N₃ med mer enn tre aksler.
- (⁵) Samsvar kreves for automatiserte kjøretøyer.
- (⁶) For motorvogner med hydrauliske servostyresystemer gjelder datoen i merknad C. Disse kjøretøyene skal imidlertid i stedet være utstyrt med et system for feltskiftevarsel.
-

VEDLEGG III

Endringer av vedlegg II til forordning (EU) 2018/858

I vedlegg II til forordning (EU) 2018/858 gjøres følgende endringer:

1) Henvisninger til «forordning (EF) nr. 661/2009» endres som følger:

a) I tabellen i del I skal i nr. 3A henvisningen i tredje kolonne til «forordning (EF) nr. 661/2009» lyde:

«Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2019/2144(*)»

(*) Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2019/2144 av 27. november 2019 om krav til typegodkjenning av motorvogner og deres tilhengere, og av systemer, komponenter og separate tekniske enheter beregnet på slike kjøretøyer, med hensyn til deres generelle sikkerhet og beskyttelse av personer i motorvognen og sårbare trafikanter, om endring av europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/858 og om oppheving av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 78/2009, (EF) nr. 79/2009 og (EF) nr. 661/2009 og kommisjonsforordning (EF) nr. 631/2009, (EU) nr. 406/2010, (EU) nr. 672/2010, (EU) nr. 1003/2010, (EU) nr. 1005/2010, (EU) nr. 1008/2010, (EU) nr. 1009/2010, (EU) nr. 19/2011, (EU) nr. 109/2011, (EU) nr. 458/2011, (EU) nr. 65/2012, (EU) nr. 130/2012, (EU) nr. 347/2012, (EU) nr. 351/2012, (EU) nr. 1230/2012 og (EU) 2015/166 (EUT L 325 av 16.12.2019, s. 1).».

b) Alle senere henvisninger til «forordning (EF) nr. 661/2009» i vedlegg II erstattes med en henvisning til «forordning (EU) 2019/2144».

2) I del I gjøres følgende endringer:

a) I tabellen gjøres følgende endringer:

i) Etter nr. 54A skal nytt nummer lyde:

«55A	Sidekollisjon med stolpe	Forordning (EU) 2019/2144 FN-regulativ nr. 135	X			X».							
------	--------------------------	--	---	--	--	-----	--	--	--	--	--	--	--

ii) Nr. 58 skal lyde:

«58	Beskyttelse av fotgjengere	Forordning (EU) 2019/2144 FN-regulativ nr. 127	X			X							X».
-----	----------------------------	--	---	--	--	---	--	--	--	--	--	--	-----

iii) Nr. 62 og 63 skal lyde:

«62	Hydrogen-system	Forordning (EU) 2019/2144 FN-regulativ nr. 134	X	X	X	X	X	X					X
63	Generell sikkerhet	Forordning (EU) 2019/2144	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾ ».

iv) Nr. 65 og 66 skal lyde:

«65	Avansert nødbremseanlegg	Forordning (EU) 2019/2144 FN-regulativ nr. 131		X	X		X	X					
66	System for feltskiftevarsel	Forordning (EU) 2019/2144 FN-regulativ nr. 130		X	X		X	X».					

b) I de forklarende merknadene gjøres følgende endringer:

i) Forklarende merknad 3 og 4 skal lyde:

«⁽³⁾ Montering av en funksjon for kjøretøystabilitet kreves i samsvar med artikkel 4 nr. 5 i forordning (EU) 2019/2144.

(4) Montering av et system for elektronisk stabilitetskontroll kreves i samsvar med artikkel 4 nr. 5 i forordning (EU) 2019/2144.».

ii) Forklarende merknad 9A skal lyde:

«^(9A) Montering av et system for overvåking av dekktrykk kreves i samsvar med artikkel 5 nr. 1 i forordning (EU) 2019/2144.».

iii) Forklarende merknad 15 skal lyde:

«⁽¹⁵⁾ Det kreves samsvar med forordning (EU) 2019/2144. Typegodkjenning i henhold til dette nummeret er imidlertid ikke omfattet, ettersom punktet bare dekker en kombinasjon av enkeltnumre som er oppført et annet sted i tabellen med henvisning til forordning (EU) 2019/2144.».

c) I tillegg 1 gjøres følgende endringer i tabell 1:

i) Nr. 46A skal lyde:

«46A	Montering av dekk	Forordning (EU) 2019/2144 FN-regulativ nr. 142		B».
------	-------------------	---	--	-----

ii) Nr. 58 skal lyde:

«58	Beskyttelse av fotgjengere	Forordning (EU) 2019/2144 FN-regulativ nr. 127		C Dato for avslag på EU- typegodkjenning: 7. januar 2026. Dato for forbud mot registrering av kjøretøyer: 7. juli 2034.».
-----	-------------------------------	---	--	---

iii) Nr. 62 og 63 skal lyde:

«62	Hydrogensystem	Forordning (EU) 2019/2144 FN-regulativ nr. 134		X
63	Generell sikkerhet	Forordning (EU) 2019/2144		Det kreves samsvar med forordning (EU) 2019/2144. Typegodkjenning i henhold til dette nummeret er imidlertid ikke omfattet, ettersom punktet bare dekker en kombinasjon av enkeltnumre som er oppført et annet sted i tabellen med henvisning til forordning (EU) 2019/2144.».

d) Den forklarende merknaden «Ikke relevant» i tabell 1 i tillegg 1 skal lyde:

«Ikke relevant

Rettsakten får ikke anvendelse. Det kan imidlertid kreves samsvar med ett eller flere bestemte forhold i rettsakten.».

e) I tillegg 1 gjøres følgende endringer i tabell 2:

i) Nr. 46A skal lyde:

«46A	Montering av dekk	Forordning (EU) 2019/2144 FN-regulativ nr. 142		B».
------	-------------------	---	--	-----

ii) Nr. 58 skal lyde:

«58	Beskyttelse av fotgjengere	Forordning (EU) 2019/2144 FN-regulativ nr. 127	C	Dato for avslag på EU-typegodkjenning: 7. januar 2026. Dato for forbud mot registrering av kjøretøyer: 7. juli 2034.».
-----	----------------------------	---	---	---

iii) Nr. 62 og 63 skal lyde:

«62	Hydrogensystem	Forordning (EU) 2019/2144 FN-regulativ nr. 134	X	
63	Generell sikkerhet	Forordning (EU) 2019/2144		Det kreves samsvar med forordning (EU) 2019/2144. Typegodkjenning i henhold til dette nummeret er imidlertid ikke omfattet, ettersom punktet bare dekker en kombinasjon av enkeltnumre som er oppført et annet sted i tabellen med henvisning til forordning (EU) 2019/2144.».

f) I tillegg 2 gjøres følgende endringer i nr. 4:

i) I tabellen «Del I: Kjøretøyer i gruppe M₁» gjøres følgende endringer:

— Nr. 58 skal lyde:

«58	FN-regulativ nr. 127 Forordning (EU) 2019/2144 (Beskyttelse av fotgjengere)	Kjøretøyene skal være utstyrt med elektroniske blokkeringsfrie bremses som virker på alle hjul. Kravene i FN-regulativ nr. 127 får anvendelse. Et frontvern skal enten være en integrert del av kjøretøyet og dermed i samsvar med kravene i FN-regulativ nr. 127, eller være typegodkjent som en separat teknisk enhet.».
-----	---	--

— Etter nr. 61 skal nytt nummer lyde:

«62	FN-regulativ nr. 134 Forordning (EU) 2019/2144 (Hydrogensystem)	Kravene i FN-regulativ nr. 134 får anvendelse. Alternativt skal det dokumenteres at kjøretøyet oppfyller — de vesentlige kravene i forordning (EF) nr. 79/2009 i den ordlyden som gjaldt 5. juli 2022, — Attachment 100 – Technical Standard For Fuel Systems Of Motor Vehicle Fueled By Compressed Hydrogen Gas (Japan), — GB/T 24549-2009 Fuel cell electric vehicles – safety requirements (Kina), — den internasjonale standarden ISO 23273:2013 del 1: Vehicle functional safety og del 2: Protection against hydrogen hazards for vehicles fuelled with compressed hydrogen, eller — SAE J2578 – General Fuel Cell Vehicle Safety».
-----	---	---

ii) I tabellen «Del II: Kjøretøyer i gruppe N₁» gjøres følgende endringer:

— Nr. 58 skal lyde:

«58	FN-regulativ nr. 127 Forordning (EU) 2019/2144 (Beskyttelse av fotgjengere)	Kjøretøyene skal være utstyrt med elektroniske blokkeringsfrie bremses som virker på alle hjul. Kravene i FN-regulativ nr. 127 får anvendelse. Et frontvern skal enten være en integrert del av kjøretøyet og dermed i samsvar med kravene i FN-regulativ nr. 127, eller være typegodkjent som en separat teknisk enhet.».
-----	---	--

— Etter nr. 61 skal nytt nummer lyde:

«62	FN-regulativ nr. 134 Forordning (EU) 2019/2144 (Hydrogensystem)	Kravene i FN-regulativ nr. 134 får anvendelse. Alternativt skal det dokumenteres at kjøretøyet oppfyller — de vesentlige kravene i forordning (EF) nr. 79/2009 i den ordlyden som gjaldt 5. juli 2022, — Attachment 100 – Technical Standard For Fuel Systems Of Motor Vehicle Fueled By Compressed Hydrogen Gas (Japan), — GB/T 24549-2009 Fuel cell electric vehicles – safety requirements (Kina), — den internasjonale standarden ISO 23273:2013 del 1: Vehicle functional safety og del 2: Protection against hydrogen hazards for vehicles fuelled with compressed hydrogen, eller — SAE J2578 – General Fuel Cell Vehicle Safety».
-----	---	---

3) I tabellen i del II utgår nr. 58, 65 og 66.

4) I del III gjøres følgende endringer:

a) I tillegg 1 gjøres følgende endringer i tabellen:

i) Nr. 58 skal lyde:

«58	Beskyttelse av fotgjengere	Forordning (EU) 2019/2144 FN-regulativ nr. 127	X	X».		
-----	----------------------------	---	---	-----	--	--

ii) Nr. 62 og 63 skal lyde:

«62	Hydrogensystem	Forordning (EU) 2019/2144 FN-regulativ nr. 134	X	X	X	X
63	Generell sikkerhet	Forordning (EU) 2019/2144	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾ ».

iii) Nr. 65 og 66 skal lyde:

«65	Avansert nødbremseanlegg	Forordning (EU) 2019/2144 FN-regulativ nr. 131			Ikke relevant	Ikke relevant
66	System for feltskiftevarsel	Forordning (EU) 2019/2144 FN-regulativ nr. 130			Ikke relevant	Ikke relevant ».

b) I tillegg 2 gjøres følgende endringer i tabellen:

i) Etter nr. 54A skal nytt nummer lyde:

«55A	Sidekollisjon med stolpe	Forordning (EU) 2019/2144 FN-regulativ nr. 135	Ikke relevant			Ikke relevant ».						
------	--------------------------	--	---------------	--	--	------------------	--	--	--	--	--	--

ii) Nr. 58 skal lyde:

«58	Beskyttelse av fotgjengere	Forordning (EU) 2019/2144 FN-regulativ nr. 127	Ikke relevant			Ikke relevant ».						
-----	----------------------------	--	---------------	--	--	------------------	--	--	--	--	--	--

iii) Nr. 62 og 63 skal lyde:

«62	Hydrogensystem	Forordning (EU) 2019/2144 FN-regulativ nr. 134	X	X	X	X	X	X				
63	Generell sikkerhet	Forordning (EU) 2019/2144	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾ ».

iv) Nr. 65 og 66 skal lyde:

«65	Avansert nødbremseanlegg	Forordning (EU) 2019/2144 FN-regulativ nr. 131		Ikke relevant	Ikke relevant		Ikke relevant	Ikke relevant				
66	System for feltskiftevarsel	Forordning (EU) 2019/2144 FN-regulativ nr. 130		Ikke relevant	Ikke relevant		Ikke relevant	Ikke relevant ».				

c) I tillegg 3 gjøres følgende endringer:

i) I tabellen skal etter nr. 54A nytt nummer lyde:

«55A	Sidekollisjon med stolpe	Forordning (EU) 2019/2144 FN-regulativ nr. 135	Ikke relevant».
------	--------------------------	--	-----------------

ii) I tabellen skal nr. 58 lyde:

«58	Beskyttelse av fotgjengere	Forordning (EU) 2019/2144 FN-regulativ nr. 127	G».
-----	----------------------------	--	-----

iii) I tabellen skal nr. 62 og 63 lyde:

«62	Hydrogensystem	Forordning (EU) 2019/2144 FN-regulativ nr. 134	X
63	Generell sikkerhet	Forordning (EU) 2019/2144	X ⁽¹⁵⁾ ».

iv) Nytt nr. 5 skal lyde:

«5. Nr. 1–4 får også anvendelse på kjøretøyer i gruppe M₁ som ikke er klassifisert som spesialkjøretøyer, men som er rullestoltilpassede kjøretøyer.».

d) I tillegg 4 gjøres følgende endringer i tabellen:

i) Etter nr. 54A skal nytt nummer lyde:

«55A	Sidekollisjon med stolpe	Forordning (EU) 2019/2144 FN-regulativ nr. 135			A».							
------	--------------------------	---	--	--	-----	--	--	--	--	--	--	--

ii) Nr. 58 skal lyde:

«58	Beskyttelse av fotgjengere	Forordning (EU) 2019/2144 FN-regulativ nr. 127			A».							
-----	----------------------------	---	--	--	-----	--	--	--	--	--	--	--

iii) Nr. 62, 63, 65 og 66 skal lyde:

«62	Hydrogensystem	Forordning (EU) 2019/2144 FN-regulativ nr. 134	X	X	X	X	X					
63	Generell sikkerhet	Forordning (EU) 2019/2144	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾
65	Avansert nødbremseanlegg	Forordning (EU) 2019/2144 FN-regulativ nr. 131	Ikke relevant	Ikke relevant		Ikke relevant	Ikke relevant					
66	System for feltskiftevarsel	Forordning (EU) 2019/2144 FN-regulativ nr. 130	Ikke relevant	Ikke relevant		Ikke relevant	Ikke relevant					».

e) I tabellen i tillegg 5 skal nr. 62, 63, 65 og 66 lyde:

«62	Hydrogensystem	Forordning (EU) 2019/2144 FN-regulativ nr. 134	X
63	Generell sikkerhet	Forordning (EU) 2019/2144	X ⁽¹⁵⁾
65	Avansert nødbremseanlegg	Forordning (EU) 2019/2144 FN-regulativ nr. 131	Ikke relevant
66	System for feltskiftevarsel	Forordning (EU) 2019/2144 FN-regulativ nr. 130	Ikke relevant»

f) I tabellen i tillegg 6 skal nr. 62, 63, 65 og 66 lyde:

«62	Hydrogensystem	Forordning (EU) 2019/2144 FN-regulativ nr. 134	X	
63	Generell sikkerhet	Forordning (EU) 2019/2144	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾
65	Avansert nødbremseanlegg	Forordning (EU) 2019/2144 FN-regulativ nr. 131	Ikke relevant	
66	System for feltskiftevarsel	Forordning (EU) 2019/2144 FN-regulativ nr. 130	Ikke relevant	».

g) I de forklarende merknadene gjøres følgende endringer:

i) Forklarende merknad X skal lyde:

«X Kravene i den relevante rettsakten får anvendelse.».

ii) Forklarende merknad 3 og 4 skal lyde:

«⁽³⁾ Montering av en funksjon for kjøretøystabilitet kreves i samsvar med artikkel 4 nr. 5 i forordning (EU) 2019/2144.

- (4) Montering av et system for elektronisk stabilitetskontroll kreves i samsvar med artikkel 4 nr. 5 i forordning (EU) 2019/2144.».
- iii) Forklarende merknad 9A skal lyde:
- «^(9A) Får anvendelse bare dersom kjøretøyene har utstyr som omfattes av FN-regulativ nr. 64. Montering av et system for overvåking av dekktrykk kreves imidlertid i samsvar med artikkel 5 nr. 1 i forordning (EU) 2019/2144.».
- iv) Forklarende merknad 15 skal lyde:
- «⁽¹⁵⁾ Det kreves samsvar med forordning (EU) 2019/2144. Typegodkjenning i henhold til dette nummeret er imidlertid ikke omfattet, ettersom punktet bare dekker en kombinasjon av enkeltnumre som er oppført et annet sted i den aktuelle tabellen.».
- v) Forklarende merknad 16 og 17 utgår.
-

VEDLEGG IV

Overgangsbestemmelser nevnt i artikkel 15 nr. 3

FN-regulativ nr.	Særlige krav	Siste dato for registrering av kjøretøyer som ikke oppfyller kravene, samt for salg eller ibruktaking av komponenter som ikke oppfyller kravene ⁽¹⁾
117	Dekk med hensyn til rullestøy, friksjon på vått føre og rullemotstand	30. april 2023
	Dekk i klasse C3 skal oppfylle kravene til rullemotstand i etappe 2	

Merknader til tabellen:

- ⁽¹⁾ Datoene fastsatt i forordning (EF) nr. 661/2009 med hensyn til typer kjøretøy, system og komponent som oppfyller kravene i den ordlyden som gjaldt 5. juli 2022, og i forordning (EF) nr. 78/2009 med hensyn til typer kjøretøy og system som oppfyller kravene i den ordlyden som gjaldt 5. juli 2022.