

DA

DA

DA



EUROPA-KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 4.10.2010
KOM(2010) 542 endelig

2010/0271 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

**Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. .../2010 om godkendelse og
markedsovervågning af to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler**

(EØS-relevant tekst)

EN

{SEK(2010) 1151}
{SEK(2010) 1152}

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

- **Begrundelse og formål**

Betegnelsen "køretøjer i klasse L" dækker en lang række forskellige køretøjstyper med to, tre eller fire hjul, f.eks. to- og trehjulede knallerter, to- og trehjulede motorcykler og motorcykler med sidevogn. Eksempler på firehjulede køretøjer, der også benævnes quadricykler, er "quads" og minibiler.

Typegodkendelseskravene for nye køretøjer i klasse L findes i øjeblikket i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/24/EF²¹ ("rammedirektivet"). Desuden indeholder en række direktiver, der er henvist til i rammedirektivet, detaljerede tekniske krav vedrørende køretøjer i klasse L.

Kommissionen har identificeret en række væsentlige problemer med hensyn til de nuværende bestemmelser for typegodkendelse af køretøjer i klasse L, som der skal tages fat på:

- lovgivningens kompleksitet
- emissionsniveauet og dets stigende andel af den samlede emission fra vejtransport, som samlet set er faldende
- funktionelle sikkerhedsaspekter ved køretøjerne i relation til typegodkendelseskravene
- manglende lovgivning for køretøjer udstyret med ny teknologi
- salg og registrering af visse køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, som er indført på EU-markedet, og som ikke er i overensstemmelse med de nuværende typegodkendelseskrav med hensyn til køretøjernes funktionelle sikkerhed og/eller miljøbeskyttelse.

- **Gældende bestemmelser på det område, som forslaget vedrører**

- Europa-Parlamentets og Rådets rammedirektiv 2002/24/EF¹

- Direktiv:

93/14/EØF ²	93/30/EØF ³	93/33/EØF ⁴	93/93/EØF ⁵	95/1/EF ⁶
97/24/EF ⁷	2000/7/EF ⁸	2002/51/EF ⁹	2009/62/EF ¹⁰	2009/67/EF ¹¹
	2009/78/EF ¹²	2009/79/EF ¹³	2009/80/EF ¹⁴	2009/139/EF ¹⁵

¹ EFT L 124 af 9.5.2002, s. 1.

² EFT L 121 af 15.5.1993, s. 1.

³ EFT L 188 af 29.7.1993, s. 1.

⁴ EFT L 188 af 29.7.1993, s. 32.

⁵ EFT L 311 af 14.12.1993, s. 76.

⁶ EFT L 52 af 8.3.1995, s. 1.

Typegodkendelseslovgivningen er behandlet i politikinitiativet "CARS21"¹⁶. Dette initiativ blev iværksat i 2005 for at foretage en gennemgang af lovgivning og politik i automobilektoren med henblik på at rådgive Kommissionen om fremtidige politikmuligheder. En af grundene til oprettelsen af CARS 21 var de bekymringer vedrørende de kumulerede udgifter, automobilektoren påføres i forbindelse med lovgivningen, og disses negative indvirkning på dens konkurrenceevne i form af unødigt dyre køretøjer, som de berørte parter i bilindustrien havde. I den endelige rapport fra CARS 21¹⁷ blev det konkluderet, at mens hovedparten af den gældende lovgivning skulle opretholdes for at beskytte borgerne og miljøet, burde der foretages en forenkling for at rationalisere lovgivningsrammerne og bevæge sig i retning af internationalt harmoniserede krav. Dette forenklingsarbejde er planlagt i Kommissionens anden statusrapport om forenkling af de lovgivningsmæssige rammer¹⁸. Ethvert eventuelt initiativ bør være i overensstemmelse med denne strategi.

I overensstemmelse med den europæiske strategi for luftkvalitet¹⁹ har Den Europæiske Union hele tiden strammet emissionsstandarderne for motorkøretøjer, især med hensyn til carbonhydrider, kulilte, nitrogenoxider og partikler. Dette vil også blive tilføjet i de foreslåede lovgivningsrammer for køretøjer i klasse L.

Typegodkendelsesforanstaltningerne i denne lovgivningsramme er også i overensstemmelse med det europæiske handlingsprogram for trafikikkerheden 2011-2020 og det europæiske charter om trafikikkerhed (ERSC)²⁰, 2000-2010. Målet i ERSC var at halvere antallet af trafikdræbte inden udgangen af 2010. Desværre tilhører førerne af køretøjer i klasse L en sårbar trafikgruppe med de højeste tal for dræbte og kvæstede af alle trafikanter.

Endelig indgår der også i dette forslag en række bestemmelser fra Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 768/2008/EF²¹ om fælles rammer for markedsføring af produkter for at fremme gennemførelsen og håndhævelsen af den nye forordning. Disse bestemmelser specificerer det ansvar, der påhviler de økonomiske operatører i forsyningskæden og de respektive markedsovervågningsmyndigheder, især med hensyn til overvågning af eftermarkedet og kontrol af produkter, der indføres på EU-markedet. Desuden forbedres kravene til organer og organisationer, som medlemsstaterne kan uddelegere nogle af vurderingsopgaverne for køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder til, for at sikre lige konkurrencevilkår og undgå den konkurrenceforvridning, der kan opstå som følge af forskellige grader af konsekvens og indsats fra disse tredjepartorganers side ved prøvning, inspektion og vurdering af køretøjer, systemer, komponenter eller separate

7 EFT L 226 af 18.8.1997, s. 1.

8 EFT L 106 af 3.5.2000, s. 1.

9 EFT L 252 af 20.9.2002, s. 20.

10 EUT L 198 af 30.7.2009, s. 20.

11 EUT L 222 af 25.8.2009, s. 1.

12 EUT L 231 af 3.9.2009, s. 8.

13 EUT L 201 af 1.8.2009, s. 29.

14 EUT L 202 af 4.8.2009, s. 16.

15 EUT L 322 af 9.12.2009, s. 3.

16 <http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21.htm>.

17 <http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21finalreport.pdf>.

18 KOM(2008) 33 endelig af 30.1.2008, forslag nr. 49, s. 32.

19 <http://ec.europa.eu/environment/archives/cafe/general/keydocs.htm>.

20 <http://www.erscharter.eu/>.

21 EUT L 218 af 13.8.2008, s. 82.

tekniske enheder, som søges typegodkendt.

2. HØRING AF BERØRTE PARTER OG KONSEKVENSANALYSE

• Høring af berørte parter

Europa-Kommissionen iværksatte en offentlig høring for at indhente synspunkter fra interesserede parter vedrørende dens udkast til forslag til ny lovgivning for godkendelse af køretøjer i klasse L. Der blev offentliggjort et høringsdokument²² for at give baggrundsinformation og indhente holdninger til de nye rammer, der skulle erstatte de nuværende lovgivningsmæssige rammer.

Den offentlige høring var målrettet mod de grupper, der ville blive mest berørt af forslaget til nye lovgivningsmæssige rammer, herunder typegodkendelsesmyndigheder i medlemsstaterne, fabrikanter, leverandører og forbrugere. Den blev offentliggjort på engelsk, fransk og tysk på et websted, der var oprettet specielt til dette formål.

Europa-Kommissionen har bekræftet modtagelsen af alle høringssvar fra alle de berørte parter, og disse er blevet gjort offentligt tilgængelige²³.

Høringsmetoder, hovedmålgrupper og respondenternes overordnede profil

I forbindelse med udarbejdelsen af forslaget hørte Europa-Kommissionen de berørte parter på en række måder:

Den offentlige høring fandt sted på internettet fra den 22. december 2008 til den 27. februar 2009 og dækkede de muligvis kontroversielle aspekter af forslaget. Der blev modtaget reaktioner fra medlemsstaterne, fabrikanter af køretøjer i klasse L og komponenter hertil, transportorganisationer, brugerorganisationer, andre ikke-statslige organisationer og individuelle borgere.

Elementerne i udkastet til forslag er blevet drøftet på flere møder i Europa-Kommissionens arbejdsgruppe (MCWG)²⁴ vedrørende køretøjer i klasse L.

Endelig er der blevet holdt mange møder med individuelle berørte parter, hvor de frit kunne give udtryk for deres holdninger og synspunkter.

Sammendrag af svarene og af, hvordan der er taget hensyn til dem

Europa-Kommissionen modtog 57 svar i forbindelse med internethøringen. De berørte parter rejste en række spørgsmål. Resultaterne af den offentlige høring blev sammenfattet i en rapport²⁵, der blev forelagt og drøftet den 29. juni 2009 på et møde i Europa-

²² http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/consultation/2_3_wheelers/index.htm

²³ http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/consultation/2_3_wheelers/contributions.htm.

²⁴ http://circa.europa.eu/Public/irc/enterprise/automotive/library?l=/mcwg_motorcycle&vm=detailed&sb=Title.

²⁵ http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/consultation/2_3_wheelers/results_report.pdf.

Kommissionens arbejdsgruppe vedrørende køretøjer i klasse L (MCWG), og som alle berørte parter blev opfordret til at kommentere.

I den konsekvensanalyse, som ledsager dette forslag, redegøres for de påpegede problemstillinger og for, hvordan der er taget højde for dem.

- **Konsekvensanalyse**

For hver af de vigtigste aspekter af forslaget blev forskellige løsningsmuligheder analyseret ved at opstille mulige fordele og ulemper med hensyn til økonomi, miljø, sikkerhed og samfundsmæssige aspekter. Både kvalitative og kvantitative aspekter indgik i analysen. Det næste skridt var at sammenligne forskellige løsningsmuligheder, og en foretrukken løsningsmulighed eller en logisk kombination af to foretrukne løsningsmuligheder blev identificeret og beskrevet. Disse foretrukne løsningsmuligheder udgør grundlaget for denne nye rammeforordning.

Udkastet til rapport blev grundigt gennemgået af Udvalget for Konsekvensanalyse (IAB), og dets anbefalinger til forbedringer blev i videst mulige omfang integreret i den endelige rapport. Udtalelsen fra Udvalget for Konsekvensanalyse (IAB) vedrørende rapporten er offentliggjort sammen med dette forslag, den endelige konsekvensanalyse og et resumé heraf.

3. FORSLAGETS RETLIGE ASPEKTER

- **Retsgrundlag**

Retsgrundlaget for forslaget er artikel 114 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF).

- **Subsidiaritetsprincippet**

Før etableringen af en EU-typegodkendelse for køretøjer i klasse L blev standarder fastsat på medlemsstatsniveau. Den lovgivning, der blev vedtaget af medlemsstaterne, var ofte forskellig, og fabrikanter, der solgte køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder på forskellige markeder, var derfor nødt til at variere deres produktion i forhold til, hvilke medlemsstater, deres køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder var beregnet til, og til at få disse prøvet i hver af de pågældende medlemsstater, hvilket var tidskrævende og omkostningskrævende. Forskellige nationale regler udgjorde derfor en handelshindring og havde en negativ virkning på det indre markeds gennemførelse og funktion.

Det var derfor nødvendigt at indføre direktiver på EU-niveau, især for at løse grænseoverskridende spørgsmål på EU-plan med hensyn til sikkerhed og de negative sundheds- og miljøvirkninger af luftforurening. Høje emissionsværdier i lokale byområder kan kontrolleres via medlemsstaternes individuelle foranstaltninger, men globale emissioner standser ikke ved en medlemsstats grænser. Dette problem, der omfatter hele EU, kan kun løses gennem harmoniserede foranstaltninger på EU-plan. Rammedirektiv 2002/24/EF, som var baseret på artikel 95 i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, var udarbejdet med dette formål og sigtede mod at etablere et indre marked, samtidig med at sikre et højt niveau af sundhedsbeskyttelse, sikkerhed og miljøbeskyttelse. De samme argumenter er stadig gældende i dag, idet det er nødvendigt med en EU-indsats for at undgå

opsplitning af det indre marked og sikre et højt og ensartet beskyttelsesniveau i hele Europa.

En yderligere merværdi ved EU-lovgivning er, at industrien vil nyde godt af stordriftsfordele gennem harmoniserede lovkrav: f.eks. kan der fremstilles køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder til hele det europæiske marked, i stedet for at disse skal tilpasses for at opnå typegodkendelse i hver enkel medlemsstat. Tilpasningen af lovgivningsrammerne til den tekniske udvikling vil også sikre lige muligheder for fabrikkerne med hensyn til ny teknologi. Forbrugerne vil nyde godt af lavere priser på køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, som hele tiden er under pres som følge af konkurrence på EU-plan.

Endelig vil en stramning af markedsovervågningsforanstaltningerne bidrage til at sikre, at det er det samme sæt regler, der gælder for alle fabrikker, der sælger eller er ansvarlige for ibrugtagning af køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder på EU-markedet, og at typegodkendelseskravene med hensyn til miljø og køretøjets sikkerhed faktisk finder anvendelse.

- **Proportionalitetsprincippet**

Forslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, fordi det ikke går længere end nødvendigt for at opfylde målsætningerne om at sikre et velfungerende indre marked og garantere et højt offentligt sikkerhedsniveau og miljøbeskyttelsesniveau.

- **Reguleringsmiddel/reguleringsform**

Anvendelsen af en rammeforordning anses for hensigtsmæssig med hensyn til at skabe sikkerhed for overholdelse, samtidig med at den ikke kræver gennemførelse i medlemsstaternes lovgivning.

I forslaget benyttes en trinvis fremgangsmåde, som oprindeligt blev indført efter anmodning fra Europa-Parlamentet og anvendt i andre retsakter vedrørende EU-typegodkendelse af motorkøretøjer. I henhold til denne fremgangsmåde finder lovgivningen sted i tre trin:

- de grundlæggende bestemmelser og dækningsområdet fastlægges af Europa-Parlamentet og Rådet i en forordning baseret på artikel 114 TFEU i overensstemmelse med den almindelige lovgivningsprocedure
- de tekniske specifikationer for de grundlæggende bestemmelser fastlægges i tre delegerede retsakter (artikel 290) vedtaget efter udvalgsproceduren:
 - 1) en forordning om miljøkrav og krav til fremdriftsydelse:
 - elektromagnetisk kompatibilitet
 - miljøprøvningsprocedurer med hensyn til udstødningsemissioner, fordampningsemissioner, emission af drivhusgasser og brændstofforbrug
 - maksimal konstruktivt bestemt motorhastighed, maksimalt drejningsmoment og maksimal nettoeffekt
 - støj.

2) en forordning om køretøjernes funktionelle sikkerhed og relaterede spørgsmål:

- akustiske alarmanordninger
- bremsning, herunder blokeringsfri bremsesystemer og kombinerede bremsesystemer
- elektrisk sikkerhed
- beskyttelseskonstruktioner fortil og bagtil
- ruder, forrudeviskere og forrudevaskere samt afrydnings- og afdugningsanordninger
- identificering af betjeningsorganer, kontrollamper og indikatorer
- montering af lygter og lyssignaler
- udsyn bagud
- sikkerhedsseler og deres forankringer
- dæk
- beskyttelse af personer i køretøjet, herunder indvendigt udstyr, nakkestøtter og døre
- konstruktivt bestemt hastighedsbegrænsning
- køretøjskonstruktionens integritet.

3) en forordning om krav til køretøjskonstruktion

- foranstaltninger mod ulovlige ændringer
- tilkoblings- og fastspændingsanordninger
- tyverisikringsanordninger
- udragende dele
- lagring af brændstof
- lad
- masser og dimensioner
- egendiagnose (OBD)
- håndgreb og fodstøtter til passagerer
- reparations- og vedligeholdelsesinformationer
- plads til montering af bagnummerplade

- støtteben
- lovpligtig mærkning.
- En gennemførelsesretsakt (artikel 291) indeholder de administrative bestemmelser, som f.eks. oplysningsskema, typegodkendelsesattestens definitioner, typeattesten og tilhørende krav til produktionens overensstemmelse m.m.

4. BUDGETMÆSSIGE KONSEKVENSER

Dette forslag til en rammeforordning har ingen konsekvenser for Den Europæiske Unions budget for så vidt angår de to første trin i reduktionen af emissionsgrænser (Euro 4 og 5 for motorcykler og Euro 3 og 4 for alle andre køretøjer i klasse L). Det tredje emissionstrin vil omfatte et Euro 6-trin for motorcykler og et Euro 5-trin for alle andre køretøjer i klasse L (knallerter, tricykler og quadricykler). Disse grænser svarer fuldstændigt til Euro 5-emissionsgrænserne for personbiler. Der er planlagt en yderligere undersøgelse af miljøvirkningerne for at bestemme den kortfristede virkning af Euro 3, 4 og 5-trinene, og for at finde ud af, om det Euro 6-trin, der er målet, er hensigtsmæssigt inden for den givne tidsfrist. Denne undersøgelse vil blive gennemført i perioden 2016-2017 og vil blive finansieret over Kommissionens budget.

5. YDERLIGERE OPLYSNINGER

Den foreslåede retsakt omhandler emner omfattet af EØS-aftalen og bør derfor udstrækkes til at gælde i hele Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. .../2010 om godkendelse og markedsovervågning af to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR –
under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 114,
under henvisning til forslag fra Kommissionen,
efter fremsendelse af udkastet til retsakt til de nationale parlamenter,
under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg²⁶
under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget²⁷,
efter den almindelige lovgivningsprocedure, og
ud fra følgende betragtninger:

- (1) Det indre marked omfatter et område uden indre grænser, hvor der skal sikres fri bevægelighed for varer, personer, tjenester og kapital. Med henblik herpå blev der ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/24/EF af 18. marts 2002 om standardtypegodkendelse af to- og trehjulede motordrevne køretøjer etableret et omfattende typegodkendelsessystem sådanne køretøjer²¹. Disse principper bør fortsat finde anvendelse på denne forordning og dens delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter.
- (2) Det er hensigten med EU-typegodkendelsessystemet at gøre det muligt for de enkelte medlemsstater for hver enkel type køretøj at bekræfte, at det har gennemgået de prøvninger, der er truffet bestemmelser om i denne forordning, dens delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, og at der til dets fabrikant er blevet udstedt en typegodkendelsesattest. Det forpligter også fabrikanterne til at udstede en typeattest for hvert køretøj fremstillet i overensstemmelse med typegodkendelsen. Når et køretøj er ledsaget af en sådan attest, må det sælges og registreres til brug i hele EU.
- (3) Det er hensigten med denne forordning at fastlægge harmoniserede regler for godkendelse af køretøjer i klasse L med henblik på at sikre, at det indre marked fungerer efter hensigten. Køretøjer i klasse L er to-, tre- eller firehjulede køretøjer som

²⁶ EUT L [...] af [...], s. [...].

²⁷ EUT L [...] af [...], s. [...].

f.eks. motordrevne tohjulede køretøjer, tricykler, on-road-quads og minibiler. Desuden er målene at forenkle de nuværende lovgivningsmæssige rammer, at bidrage til en lavere, mere forholdsmæssig andel af de samlede emissioner fra vejtransport, at øge det generelle sikkerhedsniveau, at foretage tilpasninger til den tekniske udvikling og at stramme reglerne om markedsovervågning.

- (4) Direktiv 2002/24/EF og dets særdirektiver er flere gange blevet ændret væsentligt. Af hensyn til klarhed, rationalitet og forenkling bør direktiv 2002/24/EF og dets særdirektiver ophæves og erstattes af én forordning samt et lille antal delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter. Anvendelsen af en forordning som retsakt sikrer, at bestemmelserne finder direkte anvendelse og kan ajourføres meget hurtigere og effektivt, således at der kan tages bedre hensyn til den tekniske udvikling.
- (5) For at forenkle typegodkendelseslovgivningen i overensstemmelse med anbefalingerne i CARS 21-rapporten: En konkurrencevenlig lovramme for automobiler i det 21. århundrede²⁸, vil det være hensigtsmæssigt at ophæve alle særdirektiverne uden at reducere beskyttelsesniveauet. Kravene i de pågældende direktiver bør overføres til denne forordning eller dens delegerede retsakter og bør, hvor det er relevant, erstattes af henvisninger til de tilsvarende regulativer fra FN's Økonomiske Kommission for Europa (FN/ECE), der er indarbejdet i EU-retten i henhold til artikel 4 i Rådets afgørelse 97/836/EF af 27. november om det Europæiske Fællesskabs tiltrædelse af overenskomsten under FN's Økonomiske Kommission for Europa. Dette vedrører vedtagelsen af ensartede tekniske forskrifter for hjulkøretøjer samt systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, som kan monteres eller benyttes på hjulkøretøjer, samt vilkårene for gensidig anerkendelse af godkendelser, der er meddelt på grundlag af sådanne forskrifter ("Overenskomst af 1958 som revideret")²⁹. For at lette den administrative byrde i forbindelse med typegodkendelsesprocessen bør køretøjsfabrikanterne have mulighed for, når det er relevant, at opnå typegodkendelse i henhold til denne forordning ved direkte at opnå godkendelse efter det relevante FN/ECE-regulativ³⁰ som opført i bilagene til denne forordning eller i de separate delegerede retsakter.
- (6) Dette indebærer, at nye FN/ECE-regulativer og ændringer hertil, som EU måtte tiltræde i henhold til afgørelse 97/836/EF, bør indbygges i EU-typegodkendelsesproceduren enten som krav i forbindelse med EU-typegodkendelse af køretøjer eller som alternativ til gældende EU-ret. Især når EU beslutter, at et FN/ECE-regulativ bør indgå i kravene til EU-typegodkendelse af en køretøjstype og erstatte eksisterende EU-lovgivning, bør der uddelegeres beføjelser til Kommissionen til at vedtage de nødvendige tilpasninger af nærværende forordning eller vedtage de nødvendige gennemførelsesretsakter.
- (7) Denne forordning bør indeholde væsentlige krav med hensyn til miljøbeskyttelse og køretøjers funktionelle sikkerhed. De vigtigste elementer i denne forordning er baseret på resultaterne af en konsekvensanalyse³¹ og på analyse af forskellige løsningsmuligheder med opstilling af mulige fordele og ulemper med hensyn til økonomi, miljø, sikkerhed og samfundsmæssige aspekter. Både kvalitative og

²⁸ KOM(2007) 22 endelig.

²⁹ EFT L 346 af 17.12.1997, s. 78.

³⁰ <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29pub/wp29pub2002e.pdf>.

³¹ [...add link when published]

kvantitative aspekter indgik i analysen. Efter en sammenligning af de forskellige løsningsmuligheder og identifikation af de foretrukne løsningsmuligheder, blev disse udvalgt som grundlag for denne forordning.

- (8) Opfyldelsen af målene med denne forordning bør ikke påvirkes af monteringen af bestemte systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, efter at køretøjet er blevet solgt, registreret eller taget i brug. Der bør derfor gennemføres egnede foranstaltninger for at sikre, at systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, som kan monteres på køretøjer, og som i betydelig grad ville kunne forringe funktionen af systemer, der er væsentlige for miljøbeskyttelse eller funktionel sikkerhed, kontrolleres af en godkendende myndighed, før de sælges, registreres eller ibrugtages.
- (9) Ved Europa-Parlamentet og Rådets direktiv 95/1/EF af 2. februar 1995 om konstruktivt bestemt maksimalhastighed samt motorens maksimale drejningsmoment og nettoeffekt for to- og trehjulede motordrevne køretøjer²¹ fik medlemsstaterne mulighed for at nægte første registrering og eventuelt efterfølgende registreringer inden for deres område af køretøjer med en maksimal nettoeffekt på over 74 kW. Den forventede sammenhæng mellem sikkerhed og begrænsning af den absolutte effekt kunne ikke bekræftes i flere forskellige videnskabelige undersøgelser. Af denne grund og for fjerne interne handelshindringer på EU-markedet, bør denne mulighed ikke opretholdes. Andre, mere effektive sikkerhedsforanstaltninger bør indføres for at bidrage til at reducere det høje antal dræbte og sårede blandt brugerne af motordrevne tohjulede køretøjer i trafikulykker i EU.
- (10) Denne forordning udgør et sæt specifikke sikkerheds- og miljøkrav. Det er derfor vigtigt at fastsætte bestemmelser for at sikre, at fabrikanten eller enhver anden erhvervsdrivende i forsyningskæden i tilfælde, hvor et køretøj udgør en alvorlig risiko for brugerne eller miljøet, har truffet effektive beskyttelsesforanstaltninger, herunder tilbagekaldelse af køretøjer i overensstemmelse med artikel 20 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 765/2008 af 9. juli 2008 om kravene til akkreditering og markedsovervågning i forbindelse med markedsføring af produkter³². De godkendende myndigheder bør derfor være i stand til at vurdere, om disse foranstaltninger er tilstrækkelige eller ej.
- (11) Med henblik på at forenkle og fremskynde typegodkendelseslovgivningen er der blevet indført en ny fremgangsmåde i EU-lovgivningen vedrørende typegodkendelse af køretøjer, hvor lovgiveren i den almindelige lovgivningsprocedure kun fastsætter de grundlæggende regler og principper og uddelegerer lovgivningen om yderlige tekniske enkeltheder til Kommissionen. For så vidt angår materielle krav bør denne forordning derfor kun fastlægge grundlæggende bestemmelser om funktionel sikkerhed og miljøegenskaber, mens den uddelegerer magten til at fastlægge de tekniske specifikationer til Kommissionen.
- (12) Markedsovervågningen i automobilektoren, især i sektoren for køretøjer i klasse L, bør forbedres ved at forbedre de lovgivningsbestemmelser, der gælder for produktionens overensstemmelse, og specificere de forpligtelser, der påhviler de erhvervsdrivende i forsyningskæden. Især bør den rolle og det ansvar, der påhviler de

³² EUT L 218 af 13.8.2008, s. 30.

myndigheder i medlemsstaterne, der forestår typegodkendelse og markedsovervågning, tydeliggøres, og kravene til kompetence, forpligtelser og præstation for de tekniske tjenester, som udfører køretøjstypogodkendelser, strammes. Sikring af overensstemmelse med kravene vedrørende typegodkendelse og produktionens overensstemmelse i den lovgivning, der gælder for automobilsektoren, bør fortsat være de typegodkendende myndigheders centrale ansvar, mens markedsovervågning kan være en kompetence, som deles mellem forskellige nationale myndigheder.

- (13) For at undgå misbrug bør en forenklet procedure for små serier af køretøjer indskrænkes til en meget begrænset produktion. Det er derfor nødvendigt nøjagtigt at definere begrebet små serier med hensyn til antallet af køretøjer, der sælges, registreres og ibrugtages.
- (14) For at sikre, at proceduren for overvågning af produktionens overensstemmelse er blevet gennemført korrekt og fungerer, som den skal, bør fabrikanterne kontrolleres regelmæssigt af den kompetente myndighed eller en dertil udpeget teknisk tjeneste, som er i besiddelse af de krævede kvalifikationer på dette område.
- (15) Medlemsstaterne bør fastsætte de sanktioner, der skal anvendes i tilfælde af overtrædelse af denne forordning, og sikre, at de gennemføres. Disse sanktioner bør være effektive, stå i et rimeligt forhold til overtrædelsen og have en afskrækkende virkning.
- (16) I henhold til artikel 291 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) skal generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser, på forhånd fastlægges i forordninger vedtaget efter den almindelige lovgivningsprocedure. Indtil sådanne nye forordninger er vedtaget, er det stadig Rådets afgørelse 1999/468/EF³³ af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen, der finder anvendelse, bortset fra forskriftsproceduren med kontrol, der ikke længere finder anvendelse.
- (17) Kommissionen bør have beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i henhold til artikel 290 i TEUF vedrørende funktionel sikkerhed og miljøpræstation, prøvning, adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer og udpegelse af tekniske tjenester og disses specifikke autoriserede opgaver for at kunne supplere eller ændre visse ikke-væsentlige elementer i retsakter gennem bestemmelser, der finder generel anvendelse. Sådanne beføjelser bør ikke gøre det muligt at ændre de gennemførelsesdatoer, der er fastsat i bilag IV, eller de emissionsgrænseværdier, der er fastsat i bilag VI. Ændringer af disse datoer eller grænseværdier bør vedtages ved den almindelige lovgivningsprocedure i overensstemmelse med artikel 114 i TEUF.
- (18) Kommissionen bør gives beføjelser til at vedtage gennemførelsesretsakter i henhold til traktatens artikel 291 for at fastlægge ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning med hensyn til den liste af oplysninger, der skal afgives ved ansøgning om typegodkendelse, typegodkendelsesprocedurer, modeller for supplerende fabrikationsplader, EU-typegodkendelsesattester, fortegnelse over udstedte typegodkendelser, nummereringssystem for EU-typegodkendelser og

³³ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

procedurer til sikring af produktionens overensstemmelse. For så vidt angår disse punkter er det nødvendigt med ensartede betingelser for gennemførelsen i medlemsstaterne for at sikre, at det indre marked fungerer efter hensigten ved at lette den gensidige anerkendelse af administrative beslutninger truffet i de forskellige medlemsstater (især typegodkendelser) og accepten af dokumenter udstedet af køretøjsfabrikanterne (især typeattester).

- (19) Da målet med et fuldt harmoniseret indre marked gennem indførelse af et obligatorisk system for EU-typegodkendelse af køretøjer i klasse L ikke i tilstrækkelig grad kan opnås af medlemsstaterne alene, men som følge af aktionens omfang bedre kan opnås på EU-niveau, kan EU gennemføre foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet går denne forordning ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.
- (20) Følgende direktiver bør ophæves:
- Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/139/EF af 25. november 2009 om foreskrevne påskrifter og skilte på to- og trehjulede motordrevne køretøjer³⁴
 - Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/80/EF af 13. juli 2009 om identificering af betjeningsorganer, kontrollamper og indikatorer på to- og trehjulede motordrevne køretøjer³⁵
 - Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/79/EF af 13. juli 2009 om fastholdelsesanordninger for passagerer på tohjulede motordrevne køretøjer (kodificeret udgave)³⁶
 - Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/78/EF af 13. juli 2009 om støtteben på tohjulede motordrevne køretøjer³⁷
 - Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/67/EF af 13. juli 2009 om montering af lygter og lyssignaler på to- og trehjulede motordrevne køretøjer³⁸
 - Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/62/EF af 13. juli 2009 om anbringelsessted for bagnummerplade på to- og trehjulede motordrevne køretøjer³⁹
 - Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/51/EF af 19. juli 2002 om reduktion af emissionerne af forurenende stoffer fra to- og trehjulede motordrevne køretøjer og om ændring af direktiv 97/24/EF⁴⁰

³⁴ EUT L 322 af 9.12.2009, s. 3.

³⁵ EUT L 202 af 4.8.2009, s. 16.

³⁶ EUT L 201 af 1.8.2009, s. 29.

³⁷ EUT L 231 af 3.9.2009, s. 8.

³⁸ EUT L 222 af 25.8.2009, s. 1.

³⁹ EUT L 198 af 30.7.2009, s. 20.

⁴⁰ EFT L 252 af 20.9.2002, s. 20.

- Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/24/EF af 18. marts 2002 om standardtypegodkendelse af to- og trehjulede motordrevne køretøjer og om ophævelse af Rådets direktiv 92/61/EØF⁴¹
- Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/7/EF af 20. marts 2000 om hastighedsmålere for to- og trehjulede motordrevne køretøjer og om ændring af Rådets direktiv 92/61/EØF om standardtypegodkendelse af to- og trehjulede motordrevne køretøjer⁴²
- Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 97/24/EF af 17. juni 1997 om dele af og kendetegn ved to- og trehjulede motordrevne køretøjer⁴³
- Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 95/1/EF af 2. februar 1995 om konstruktivt bestemt maksimalhastighed samt motorens maksimale drejningsmoment og nettoeffekt for to- og trehjulede motordrevne køretøjer⁴⁴
- Rådets direktiv 93/93/EØF af 29. oktober 1993 om masse og dimensioner for to- og trehjulede motordrevne køretøjer⁴⁵
- Rådets direktiv 93/33/EØF af 14. juni 1993 om tyverisikring på to- og trehjulede motordrevne køretøjer⁴⁶
- Rådets direktiv 93/30/EØF af 14. juni 1993 om lydsignalapparater på to- og trehjulede motordrevne køretøjer⁴⁷
- Rådets direktiv 93/14/EØF af 5. april 1993 om bremses for to- og trehjulede motordrevne køretøjer⁴⁸.

⁴¹ EFT L 124/1 af 9.5.2002, s. 1.

⁴² EFT L 106 af 3.5.2000, s. 1.

⁴³ EFT L 226 af 18.8.1997, s. 1.

⁴⁴ EFT L 52 af 8.3.1995, s. 1.

⁴⁵ EFT L 311 af 14.12.1993, s. 76.

⁴⁶ EFT L 188 af 29.7.1993, s. 32.

⁴⁷ EFT L 188 af 29.7.1993, s. 11.

⁴⁸ EFT L 121 af 15.5.1993, s. 1.

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

KAPITEL I

FORMÅL, ANVENDELSESOMRÅDE OG DEFINITIONER

Artikel 1

Formål

1. Denne forordning fastsætter de administrative og tekniske krav til godkendelse og markedsovervågning af alle nye køretøjer som omhandlet i artikel 2, stk. 1.
2. Forordningen fastsætter også krav i forbindelse med salg og ibrugtagning af systemer, komponenter og separate tekniske enheder beregnet til køretøjer godkendt i henhold til denne forordning.
3. Nærværende forordning berører ikke anvendelsen af Unionens relevante lovgivning om køretøjers funktionelle sikkerhed og miljøpræstationer.

Artikel 2

Anvendelsesområde

1. Denne forordning finder anvendelse på typegodkendelse og individuel godkendelse af alle nye to- eller trehjulede køretøjer og quadricykler som beskrevet i artikel 4 og i bilag I (herefter benævnt "køretøjer i klasse L"), som er beregnet til kørsel på offentlig vej, herunder også køretøjer konstrueret og fremstillet i flere trin, og på typegodkendelse og individuel godkendelse af systemer, komponenter og separate tekniske enheder konstrueret og fremstillet til sådanne køretøjer.
2. Denne forordning finder ikke anvendelse på følgende køretøjer:
 - a) køretøjer med en konstruktivt bestemt maksimal hastighed på højst 6 km/h
 - b) køretøjer udelukkende til brug for fysisk handicappede
 - c) køretøjer, der udelukkende er beregnet til at blive styret af person til fods
 - d) køretøjer udelukkende til brug ved konkurrencer på vej eller uden for vej (off road)
 - e) køretøjer udelukkende beregnet til brug for de væbnede styrker, ordensmagten, civilforsvaret, brandvæsenet eller offentlige værker
 - f) landbrugs- og skovbrugstraktorer, der falder ind under Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/37/EF⁴⁹, maskiner, der falder ind under Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/42/EF⁵⁰ og 97/68/EF⁵¹, samt

⁴⁹ EUT L 171 af 9.7.2003, s. 1.

⁵⁰ EUT L 157 af 9.6.2006, s. 24.

motorkøretøjer, der falder ind under Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF⁵²

- g) køretøjer, der hovedsagelig er beregnet til brug uden for vej (off road) og konstrueret til kørsel på overflader uden belægning
- h) pedalcykler, som er udstyret med en elektrisk hjælpemotor med en maksimal kontinuerlig nominel effekt på højst 0,25 kW, hvor motorydelsen ophører, når cyklisten holder op med at træde, og ellers reduceres gradvis for at ophøre, når køretøjet når en hastighed på 25 km/h
- i) selvbalancerende maskiner
- j) køretøjer, der ikke har mindst én siddeplads.

Artikel 3 *Definitioner*

I denne forordning og i de i bilag II opførte retsakter finder, medmindre andet er bestemt heri, følgende definitioner anvendelse:

1. "typegodkendelse": den procedure, hvorved en godkendende myndighed attesterer, at en type køretøj, system, komponent eller separat teknisk enhed opfylder de relevante administrative bestemmelser og tekniske krav
2. "typegodkendelsesattest": det dokument, hvorved den godkendende myndighed officielt attesterer, at en type køretøj, system, komponent eller separat teknisk enhed er godkendt
3. "typegodkendelse af helt køretøj": en typegodkendelse, hvor en godkendende myndighed attesterer, at et køretøj som helhed opfylder de relevante administrative og tekniske krav
4. "EU-typegodkendelse": den procedure, hvorved en godkendende myndighed attesterer, at en type køretøj, system, komponent eller separat teknisk enhed opfylder de relevante administrative bestemmelser og tekniske krav i denne forordning
5. "EU-typegodkendelsesattest": den attest, der er baseret på modellen i den gennemførelsesretsakt, der er vedtaget i henhold til denne forordning, eller den meddelelsesformular, der findes i de relevante FN/ECE-regulativer, der er anført i de delegerede retsakter
6. "typegodkendelse af et system": en typegodkendelse, hvor en godkendende myndighed attesterer, at et system, der er indbygget i en bestemt køretøjstype, opfylder de relevante administrative og tekniske krav
7. "typegodkendelse af separat teknisk enhed": en typegodkendelse, hvor en godkendende myndighed attesterer, at en separat teknisk enhed opfylder de relevante

⁵¹ EFT L 59 af 27.2.1998, s. 1.

⁵² EUT L 263 af 9.10.2007, s. 1.

administrative og tekniske krav for så vidt angår en eller flere nærmere bestemte køretøjstyper

8. "typegodkendelse af en komponent": en typegodkendelse, hvor en godkendende myndighed attesterer at en komponent uafhængigt af et køretøj opfylder de relevante administrative og tekniske krav
9. "national typegodkendelse": en typegodkendelsesprocedure fastlagt i en medlemsstats nationale lovgivning, idet gyldigheden af en sådan godkendelse er begrænset til den pågældende medlemsstats område
10. "individuel godkendelsesattest": det dokument, hvorved den godkendende myndighed officielt attesterer, at et bestemt køretøj er godkendt
11. "typeattest": et dokument, der er baseret på den model, der findes i gennemførelsesretsakten, er udstedt af køretøjsfabrikanten og attesterer at et køretøj på fremstillingstidspunktet svarer til en type køretøj, der er typegodkendt i henhold til denne forordning
12. "basiskøretøj": ethvert køretøj omfattet af denne forordning, som anvendes på den indledende etape i en etapevis typegodkendelsesprocedure
13. "delvis opbygget køretøj": et køretøj, som skal gennem mindst ét yderligere trin i opbygningen for at opfylde de relevante tekniske krav i denne forordning
14. "etapevis færdigopbygget køretøj": et køretøj, som har gennemløbet hele processen for etapevis typegodkendelse og opfylder de relevante tekniske krav i denne forordning
15. "færdigopbygget køretøj": et køretøj, som ikke skal opbygges yderligere for at opfylde de relevante tekniske krav i denne forordning
16. "system": en samling af anordninger, der i kombination udfører en eller flere specifikke funktioner i et køretøj, og som er omfattet af kravene i denne forordning eller delegerede retsakter eller gennemførelsesretsakter hertil
17. "komponent": en anordning, som er omfattet af kravene i denne forordning eller delegerede retsakter eller gennemførelsesretsakter hertil, som er bestemt til at være en del af et køretøj, og som kan typegodkendes uafhængigt af et køretøj i henhold til denne forordning eller delegerede retsakter eller gennemførelsesretsakter hertil
18. "separat teknisk enhed": en kombination af anordninger, som er omfattet af kravene i denne forordning eller delegerede retsakter eller gennemførelsesretsakter hertil, som er bestemt til at være en del af et køretøj, og som kan typegodkendes separat i henhold til denne forordning eller delegerede retsakter eller gennemførelsesretsakter hertil
19. "funktionel sikkerhed": det at der ikke er en uacceptabel risiko for personers fysiske tilskadekomst eller helbredsforringelse som følge af fejlfunktion af mekaniske, hydrauliske, pneumatiske, elektriske og/eller elektroniske systemer, komponenter eller separate tekniske enheder

20. "forureningsbegrænsende anordning": de komponenter på et køretøj, der styrer og/eller begrænser udstødnings- og fordampningsemissionerne
21. "siddeplads": en plads som angivet af fabrikanten som en, hvor en 50-percentil menneskedukke kan anbringes, eller en sadel
22. "motor med kompressionstænding": en forbrændingsmotor, som fungerer efter principperne i "diesel"-forbrændingsprincippet, og som i kortform betegnes CI-motor
23. "motor med styret tænding": en forbrændingsmotor, som fungerer efter principperne i "Otto"-forbrændingsprocessen, og som i kortform betegnes PI-motor
24. "hybridkøretøj": et motordrevet køretøj, der til fremdrift er forsynet med mindst to forskellige energiomdannere og to forskellige systemer til lagring af energi (på køretøjet)
25. "hybridt el-køretøj": et hybridkøretøj, der til fremdrift anvender energi fra begge følgende på/i køretøjet lagrede energikilder
 - a) et brændstof og
 - b) en anordning til lagring af elektrisk energi
26. "fremdriftsmiddel": en forbrændingsmotor, en elmotor, enhver hybrid anvendelse eller en kombination disse motortyper eller enhver anden motortype
27. "manipulationsanordning": enhver konstruktionsanordning, som registrerer temperatur, køretøjets hastighed, motorens omdrejningstal (rpm) og/eller belastning, det anvendte gear, vakuum i indsugningsmanifolden eller ethvert andet parameter med henblik på at aktivere, modulere, forsinke eller deaktivere driften af en del af emissionsbegrænsningssystemet, og som derved reducerer dets effektivitet under betingelser, som man med rimelighed kan forvente at komme ud for under køretøjets normale drifts- og brugsforhold
28. "holdbarhed": komponenter og systemers egenskab til at vare ved, således at gældende emissionsgrænser stadig kan opfyldes efter et bestemt kilometertal som fastlagt i bilag VII, og således at køretøjets funktionelle sikkerhed er garanteret gennem hele køretøjets levetid, hvis køretøjet bruges under normale forhold eller forhold, som det er beregnet til
29. "slagvolumen":
 - a) for motorer med frem- og tilbagegående stempler, den nominelle slagvolumen
 - b) for drejestempelmotorer (Wankel-motorer), det dobbelte af den nominelle slagvolumen
30. "fordampningsemissioner": de carbonhydriddampe, der udsendes fra et køretøjs brændstoflagrings- og brændstoftilførselssystem, men ikke fra udstødningen

31. "SHED-prøvning": en køretøjsprøvning i et forseglet hus til bestemmelse af fordampning, hvor en særlig prøvning af fordampningsemissionen gennemføres som fastlagt i en delegeret retsakt (SHED = Sealed Housing Evaporative Determination)
32. "gasbrændstofs-system": et system bestående af lagring af et gasbrændstof, en brændstofforsyning samt måle- og styringskomponenter monteret på en motor med det formål at gøre det muligt for motoren at køre på LPG, CNG eller hydrogen som eneste brændstof, som et af to brændstoffer eller som et af flere brændstoffer
33. "forurenende stof": udstødningsemissioner af carbonmonoxid (CO), nitrogenoxider (NO_x) udtrykt i nitrogendioxid-ækvivalent (NO₂-ækvivalent), partikler (PM) og carbonhydrider (HC), idet der antages et forhold på:
- a) C₁H_{1,85} for benzin
 - b) C₁H_{1,86} for diesel
34. "udstødningsemissioner": emissionen af forurenende stoffer fra køretøjets udstødningsrør
35. "partikler": bestanddele af udstødningsgassen, som fjernes fra den fortyndede gas ved en maksimal temperatur på 325 K (52 °C) ved hjælp af de filtre, som er beskrevet i prøvningsproceduren for kontrol af gennemsnitlige udstødningsemissioner i en delegeret retsakt
36. "World Motorcycle Testing Cycle (WMTC)": den på verdensplan harmoniserede WMTC-prøvningscyklus i laboratorium som defineret af FN/ECE i den globale tekniske forskrift nr. 2
37. "fabrikant": den fysiske eller juridiske person, der overfor den godkendende myndighed er ansvarlig for alle aspekter af typegodkendelsesprocessen eller autorisationsprocessen og for at sikre produktionens overensstemmelse, og som også er ansvarlig for markedsovervågningsspørgsmål for så vidt angår køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder fremstillet af ham, uanset om den pågældende fysiske eller juridiske person er direkte involveret i alle trin i fremstillingen af det køretøj, det system, den komponent eller den separate tekniske enhed, som godkendelsesprocessen vedrører
38. "fabrikantens repræsentant": enhver fysisk eller juridisk person, der er etableret i Unionen og behørigt udnævnt af fabrikanten til at repræsentere denne overfor den godkendende myndighed og handle på fabrikantens vegne, inden for de områder, der er omfattet af denne forordning
39. "importør": enhver fysisk eller juridisk person, der er etableret i Unionen, og som sælger, registrerer eller er ansvarlig for ibrugtagningen af et køretøj, et system, eller en komponent eller separat teknisk enhed fra et tredjeland på EU-markedet
40. "distributør": enhver fysisk eller juridisk person i forsyningskæden, bortset fra fabrikanten eller importøren, der sælger, registrerer eller er ansvarlig for ibrugtagningen af et køretøj, et system, eller en komponent eller separat teknisk enhed fra et tredjeland på EU-markedet

41. "erhvervsdrivende": fabrikanten, fabrikantens repræsentant, importøren eller distributøren
42. "godkendende myndighed": den myndighed i en medlemsstat, der er oprettet eller udpeget af medlemsstaten og notificeret til Kommissionen, og som er kompetent med hensyn til alle aspekter vedrørende godkendelse af en type køretøj, system, komponent og separat teknisk enhed eller individuel godkendelse af et køretøj, med hensyn til godkendelsesproceduren, med hensyn til udstedelse og eventuel inddragelse af godkendelsesattester, med hensyn til at fungere som forbindelsesled til andre medlemsstaters godkendende myndigheder, med hensyn til udpegning af de tekniske tjenester og med hensyn til kontrol af, at fabrikanten opfylder sine forpligtelser for så vidt angår produktionens overensstemmelse
43. "markedsovervågningsmyndighed": en myndighed i en medlemsstat, der er ansvarlig for at udføre markedsovervågningen på dens område
44. "national myndighed": en godkendende myndighed, en markedsovervågningsmyndighed eller enhver anden myndighed i en medlemsstat, der er involveret i og ansvarlig for typegodkendelse, markedsovervågning eller importkontrol af køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder omfattet af denne forordning
45. "teknisk tjeneste": en organisation eller et organ, der af en medlemsstats godkendende myndighed er udpeget til at fungere som prøvningslaboratorium, der skal udføre prøvninger, eller som et overensstemmelsesvurderingsorgan, der skal udføre den indledende vurdering og andre prøvninger eller foretage inspektioner på den godkendende myndigheds vegne
46. "prøvning i fabrikantregi": udførelse af prøvninger i egne anlæg, registrering af prøvningsresultaterne og indsendelse af en rapport, inklusive konklusioner, til den godkendende myndighed, foretaget af en fabrikant, som er blevet udpeget som teknisk tjeneste med henblik på vurdering af opfyldelse af bestemte krav
47. "virtuel prøvningsmetode": computersimulationer, herunder beregninger, der viser, om et køretøj, et system, en komponent eller en separat teknisk enhed opfylder de tekniske krav i denne forordning eller delegerede retsakter eller gennemførelsesretsakter hertil, uden at det er nødvendigt at anvende et fysisk køretøj, system, komponent eller separat teknisk enhed
48. "egendiagnose-system (OBD)": et diagnosesystem i køretøjet, der er et overvågningssystem, der kan identificere det sandsynlige fejlsted for en komponent eller et system, lagre fejlkoder og miljøinformation i en computerhukommelse, på anmodning fra et generisk scanningsværktøj rapportere disse og advare føreren om alvorlige problemer med hensyn til funktionel sikkerhed og/eller miljøproblemer ved tænding af en fejlindikator i instrumentpanelet
49. "reparations- og vedligeholdelsesinformationer": alle de oplysninger, der er nødvendige til diagnosticering, service, syn, periodisk overvågning, reparation, omprogrammering eller re-initialisering af køretøjet, og som fabrikanterne stiller til rådighed for deres autoriserede forhandlere og reparatører, herunder alle efterfølgende ændringer og supplementeringer til sådanne oplysninger. Disse oplysninger

skal omfatte alle de oplysninger, der er nødvendige for at montere systemer, komponenter eller separate tekniske enheder på køretøjer

50. "uafhængig erhvervsdrivende": virksomheder, ud over de autoriserede forhandlere og reparatører, der er direkte eller indirekte involveret i reparation og vedligeholdelse af køretøjer
51. "nyt køretøj": et køretøj, der opfylder en af følgende betingelser:
 - a) ikke tidligere har været registreret, eller
 - b) har været registreret i en periode på mindre end seks måneder på tidspunktet for ansøgning om en individuel godkendelse
52. "restkøretøj": ethvert køretøj, som indgår i en lagerbeholdning, der ikke kan sælges, registreres eller ibrugtages på grund af ikrafttrædelse af nye tekniske krav, som det ikke er godkendt til
53. "tohjulet motordrevet køretøj": et motoriseret tohjulet køretøj, herunder motordrevne tohjulede, tohjulede knallerter og tohjulede motorcykler, for hvilke forkortelsen "PTW" (powered two-wheeler) anvendes
54. "motordrevet tricykel": et motoriseret trehjulet køretøj, der opfylder klassificeringskriterierne for køretøjer i klasse L5e
55. "quadricykel": et firehjulet køretøj, der opfylder klassificeringskriterierne for køretøjer i klasse L6e eller L7e
56. "selvbalancerende maskine": et køretøjskoncept, der er baseret på en iboende ustabil ligevægt og har brug for et hjælpestyresystem for at holde balancen, og som omfatter motordrevne ethjulede køretøjer eller motordrevne tohjulede, tosporede køretøjer
57. "on-road-quad": et firehjulet køretøj konstrueret til kørsel på offentlige veje med vejbelægning, som opfylder kriterierne for lette on-road-quads i klasse L6Ae eller tunge on-road-quads i klasse L7Ae
58. "påhængskøretøj": et køretøj, der ikke er selvkørende, men som er konstrueret og bygget til at blive trukket af et køretøj i klasse L
59. "tvillingehjul": to hjul, der er monteret på samme aksel, som betragtes som et enkelt hjul, og hvor afstanden mellem centrene af dækkenes berøringsflader med jorden er mindre end 460 mm
60. "registrering": administrativ tilladelse til ibrugtagning af et køretøj i vejtrafik, hvilket omfatter dets identifikation og tildeling af et serienummer, der er dets registreringsnummer, uanset om denne er permanent, midlertidig eller for en kort periode
61. "ibrugtagning": første anvendelse i Unionen af et køretøj, et system, en komponent eller en separat teknisk enhed, der er omfattet af denne forordning, i overensstemmelse med dets/dens bestemmelse

62. "salg": ethvert salg, fra køretøjsfabrikant til forhandler eller salg til slutbrugeren
63. "gøre tilgængelig på markedet": enhver levering af et køretøj, et system, en komponent eller en separat teknisk enhed med henblik på distribution eller anvendelse på EU-markedet som led i erhvervsvirksomhed, mod eller uden vederlag
64. "markedsføring": at gøre et køretøj, et system en komponent eller en separat teknisk enhed tilgængelig i Unionen for første gang
65. "køretøjstype": en gruppe af køretøjer, herunder varianter og versioner, af en bestemt klasse, der ikke adskiller sig med hensyn til mindst følgende væsentlige aspekter:
- a) klasse eller underklasse
 - b) fabrikant
 - c) chassis, stel, understel, bundplade eller konstruktion, som de vigtigste komponenter er fastgjort til
 - d) fremdriftssystemets funktionsprincipper
 - e) fabrikantens typebetegnelse
66. "variant" et køretøj af samme type, hvor:
- a) karrosseriets grundlæggende karakteristika er de samme
 - b) fremdriftssystemet og dets konfiguration er det samme
 - c) hvis en forbrændingsmotor er del af fremdriftssystemet, har denne samme funktionsprincip (arbejdsgang)
 - d) antallet af cylindere og cylinderarrangement er det samme
 - e) de har samme type gearkasse
 - f) de har en masse i køreklar stand, hvor forskellen mellem den laveste og den højeste værdi ikke overstiger 20 % af den laveste værdi
 - g) forskellen i den største tilladte totalmasse mellem den laveste og den højeste værdi ikke overstiger 20 % af den laveste værdi
 - h) de har en motor med et slagvolumen (hvis der er tale om en forbrændingsmotor), hvor forskellen mellem den laveste og den højeste værdi ikke overstiger 30 % af den laveste værdi
 - i) de har en motoreffekt, hvor forskellen mellem den laveste og den højeste værdi ikke overstiger 30 % af den laveste værdi
67. "version": et køretøj, der består af en kombination af punkter angivet i den informationspakke, der er omhandlet i artikel 27, stk. 10.

Artikel 4
Køretøjsklasser

1. Køretøjer i klasse L omfatter motordrevne to-, tre- og firehjulede køretøjer som kategoriseret i nedenstående afsnit og i bilag I, herunder cykler med motor, to- og trehjulede knallerter, to- og trehjulede motorcykler, motorcykler med sidevogn og tunge on-road-quads samt lette og tunge minibiler.
2. I denne forordning finder følgende køretøjsklasser og -underklasser anvendelse som beskrevet i bilag I:
 - a) Klasse L1e (let motordrevet tohjulet køretøj), underopdelt i:
 - i) L1Ae (cykel med motor)
 - ii) L1Be (tohjulet knallert)
 - b) Klasse L2e (trehjulet knallert)
 - c) L3e (tohjulet motorcykel), underopdelt i:
 - i) motorcyklens ydeevne⁵³, yderligere underopdelt i:
 - A1 (motorcykler med lav ydeevne)
 - A2 (motorcykler med mellemstor ydeevne)
 - A3 (motorcykler med stor ydeevne)
 - ii) højeste konstruktivt bestemte hastighed:
 - 130 km/h eller derunder
 - over 130 km/h
 - d) Klasse L4e (tohjulet motorcykel med sidevogn)
 - e) Klasse L5e (motordrevet tricykel), underopdelt i:
 - i) Underklasse L5Ae (tricykel)
 - ii) Underklasse L5Be (erhvervstricykel), underopdelt i:
 - L5Be – varecykel (U-cykel): erhvervstricykel udelukkende konstrueret til transport af varer
 - L5Be – passagercykel (P-cykel): køretøj først og fremmest konstrueret og anvendt til transport af passagerer
 - f) Klasse L6e (lette quadricykler), underopdelt i:

⁵³ EUT L 403 af 30.12.2006, kørekortsdirektiv 2006/126/EF, s. 21 (omarbejdet), definitioner af ydeevne, kategori A1 og A2.

- i) L6Ae (let on-road-quad)
 - ii) L6Be (let minibil), yderligere underopdelt i:
 - L5Be – varekøretøj (U-køretøj): erhvervskøretøj udelukkende konstrueret til transport af varer
 - L6Be – passagerkøretøj (P-køretøj): køretøj først og fremmest konstrueret og anvendt til transport af passagerer
 - g) Klasse L7e (tunge quadricykler), underopdelt i:
 - i) Underkategori L7Ae (tung on-road-quad)
 - ii) Underkategori L7Be (tunge minibiler), underopdelt i:
 - L7Be – varekøretøj (U-køretøj): erhvervskøretøj udelukkende konstrueret til transport af varer
 - L7Be – passagerkøretøj (P-køretøj): køretøj først og fremmest konstrueret og anvendt til transport af passagerer.
3. De køretøjer i klasse L, der er opført i stk. 2, klassificeres yderligere efter køretøjets fremdriftssystem:
- a) køretøj, der fremdrives af en forbrændingsmotor:
 - kompressionstænding (CI)
 - styret tænding (PI)
 - b) køretøj, der fremdrives af en forbrændingsmotor med ydre forbrænding, en turbine eller en motor med roterende stempler, hvor et sådant køretøj for så vidt angår opfyldelse af miljøkrav og krav til funktionel sikkerhed sidestilles med en forbrændingsmotor med styret tænding (PI-motor)
 - c) køretøj, der fremdrives af en motor, der kører på forkomprimeret trykluft og ikke udsender større niveauer af forurenende stoffer og/eller inaktive gasser end de niveauer, der findes i den omgivende luft, hvor et sådant køretøj for så vidt angår krav til funktionel sikkerhed og brændstoftank og —forsyning sidestilles med et køretøj, der kører på gasbrændstof
 - d) køretøj, der fremdrives af en elektrisk motor
 - e) hybridkøretøj, der kombinerer en af fremdriftskonfigurationerne i forudgående litra a), b), c) eller d) med et eller en kombination af flere af disse fremdriftskonfigurationer, herunder forbrændingsmotorer til forskellige brændstoffer og/eller elmotorer.
4. For så vidt angår klassificering af køretøjer i klasse L i stk. 2: et køretøj, som ikke kan kategoriseres i en bestemt klasse, fordi det overskrider mindst ét af kriterierne fastsat for den pågældende klasse, falder ind under den næst efterfølgende klasse,

hvis kriterier den opfylder. Dette gælder for følgende grupper af klasser og underklasser:

- a) klasse L1e med underklasserne L1Ae og L1Be samt klasse L3e med underklasserne L3e - A1, L3e - A2 og L3e - A3
- b) klasse L2e og klasse L5e med underklasserne L5Ae og L5Be
- c) klasse L6e med underklasserne L6Ae og L6Be samt klasse L7e med underklasserne L7Ae og L7Be
- d) enhver anden logisk sekvens af klasser og/eller underklasser hertil foreslået af fabrikanten og godkendt af den typegodkendende myndighed.

KAPITEL II GENERELLE FORPLIGTELSE

Artikel 5

Medlemsstaternes og de nationale myndigheders generelle forpligtelser

1. Medlemsstaterne opretter og udpeger de typegodkendende myndigheder, der skal have kompetence med hensyn til spørgsmål vedrørende godkendelse, og de markedsovervågningsmyndigheder, der skal have kompetence i spørgsmål vedrørende markedsovervågning i henhold til denne forordning. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om oprettelsen og udpegelsen af sådanne myndigheder i overensstemmelse med artikel 68.

Notificeringen af de typegodkendende myndigheder og markedsovervågningsmyndighederne skal bl.a. indeholde oplysning om deres navn, adresse, herunder e-mailadresse, samt deres ansvarsområde.

2. De nationale myndigheder tillader kun salg, registrering og ibrugtagning af køretøjer, komponenter og separate tekniske enheder, der opfylder kravene i denne forordning.
3. Nationale myndigheder må ikke forbyde, begrænse eller hindre registrering af, salg af, ibrugtagning af eller kørsel på vej med køretøjer, komponenter eller separate tekniske enheder af grunde, der vedrører aspekter af fremstillingen af dem og deres funktioner, som er omfattet af denne forordning, hvis de opfylder kravene i denne forordning.
4. Medlemsstaterne skal tilrettelægge og udføre markedsovervågning og kontrol af køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, der indføres på EU-markedet, i overensstemmelse med kapitel III i forordning (EF) nr. 765/2008.

Artikel 6

De godkendende myndigheders generelle forpligtelser

1. De godkendende myndigheder sikrer, at fabrikanter, der ansøger om typegodkendelse, opfylder deres forpligtelser i henhold til denne forordning.

2. De godkendende myndigheder godkender kun køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, der opfylder kravene i denne forordning.

Artikel 7

Fabrikantens generelle forpligtelser

1. Fabrikkerne sikrer, at deres køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, når de sælges, registreret eller ibrugtages, er fremstillet og godkendt i henhold til kravene i denne forordning og de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter vedtaget under denne forordning. Ved en etapevis typegodkendelse er hver fabrikant ansvarlig for godkendelse og produktionsoverensstemmelse for så vidt angår de systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, der er blevet tilføjet af ham på den etape i opbygningen af et køretøj, som fabrikanten forestår. Enhver fabrikant, der ændrer komponenter eller systemer, der allerede er blevet godkendt på tidligere trin, er ansvarlig for godkendelse og produktionsoverensstemmelse for så vidt angår disse komponenter og systemer.
2. En fabrikant, der ændrer et delvis opbygget køretøj på en sådan måde, at det skifter køretøjsklasse med det resultat, at lovgivningsmæssige krav, der er blevet vurderet allerede på et tidligere trin af godkendelsesprocessen, har ændret sig, er også ansvarlig for opfyldelse af disse krav.
3. Med henblik på godkendelse af køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder omfattet af denne forordning skal en fabrikant, der er etableret uden for Unionen, udpege en enkelt repræsentant, der er etableret i Unionen, til at repræsentere sig over for den godkendende myndighed.
4. Han skal desuden udpege en repræsentant med hensyn til markedsovervågning, og denne kan være den samme repræsentant som nævnt i andet afsnit eller én yderligere repræsentant.
5. Fabrikanten er over for den godkendende myndighed ansvarlig for typegodkendelsesprocessen i enhver henseende og for produktionens overensstemmelse, uanset om fabrikanten er direkte involveret i alle trin af fremstillingen af et køretøj, et system, en komponent eller en separat teknisk enhed.
6. Fabrikanten sikrer, at der findes procedurer til sikring af produktionsseriens fortsatte overensstemmelse. Der tages behørigt hensyn til ændringer i et køretøjs, et systems, en komponents eller en separat teknisk enheds konstruktion eller karakteristika og ændringer i de krav, som et køretøj, et system, en komponent eller en separat teknisk enhed erklæres i overensstemmelse med.
7. Ud over den lovpligtige mærkning og typegodkendelsesmærker på deres køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder i henhold til artikel 37 skal fabrikkerne angive navn, registreret handelsnavn eller registreret varemærke og en adresse, hvor de kan kontaktes, på deres køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, eller, hvis dette ikke er muligt for systemer, komponenter eller tekniske enheder, på emballagen eller i et dokument, som følger med produktet. Adressen skal være adressen på ét enkelt sted, hvor fabrikanten kan kontaktes.

8. Fabrikanten sikrer, at opbevarings- og transportbetingelserne for et køretøj, et system, en komponent eller en separat teknisk enhed, som han har ansvaret for, ikke bringer overensstemmelsen med kravene i denne forordning i fare.

Artikel 8

Fabrikantens forpligtelser med hensyn til køretøjers, systemers, komponenters eller separate tekniske enheders overensstemmelse

1. Hvis en fabrikant finder eller har grund til at tro, at hans køretøj, system, komponent eller separate tekniske enhed ved salg eller ibrugtagning ikke er i overensstemmelse med denne forordning eller de delegerede retsakter eller gennemførelsesretsakter, der er vedtaget under denne forordning, skal han straks træffe de nødvendige foranstaltninger for at bringe køretøjet, systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed i overensstemmelse med lovgivningen, trække det/den tilbage eller tilbagekalde den/det, alt efter tilfældet.
2. Hvis køretøjet, systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed udgør en risiko, orienterer fabrikanten straks markedsovervågningsmyndighederne og godkendelsesmyndighederne i de medlemsstater, hvor køretøjet, systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed er blevet solgt eller ibrugtaget, herom og giver nærmere oplysninger om særlig den manglende overensstemmelse med lovgivningen og om eventuelle trufne foranstaltninger.
3. Fabrikanten sørger for, at informationsmappen, som omhandlet i artikel 25, og typeattesterne, som omhandlet i artikel 36, er til rådighed for godkendelsesmyndighederne i en periode på mindst 10 år.
4. Fabrikanten skal på grundlag af en kompetent national myndigheds begrundede anmodning give den al den information og dokumentation, der er nødvendig for at konstatere køretøjets, systemets, komponentens eller den separate tekniske enheds overensstemmelse med lovgivningen, på et af de officielle sprog i den pågældende myndigheds medlemsstat. Fabrikanten samarbejder med den nationale myndighed på dennes anmodning med hensyn til enhver foranstaltning, der træffes for at fjerne de risici, der måtte være i forbindelse med et af hans køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, der er blevet solgt, registreret eller ibrugtaget.

Artikel 9

Fabrikantens repræsentants forpligtelser med hensyn til markedsovervågning

Fabrikantens repræsentant med hensyn til markedsovervågning skal udføre de opgaver, der er fastsat i det mandat, denne har modtaget fra fabrikanten. Mandatet skal som minimum sætte repræsentanten i stand til:

- 1) at sørge for at informationsmappen omhandlet i artikel 25 og typeattesterne omhandlet i artikel 36 er til rådighed for godkendelsesmyndighederne i en periode på mindst 10 år
- 2) på grundlag af en godkendende myndigheds begrundede anmodning, at give den al den information og dokumentation, der er nødvendig for at påvise

køretøjets, systemets, komponentens og den separate tekniske enheds overensstemmelse med lovgivningen

- 3) at samarbejde med markedsovervågningsmyndighederne og/eller de godkendende myndigheder, hvis disse anmoder herom, om foranstaltninger, der træffes for at undgå risici, som køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, der er omfattet af hans mandat, udgør.

Artikel 10

Importørens generelle forpligtelser

1. Importøren må kun sælge eller registrere køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder på EU-markedet, hvis de er i overensstemmelse med kravene.
2. Før salg, registrering eller ibrugtagning af et køretøj, et system, en komponent eller en separat teknisk enhed sikrer importøren, at køretøjet, systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed er EU-typegodkendt. Importøren sikrer, at informationspakken opfylder kravene i artikel 27, stk. 10, at køretøjet, systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed er forsynet med det påkrævede typegodkendelsesmærke, er ledsaget af de påkrævede dokumenter og er i overensstemmelse med artikel 7, stk. 7, og at fabrikanten har opfyldt kravene i artikel 7, stk. 6.
3. Hvis en importør finder eller har grund til at tro, at et køretøj, et system, en komponent eller en separat teknisk enhed ikke er i overensstemmelse med kravene i denne forordning, især hvis den/det ikke svarer til typegodkendelsen, må han ikke sælge eller registrere køretøjet, systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed, før det/den er blevet bragt i overensstemmelse med de gældende krav. Hvis han finder eller har grund til at tro, at køretøjet, systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed udgør en risiko, skal han desuden underrette fabrikanten, markedsovervågningsmyndighederne og godkendelsesmyndighederne herom.
4. Importørens navn, registrerede firmanavn eller registrerede varemærke og kontaktadresse skal være angivet på køretøjet, systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed, eller hvis dette ikke er muligt for systemer, komponenter eller tekniske enheder, på emballagen eller i et dokument, der følger med systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed.
5. Importøren skal sørge for, at køretøjet, systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed er ledsaget af de påkrævede anvisninger og oplysninger, som påkrævet i artikel 59, på den pågældende medlemsstats officielle sprog.
6. Importøren sikrer, at opbevarings- og transportbetingelserne for et køretøj, en komponent eller en separat teknisk enhed, som han har ansvaret for, ikke bringer overensstemmelsen med kravene i denne forordning i fare.
7. I alle tilfælde, hvor det anses for hensigtsmæssigt af hensyn til beskyttelsen af forbrugernes sundhed og sikkerhed, skal importøren undersøge og om nødvendigt føre register over klager over og tilbagekaldelse af ikke-overensstemmende

køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder og holde distributørerne orienteret om denne overvågning.

Artikel 11

Importørens forpligtelser med hensyn til et køretøjs, et systems, en komponents eller en separat teknisk enheds overensstemmelse

1. Hvis en importør finder eller har grund til at tro, at et køretøj, et system, en komponent eller en separat tekniske enhed, som han har solgt, registreret eller er ansvarlig for ibrugtagning af, ikke er i overensstemmelse med denne forordning, skal han straks træffe de nødvendige foranstaltninger for at bringe køretøjet, systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed i overensstemmelse med lovgivningen, trække det/den tilbage eller tilbagekalde det/den, alt efter tilfældet.
2. Hvis køretøjet, systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed udgør en risiko, orienterer importøren straks markedsovervågningsmyndighederne og de godkendende myndigheder i de medlemsstater, hvor køretøjet, systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed er blevet gjort tilgængelig, herom og giver nærmere oplysninger om særlig den manglende overensstemmelse med lovgivningen og de trufne foranstaltninger.
3. Importøren skal i 10 år opbevare en kopi af typeattesten, så den er til rådighed for markedsovervågningsmyndighederne og de godkendende myndigheder, og sikre, at den informationspakke, der er omhandlet i artikel 27, stk. 10, kan stilles til rådighed for disse myndigheder, hvis de anmoder herom.
4. Importøren skal på grundlag af en national myndigheds begrundede anmodning give den al den information og dokumentation, der er nødvendig for at konstatere køretøjets, systemets, komponentens eller den separate tekniske enheds overensstemmelse med lovgivningen, på et af de officielle sprog i den pågældende myndigheds medlemsstat. Importøren samarbejder med den pågældende myndighed på dennes anmodning om enhver foranstaltning, der træffes for at fjerne de risici, der er i forbindelse med et køretøj, et system, en komponent eller en separat teknisk enhed, som han har solgt, registreret eller er ansvarlig for ibrugtagningen af.

Artikel 12

Distributørens generelle forpligtelser

1. Distributøren skal handle med fornøden omhu over for de gældende krav ved salg, registrering eller ibrugtagning af et køretøj, et system, en komponent eller en separat teknisk enhed.
2. Distributøren skal før salg, registrering eller ibrugtagning af et køretøj, et system, en komponent eller en separat teknisk enhed kontrollere, at køretøjet, systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed er forsynet med det påkrævede foreskrevne skilt eller typegodkendelsesmærke og er ledsaget af den krævede dokumentation og af en brugsanvisning og sikkerhedsinformation på de officielle sprog i den medlemsstat, hvor køretøjet, systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed skal sælges, registreres eller ibrugtages, og at fabrikanten og importøren har opfyldt kravene i artikel 7, stk. 6, artikel 7, stk. 7, og artikel 10, stk. 4.

3. Distributøren sikrer, at opbevarings- og transportbetingelserne for et køretøj, et system, en komponent eller en separat teknisk enhed, som han har ansvaret for, ikke bringer overensstemmelsen med kravene i denne forordning i fare.

Artikel 13

Distributørens forpligtelser med hensyn til et køretøjs, et systems, en komponents eller en separat teknisk enheds overensstemmelse

1. Hvis en distributør finder eller har grund til at tro, at et køretøj, et system, en komponent eller en separat teknisk enhed ikke er i overensstemmelse med kravene i denne forordning, må han ikke sælge eller registrere køretøjet, systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed, og han skal forhindre dets ibrugtagelse, indtil det/den er blevet bragt i overensstemmelse med de gældende krav.
2. Hvis en distributør finder eller har grund til at tro, at et køretøj, et system, en komponent eller en separat teknisk enhed, som han har solgt, registreret eller er ansvarlig for ibrugtagningen af, ikke er i overensstemmelse med denne forordning, skal han straks træffe de nødvendige foranstaltninger for at bringe køretøjet, systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed i overensstemmelse med lovgivningen, trække det/den tilbage eller tilbagekalde det/den, alt efter tilfældet.
3. Hvis køretøjet, systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed udgør en risiko, orienterer distributøren straks markedsovervågningsmyndighederne og de godkendende myndigheder i de medlemsstater, hvor han har solgt, registreret eller været ansvarlig for ibrugtagningen af køretøjet, systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed, samt fabrikanten og importøren herom og giver nærmere oplysninger om særlig den manglende overensstemmelse med lovgivningen og eventuelt truffne foranstaltninger.
4. På en godkendende myndigheds begrundede anmodning skal distributøren give den al den information og dokumentation, der er nødvendig for at konstatere køretøjets, systemets, komponentens eller den separate tekniske enheds overensstemmelse med lovgivningen. Han samarbejder med den nationale myndighed på dennes anmodning med hensyn til enhver foranstaltning, der træffes for at fjerne de risici, der er i forbindelse med et køretøj, et system, en komponent eller en separat teknisk enhed, han har solgt eller registreret eller for hvilket/hvilken han er ansvarlig for ibrugtagningen.

Artikel 14

Yderligere forpligtelser for importører og distributører

En importør eller distributør anses for at være en fabrikant i denne forordnings forstand og er underlagt fabrikantens forpligtelser i artikel 7 til 9, hvis importøren eller distributøren sælger, registrerer eller er ansvarlig for ibrugtagningen af et køretøj, et system, en komponent eller en separat teknisk enhed under eget navn eller handelsmærke eller ændrer et køretøj, et system, en komponent eller en separat teknisk enhed, der allerede er solgt, registreret eller ibrugtaget på en sådan måde, at overensstemmelsen med de gældende krav kan påvirkes heraf.

Artikel 15
Identifikation af erhvervsdrivende

På anmodning skal de erhvervsdrivende i en periode på 10 år kunne oplyse markedsovervågningsmyndigheden og den godkendende myndighed om følgende:

- 1) enhver erhvervsdrivende, som har leveret et køretøj, et system, en komponent eller en separat teknisk enhed til dem
- 2) enhver erhvervsdrivende, som de har leveret et køretøj, et system, en komponent eller en separat teknisk enhed til.

KAPITEL III
MATERIELLE KRAV

Artikel 16
Generelle materielle krav

1. Køretøjer i klasse L og systemer, komponenter og separate tekniske enheder beregnet til sådanne køretøjer skal opfylde kravene opført i bilag II til VIII.
2. For at sikre et højt niveau af sikkerhed og miljøbeskyttelse, fastsætter Kommissionen detaljerede tekniske krav, herunder prøvningsprocedurer og grænseværdier, hvor dette er relevant, for andre krav end de miljøgrænser og tærskelværdier, der er opført i bilag VI og VII til denne forordning, ved hjælp af delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 76, 77 og 78.

Artikel 17
Forbud mod manipulationsanordninger

Anvendelsen af manipulationsanordninger, som mindsker sikkerheden, den elektromagnetiske kompatibilitet, egendiagnosesystemets (OBD) funktion, eller effektiviteten af systemer til støjbekæmpelse eller begrænsning af forurenende emissioner, er forbudt. Et konstruktionselement anses ikke for en manipulationsanordning, hvis en af følgende betingelser er opfyldt:

- 1) anordningen er nødvendig for at beskytte motoren mod beskadigelse eller havari og for at sikre køretøjets driftssikkerhed
- 2) anordningen fungerer kun i forbindelse med start af motoren
- 3) driftsbetingelserne indgår i væsentligt omfang i prøvningsprocedurerne til kontrol af, om køretøjet er i overensstemmelse med denne forordning og delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter hertil.

Artikel 18

Foranstaltninger vedrørende ændringer af køretøjers drivaggregat

1. Ved "drivaggregat" forstås de komponenter og systemer i et køretøj, der genererer kraft og overfører denne til vejens overflade, herunder motor(er), motorstyresystemer eller andre styremoduler, forureningsbegrænsende udstyr, transmissionen og dennes betjening, enten en drivaksel, en drivrem eller et kædedrev, differentialer, finaledrevet og det drivende hjuls dæk (radius).
2. Køretøjer i klasse L skal være udstyret med særlige foranstaltninger til forhindring af ulovlige indgreb i et køretøjs drivaggregat, som skal fastlægges i en delegeret retsakt i form af en række tekniske krav og specifikationer med det formål:
 - a) at forhindre ændringer, der kan forringe sikkerheden, især ved at øge køretøjets ydelse ved ulovlige indgreb i drivaggregatet for at øge det maksimale drejningsmoment og/eller den maksimale effekt og/eller køretøjets maksimale konstruktivt bestemte hastighed som angivet af køretøjsfabrikanten efter typegodkendelsen
 - b) at forhindre miljøskader.
3. Kommissionen fastsætter særlige krav til de foranstaltninger, der er omhandlet i stk. 2, ved en delegeret retsakt i overensstemmelse med artikel 76, 77 og 78.
4. Efter en ændring af drivaggregatet skal et køretøj være i overensstemmelse med de tekniske krav til den oprindelige køretøjsklasse og underklasse eller, hvis dette er relevant, den nye køretøjsklasse eller underklasse, som var i kraft, da det oprindelige køretøj blev solgt, registreret eller ibrugtaget, herunder de seneste ændringer af kravene.

Artikel 19

Generelle krav til egendiagnosesystemer (OBD)

1. Fire år efter den dato, der er henvist til i andet afsnit i artikel 82, skal alle nye køretøjer i underklasserne L1Be, L3e, L5e, L6Ae og L7Ae være udstyret med første trin af et egendiagnosesystem, som overvåger og rapporterer om kontinuitet i strømkredse, lukkede og åbnede strømkredse og strømkredsrationelitet i motorens og køretøjets styresystemer (OBD I).
2. Seks år efter den dato, der er anført i andet afsnit i artikel 82, skal alle nye køretøjer i underklasserne L6Be og L7Be være udstyret med OBD I.
3. Otte år efter den dato, der er anført i andet afsnit i artikel 82, skal alle nye køretøjer være udstyret med OBD I.
4. Efter bekræftelse i en afgørelse vedtaget af Kommissionen i henhold til artikel 21, stk. 4, otte år efter den dato, der er nævnt i andet afsnit i artikel 82, skal alle nye køretøjer i (under)klasse L1Be, L3e, L5e, L6Ae og L7Ae desuden også være udstyret med anden etape af egendiagnosesystemer (OBD II), som ud over OBD I ikke blot overvåger totalsvigt men også forringelser af systemer, komponenter eller separate

tekniske enheder i køretøjets levetid, hvis omkostningseffektiviteten heraf påvises i den miljøundersøgelse, der er omhandlet i artikel 21, stk. 4 og 5.

5. De detaljerede OBD-emissionstærskelværdier er fastlagt i bilag VI(B).
6. Kommissionen gives i henhold til artikel 76, 77 og 78 beføjelser til at vedtage en delegeret retsakt, der fastsætter de detaljerede tekniske krav til egendiagnose, herunder funktionelle OBD-krav og prøvningsprocedurer for de emner, der er opført i stk. 1 til 5, for at sikre et højt niveau af funktionel sikkerhed, miljøbeskyttelse og samme standardiserede niveau for adgang til reparations- og vedligeholdelsesoplysninger for alle køretøjsreparatører.

Artikel 20

Krav til køretøjers funktionelle sikkerhed

1. Fabrikanten sikrer, at køretøjer konstrueres, fremstilles og samles på en sådan måde, at risikoen for, at personer i køretøjet eller andre trafikanter kommer til skade, er mindst mulig. Køretøjets funktionelle sikkerhed skal sikres i hele køretøjets levetid, hvis køretøjet anvendes under normale forhold eller forhold, som det er beregnet til.
2. Fabrikanten sikrer, at køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder opfylder de relevante krav i bilag II og VIII og opfylder prøvningsprocedurerne og kravene til ydeevne som fastlagt i en delegeret retsakt.
3. De i stk. 1 og 2 omhandlede krav finder anvendelse på køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder i det omfang, at de i denne forordning er erklæret anvendelige på den relevante køretøjsklasse.
4. For at sikre at der opnås et højt niveau af sikkerhed, fastsætter Kommissionen særlige krav vedrørende køretøjers funktionelle sikkerhed, herunder prøvningsprocedurer og grænseværdier, ved hjælp en delegeret retsakt i overensstemmelse med artikel 76, 77 og 78.

Artikel 21

Krav til miljøpræstationer

1. Fabrikanten sikrer, at køretøjer konstrueres, fremstilles og samles på en sådan måde, at deres miljøpåvirkning mindskes mest muligt. Fabrikanten sikrer, at typegodkendte køretøjer opfylder miljøkravene i hele køretøjets levetid som fastsat i bilag V, VI og VII.
2. Fabrikanten sikrer, at køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder er i overensstemmelse med de prøvningsprocedurer og de prøvningskrav, der vil blive fastlagt i en delegeret retsakt som omhandlet i stk. 12.
3. Fabrikanten sikrer, at typegodkendelseskrav til kontrol af holdbarhedskrav er opfyldt. Efter fabrikantens valg kan en af følgende holdbarhedsprøvninger anvendes til over for den typegodkendende myndighed at godtgøre, at det typegodkendte køretøjs miljøpræstationer er varige:

- a) faktisk holdbarhedsprøvning af køretøjer ved tilbagelæggelse af en afstand som fastsat i bilag VII, del A, og påvisning over for den typegodkendende myndighed af, at miljøkravene som fastsat i denne forordning og delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter hertil er opfyldt ved regelmæssige kilometertal og ved det endelige kilometertal
 - b) ved at multiplicere de forringelsesfaktorer, der er fastsat i bilag VII, del B, med miljøprøvningsresultaterne for et køretøj, der har kørt mindst 100 km efter den første start ved produktionslinjens ophør; beregningsresultaterne skal være lavere end miljøgrænserne i bilag VI, del A, og godtgøre følgende:
 - Fabrikanten skal i denne procedure over for den typegodkendende myndighed påvise miljøpræstationen for et køretøj, som har kørt over 100 km efter den første start ved produktionslinjens ophør, og som er udstyret med hurtigt ældede systemer og komponenter.
 - Når denne procedure anvendes, skal fabrikanten over for den typegodkendende myndighed dokumentere og godtgøre validiteten af korrelationen mellem de to holdbarhedsprocedurer omhandlet i litra a) og b) i første afsnit.
4. Senest den 1. januar 2016 gennemfører Kommissionen en omfattende undersøgelse af de miljømæssige konsekvenser. Undersøgelsen skal evaluere luftkvaliteten og den andel af forurenende stoffer, som køretøjerne i klasse L bidrager med, og skal omfatte kravene til prøvningstype I, IV, V, VII og VIII opført i bilag V. Den skal opstille og evaluere den nyeste videnskabelige viden, videnskabelige forskningsresultater, modelbygning og omkostningseffektivitet med henblik på at opstille definitive politikforanstaltninger ved bekræftelse af gennemførelsesdatoerne for Euro 5 (Euro 6-datoerne for L3e motorcykler) fastlagt i bilag IV, og miljøkravene for Euro 5 (Euro 6 for L3e motorcykler) fastlagt i bilag V, VI(A3), VI(B2), VI(C2) samt bilag VII vedrørende Euro 5-holdbarhed og forringelsesfaktorer (Euro 6 for L3e motorcykler).
5. På grundlag af resultaterne af miljøundersøgelsen bekræfter Kommissionen:
- a) gennemførelsesdatoerne for Euro 5 (Euro 6 for motorcykler i klasse L3e) som omhandlet i bilag IV
 - b) emissionsgrænserne for Euro 5 (Euro 6 for motorcykler i klasse L3e) som omhandlet i bilag VI(A3) og OBD-grænseværdierne i bilag VI(B2)
 - c) at alle nye køretøjer i (under)klasse L3e, L5e, L6Ae og L7Ae ud over OBD I også være udstyret med OBD II på Euro 5-niveau (Euro 6 for motorcykler i klasse L3e)
 - d) at der på Euro 5-niveau indføres krav til prøvning af overensstemmelse efter ibrugtagning (Euro 6 for motorcykler i klasse L3e), for hvilke (under)klasser af køretøjer i klasse L sådan prøvning efter ibrugtagning skal indføres, og hvornår sådan prøvning gøres obligatorisk for alle klasser i køretøjsklasse L. Ved "overensstemmelse efter ibrugtagning" forstås prøvning af repræsentative køretøjer fra bilparken på markedet for at kontrollere, at de tekniske foranstaltninger truffet af fabrikanten fortsat er af en sådan art, at de sikrer at

udstødnings- og fordampningsemissioner begrænses effektivt, og at foranstaltningerne med hensyn til funktionel sikkerhed og de dermed forbundne niveauer for sikkerhedspræstation rent faktisk er opfyldt i overensstemmelse med denne forordning i hele køretøjets levetid under normale anvendelsesforhold

- e) hvilke af (under)klasserne L1Ae, L1Be, L2e, L5Be, L6Be og L7Be for Euro 5 der kun bør underkastes SHED-prøvning eller alternativt kun bør prøves for gennemtrængning af brændstoftank og rør i brændstoffsyste­met med de prøvningsgrænser, der er opført i bilag VI(C2)
 - f) kilometertallene for holdbarhed for Euro 5 (Euro 6 for motorcykler i klasse L3e) som omhandlet i bilag VII(A) og forringelsesfaktorerne for Euro 5-niveauet (Euro 6 for motorcykler i klasse L3e) som omhandlet i bilag VII(B)
 - g) at bestemme gennemførligheden af, den dermed forbundne gennemførelsesdato og de (under)klasser for hvilke der skal indføres krav vedrørende off cycle-emissioner udover Euro 5 (Euro 6 for motorcykler i klasse L3).
6. Fuldt ud elektrisk drevne køretøjer og/eller køretøjer, der fremdrives udelukkende med forkomprimeret luft er undtaget fra miljøkravene anført i bilag V, prøvningstype I til VIII. Disse køretøjer skal opfylde de funktionelle OBD-krav som fastlagt i en delegeret retsakt, således at disse køretøjer kan repareres effektivt i tilfælde af fejlfunktioner.
7. Gasdrevne køretøjer skal opfylde emissionsgrænserne for typegodkendelse og OBD-emissionsgrænseværdierne for motorer med styret tænding (PI-motorer). De skal også opfylde de tilhørende prøvningsprocedurer og –krav som fastsat i en delegeret retsakt som omhandlet i stk. 12. Køretøjer, der drives af én, to eller flere gasarter, og/eller hybride el-køretøjer er undtaget fra SHED-prøvningskravene for fordampningsemissioner. Hybride el-køretøjer og/eller gasdrevne køretøjer, der delvis fremdrives af en motor med styret tænding (PI-motor), der kører på benzin, benzinblandinger eller ethanol, behøver kun være i overensstemmelse med gennemtrængelighedskravene for brændstoftank og brændstofforsyning som fastsat i en delegeret retsakt omhandlet i stk. 12.
8. Køretøjer, der drives af en motor med kompressionstænding (CI-motor), og som kun forbruger diesel med lav flygtighed, undtages fra grænseværdierne og kravene i forbindelse med fordampningsemissionsprøvningen.
9. Køretøjer i klasse L4e skal opfylde de miljøkrav, der er fastsat for køretøjer i klasse L3e i bilag V, og for så vidt angår prøvningstype I, IV, VII og VIII i bilag V, kan fabrikanten vælge, om alene basiskøretøjet uden sidevogn monteret skal prøves, eller om hele enheden skal prøves.
10. Ved "forureningsbegrænsende udskiftningsanordning" forstås en anordning eller et aggregat af anordninger, der er beregnet til at erstatte den originale forureningsbegrænsende anordning, og som kan godkendes som en separat teknisk enhed som defineret i de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakterne til denne forordning.

Fabrikanterne sikrer, at alle forureningsbegrænsende udskiftningsanordninger, der sælges eller ibrugtages i EU, er typegodkendt i overensstemmelse med denne forordning.

11. De krav, der er omhandlet i stk. 1 til 10, finder anvendelse på køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder i overensstemmelse med bilag II.
12. For at sikre et højt niveau af miljøbeskyttelse fastsætter Kommissionen de detaljerede tekniske specifikationer for miljøkrav, herunder prøvningsprocedurer for de områder, der er opført i stk. 2, 3, 4 og 5 i en delegeret retsakt i overensstemmelse med artikel 76, 77 og 78.

Artikel 22

Yderligere miljøkrav med hensyn til emission af drivhusgasser og brændstofforbrug

1. CO₂-emissioner (carbondioxid) bestemmes af fabrikanten i den relevante emissionsprøvningscyklus i laboratorium og indberettes til den godkendende myndighed. Brændstofforbruget beregnes enten på grundlag af laboratorieresultaterne for emission i forbindelse med typegodkendelsen eller måles og indberettes til den godkendende myndighed.
2. Resultatet af CO₂-målingen og det beregnede eller målte brændstofforbrug skal indgå i informationsmappen, og begge dele skal også være angivet i typeattesten.

Ud over angivelse i typeattesten sikrer fabrikanterne, at køberen af køretøjet ved købet modtager data om CO₂-emission og brændstofforbrug i et format, som de finder egnet.

3. Kommissionen fastsætter metoderne for måling af CO₂-emission og beregning eller måling af brændstofforbrug i en delegeret retsakt vedtaget i overensstemmelse med artikel 76, 77 og 78.

KAPITEL IV EU-TYPEGODKENDELSESPROCEDURER

Artikel 23

EU-typegodkendelsesprocedurer

1. Ved ansøgning om typegodkendelse kan fabrikanten vælge én af følgende procedurer:
 - a) trinvis typegodkendelse
 - b) enkelttrinstypegodkendelse
 - c) etapevis typegodkendelse.

For typegodkendelse af systemer, komponenter eller separate tekniske enheder finder enkelttrinstypegodkendelsen anvendelse.

2. Den trinvis typegodkendelse består af en trinvis indsamling af hele sættet af EU-typegodkendelsesattester for systemerne, komponenterne og de separate tekniske enheder til køretøjet, som på sidste trin fører til godkendelse af hele køretøjet
3. Enkeltrinstypegodkendelsen er en godkendelse af et køretøj som helhed i en enkelt operation.
4. I en etapevise typegodkendelsesprocedure attesterer en eller flere godkendende myndigheder, at en type delvis opbygget eller trinvis færdigopbygget køretøj opfylder de relevante administrative bestemmelser og tekniske krav i dette direktiv.

En etapevis typegodkendelse meddeles for de typer delvis opbyggede køretøjer og trinvis færdigopbyggede køretøjer, som svarer til specifikationerne i informationsmappen, og som opfylder de tekniske krav fastsat i de relevante retsakter, der er opført i bilag II, under hensyntagen til køretøjernes opbygningsstade.

Typegodkendelsen for den sidste etape i færdigopbygningen meddeles først, når den godkendende myndighed har kontrolleret, at typegodkendelse(r) meddelt for det ikke-færdigopbyggede køretøj, attesterer at det køretøj, der typegodkendes i den sidste etape, opfylder alle tekniske krav, der er gældende på det tidspunkt hvor typegodkendelse for det færdigopbyggede køretøj meddeles, og for den klasse, som typegodkendelse meddeles for.

Den etapevise typegodkendelse, som der henvises til i stk. 1, litra c), finder kun anvendelse på erhvervskøretøjer i underklasserne L5Be – U, L6Be – U og L7Be – U.

5. Valg af godkendelsesprocedure berører ikke de gældende krav, som den godkendte køretøjstype skal opfylde på det tidspunkt, hvor der meddeles typegodkendelse for køretøjet som helhed.
6. Kommissionen tillægges i artikel 73 gennemførelsesbeføjelser med henblik på at fastlægge modeller for de nærmere detaljer i ordningerne for typegodkendelsesprocedurerne.

Artikel 24

Ansøgning om typegodkendelse

1. Fabrikanten indsender ansøgningen om typegodkendelse til den godkendende myndighed.
2. Der må kun indgives én ansøgning for en bestemt type køretøj, system, komponent eller separat teknisk enhed, og den må kun indgives i én medlemsstat.
3. Der skal indsendes en separat ansøgning for hver type, der ønskes godkendt.

Artikel 25

Informationsmappe

1. Ansøgeren skal levere en informationsmappe til den godkendende myndighed.
2. Informationsmappen skal indeholde følgende:

- 1) et oplysningsskema i overensstemmelse med den model, der er fastlagt af Kommissionens i henhold til artikel 73
 - 2) alle data, tegninger, fotografier og andre oplysninger, der kræves i henhold til den gennemførelsesretsakt, der vedtages i henhold til artikel 73
 - 3) for køretøjer en angivelse af, hvilken procedure der er valgt i overensstemmelse med artikel 23, stk. 1.
3. Informationsmappen kan leveres på papir eller i elektronisk format.

Artikel 26

Særlige regler for oplysninger, der skal afgives ved ansøgning om typegodkendelse efter forskellige procedurer

1. En ansøgning om trinvis typegodkendelse skal vedlægges en informationsmappe i overensstemmelse med artikel 25 og et komplet sæt af de typegodkendelsesattester, der kræves i henhold til de gældende retsakter som opført i bilag II.
2. En ansøgning om enkelttrinsgodkendelse vedlægges en informationsfolder i overensstemmelse med artikel 25, der indeholder de relevante oplysninger i henhold til retsakterne opført i bilag II.
3. Med forbehold af stk. 1 og 2 afgives følgende oplysninger med henblik på etapevis typegodkendelse:
 - a) i første etape: de dele af informationsmappen og EU-typegodkendelsesattesterne, som kræves til et færdigopbygget køretøj, og som svarer til basiskøretøjets opbygningsstade
 - b) i anden og alle følgende etaper: de dele af informationsmappen og de EU-typegodkendelsesattester, som svarer til det aktuelle fremstillingsstade, samt en kopi af den EU-typegodkendelsesattest, der er udstedt for køretøjet på det forudgående fremstillingsstade, samt udtømmende detaljerede oplysninger om enhver ændring af og tilføjelse til køretøjet.
4. Den godkendende myndighed kan, hvis det er rimeligt, anmode fabrikanten om at indgive yderligere oplysninger, der måtte være nødvendige for at afgøre, hvilke prøvninger der er påkrævet, eller for at lette udførelsen af de påkrævede prøvninger.

KAPITEL V GENNEMFØRELSE AF EU- TYPEGODKENDELSESPROCEDURERNE

Artikel 27

Generelle bestemmelser

1. De godkendende myndigheder meddeler først EU-typegodkendelse efter at have kontrolleret de procedurer til sikring af produktionens overensstemmelse, der er

omhandlet i artikel 31, og at typen af køretøj, system, komponent eller separat teknisk enhed opfylder de gældende krav.

2. Meddelelse af EU-typegodkendelser finder sted i overensstemmelse med artikel 29, 30, 31 og 32.
3. Hvis en godkendende myndighed konstaterer, at en type køretøj, system, komponent eller separat teknisk enhed, selv om den opfylder de krævede bestemmelser, udgør en alvorlig risiko for sikkerheden eller i alvorlig grad skader miljøet eller folkesundheden, kan den afvise at meddele EU-typegodkendelse. I et sådant tilfælde sender den straks de godkendende myndigheder i de andre medlemsstater og Kommissionen en detaljeret sagsmappe, hvori den giver en begrundelse for sin beslutning, og dokumenterer de konstateringer, den har gjort.
4. EU-typegodkendelsesattesterne nummereres efter et harmoniseret system som fastlagt i gennemførelsesretsakten vedtaget i overensstemmelse med artikel 73.
5. Den godkendende myndighed sender inden for en frist på en måned de godkendende myndigheder i de andre medlemsstater en kopi af EU-typegodkendelsesattesten med bilag for hver type køretøj, som den har godkendt. Denne kopi kan være i form af en elektronisk fil.
6. Den godkendende myndighed underretter hurtigst muligt de godkendende myndigheder i de andre medlemsstater om nægtelse eller inddragelse af enhver køretøjsgodkendelse med angivelse af grundene hertil.
7. Den godkendende myndighed sender hver tredje måned de godkendende myndigheder i de andre medlemsstater en liste over EU-typegodkendelser for systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, som den har meddelt, ændret, nægtet eller inddraget i den forudgående periode.
8. Hvis den anmodes herom af en godkendende myndighed i en anden medlemsstat, skal den godkendende myndighed, der har meddelt en EU-typegodkendelse, inden for en frist på en måned efter at have modtaget anmodningen fremsende førstnævnte myndighed en kopi af den pågældende EU-typegodkendelsesattest med bilag. Denne kopi kan være i form af en elektronisk fil.
9. Hvis Kommissionen anmoder herom, fremsender den godkendende myndighed de oplysninger, der er beskrevet i punkt 5 til 8, også til Kommissionen.
10. Den godkendende myndighed samler en informationspakke, der omfatter informationsmappen plus prøvningsrapporten og alle andre dokumenter, som den tekniske tjeneste eller den godkendende myndighed har vedlagt informationsmappen under udførelsen af sine opgaver. Informationspakken skal indeholde et indeks over informationspakkens indhold, idet hver enkelt side er nummereret eller mærket, således at den let kan identificeres, og idet dokumentet skal være formateret således, at det registrerer de forskellige trin i administrationen af EF-typegodkendelsen, navnlig datoerne for revisioner og opdateringer.

Artikel 28

Særlige bestemmelser vedrørende meddelelse af EU-typegodkendelse af et helt køretøj

1. Typegodkendelsesattesten skal som bilag omfatte:
 - a) den informationspakke, der er omhandlet i artikel 27, stk. 10
 - b) prøvningsresultaterne
 - c) navn, stilling og underskriftsprøve for den eller de personer i virksomheden, som har bemyndigelse til at underskrive typeattester.
2. Typegodkendelsesattesten skal udstedes på grundlag af den model, der er fastlagt i gennemførelsesretsakten til denne forordning, som vedtaget i henhold til artikel 73.
3. Med hensyn til hver køretøjstype skal den godkendende myndighed:
 - a) udfylde alle de relevante afsnit af EU-typegodkendelsesattesten, herunder bilaget med prøvningsresultater, i overensstemmelse med modellen for typegodkendelsesattesten
 - b) samle indekset til informationspakken
 - c) hurtigst muligt udstede den udfyldte attest med bilag til ansøgeren.
4. I tilfælde af en EU-typegodkendelse, i forbindelse med hvilken der i overensstemmelse med artikel 39 er blevet pålagt begrænsninger med hensyn til gyldigheden eller givet fritagelser for visse bestemmelser i denne forordning eller de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der vedtaget under denne forordning, skal EU-typegodkendelsesattesten indeholde oplysninger om sådanne begrænsninger eller fritagelser.

Hvis fabrikanten vælger enkelttrinstypegodkendelsesproceduren, opstiller den godkendende myndighed en liste over gældende krav eller retsakter og vedhæfter denne liste til EU-typegodkendelsesattesten.

Artikel 29

Særlige bestemmelser vedrørende systemer, komponenter eller separate tekniske enheder

1. Der meddeles EU-typegodkendelse af et system, der er i overensstemmelse med angivelserne i informationsmappen, og som opfylder de tekniske krav, der er fastsat i de relevante retsakter opført i bilag II.
2. Der meddeles EU-komponenttypegodkendelse eller EU-typegodkendelse for separat teknisk enhed til komponenter eller separate tekniske enheder, der er i overensstemmelse med angivelserne i informationsmappen, og som opfylder de tekniske krav, der er fastsat i de relevante retsakter opført i bilag II.
3. Hvis komponenter eller separate tekniske enheder, uanset om de er beregnet til reparation, service eller vedligeholdelse, også er omfattet af en typegodkendelse af et system med hensyn til et køretøj, kræves der for disse ingen yderligere

komponentgodkendelse eller godkendelse af separat teknisk enhed, medmindre dette kræves i de relevante retsakter anført i bilag II.

4. Hvis en komponent eller separat teknisk enhed kun kan fungere efter hensigten eller udvise sine særlige egenskaber i forbindelse med andre af køretøjets dele, og hvis kontrol af opfyldelse af kravene derfor kun kan foretages, når komponenten eller den separate tekniske enhed er koblet sammen med andre af køretøjets dele, skal EU-typegodkendelsen af komponenten eller den separate tekniske enhed begrænses tilsvarende.

På EU-typegodkendelsesattesten skal der i så fald anføres eventuelle begrænsninger i anvendelsen af komponenten eller den separate tekniske enhed og eventuelle særlige monteringsforskrifter.

Når en sådan komponent eller separat teknisk enhed monteres af køretøjets fabrikant, skal overensstemmelse med evt. gældende begrænsninger kontrolleres på det tidspunkt, hvor køretøjet godkendes.

Artikel 30

Prøvningsmetoder med henblik på EU-typegodkendelse

1. Udpegede tekniske tjenester påviser ved passende prøvninger, at de tekniske krav i denne forordning og i de retsakter, der er opført i bilag II, er overholdt.

De prøvningsprocedurer, der er henvist til i første afsnit, og det særlige udstyr og værktøj, der er foreskrevet til udførelse af disse prøvninger, skal være dem, der er fastlagt i de relevante retsakter opført i bilag II.

2. Fabrikanten stiller det antal prøve køretøjer, komponenter eller separate tekniske enheder til rådighed for den godkendende myndighed, som i henhold til de relevante retsakter opført i bilag II kræves til udførelsen af de påkrævede prøvninger.
3. De påkrævede prøvninger skal udføres på køretøjer, komponenter og separate tekniske enheder, som er repræsentative for den type, der skal godkendes.

Fabrikanten kan dog efter aftale med den godkendende myndighed udvælge et køretøj, et system, en komponent eller en separat teknisk enhed, som, selv om det/den ikke er repræsentativ for den type, der skal godkendes, kombinerer en række af de mest ugunstige karakteristika med hensyn til det påkrævede niveau. Virtuelle prøvningsmetoder kan anvendes som hjælp i beslutningstagningen i udvælgelsesprocessen.

4. Virtuelle prøvningsmetoder kan efter anmodning fra fabrikanten anvendes som alternativer til de i stk. 1 omhandlede prøvningsprocedurer med forbehold af, at den godkendende myndighed godtager dette, for så vidt angår de krav, der er opført i de delegerede retsakter, der er vedtaget under denne forordning.
5. Virtuelle prøvningsmetoder skal opfylde de betingelser, der er fastsat i de delegerede retsakter, der er vedtaget under denne forordning.

6. For at sikre, at de resultater, der er opnået ved virtuel prøvning er ligeså meningsfulde som dem, der er opnået ved fysisk prøvning, fastsætter Kommissionen hvilke krav, der kan gøres til genstand for virtuel prøvning, og de betingelser under hvilke, den virtuelle prøvning skal udføres, ved hjælp af en delegeret retsakt i overensstemmelse med artikel 76, 77 og 78.

Artikel 31

Ordninger til sikring af produktionens overensstemmelse

1. Når en godkendende myndighed meddeler EU-typegodkendelse, skal den træffe de fornødne foranstaltninger for, om nødvendigt i samarbejde med de godkendende myndigheder i de øvrige medlemsstater, at kontrollere, om der er truffet passende forholdsregler til sikring af, at de producerede køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder er i overensstemmelse med den godkendte type.
2. Den godkendende myndighed, der har udstedt en EU-typegodkendelse, skal for denne godkendelse træffe de fornødne foranstaltninger for, om nødvendigt i samarbejde med de godkendende myndigheder i de øvrige medlemsstater, at kontrollere, at de forholdsregler, der er omhandlet i stk. 1, stadig er hensigtsmæssige, og at de producerede køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder stadig er i overensstemmelse med den godkendte type.
3. For at kontrollere, at et køretøj, et system, en komponent eller en separat teknisk enhed er i overensstemmelse med den godkendte type kan den godkendende myndighed, der har udstedt EU-typegodkendelsen, udføre enhver kontrol eller prøvning, der er forskrevet for de lovfæstede krav, som er genstand for EU-typegodkendelsen, på prøveeksemplarer udtaget hos fabrikanten, herunder i fabrikantens produktionsanlæg. Nærmere detaljer om kontrolprocedurer vil blive fastlagt i den gennemførelsesretsakt, der vedtages under denne forordning i overensstemmelse med artikel 73.
4. Når en godkendende myndighed, der har udstedt en EU-typegodkendelse, fastslår, at de forholdsregler, der er nævnt i stk. 1, ikke anvendes, afviger væsentligt fra de vedtagne forholdsregler og kontrolplaner, ikke længere anvendes eller ikke længere anses for at være egnede, selv om produktionen ikke er ophørt, skal denne godkendende myndighed træffe de fornødne foranstaltninger for at sikre, at proceduren for produktionens overensstemmelse følges korrekt, eller for at inddrage typegodkendelsen.
5. Beføjelserne til at vedtage den gennemførelsesretsakt, der fastsætter de nærmere ordninger med hensyn til produktionens overensstemmelse, overdrages til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 73 i denne forordning.

KAPITEL VI

ÆNDRINGER AF EU-TYPEGODKENDELSER

Artikel 32

Generelle bestemmelser

1. Fabrikanten meddeler hurtigst muligt den godkendende myndighed, der har udstedt EU-typegodkendelsen, alle ændringer i de oplysninger, der er registreret i informationspakken.

Denne myndighed beslutter hvilke af de procedurer, der er fastlagt i artikel 33, skal anvendes.

Om nødvendigt kan den godkendende myndighed efter høring af fabrikanten beslutte, at der skal udstedes en ny EU-typegodkendelse.

2. Ansøgning om ændring af en EU-typegodkendelse indgives udelukkende til den godkendende myndighed, der har udstedt den oprindelige EU-typegodkendelse.
3. Finder den pågældende godkendende myndighed, at det for at foretage en ændring er nødvendigt at gentage inspektioner eller prøvninger, underretter den fabrikanten herom.

De i artikel 33 omhandlede procedurer finder kun anvendelse, hvis den godkendende myndighed på grundlag af sådanne inspektioner eller prøvninger, har konkluderet, at kravene til EU-typegodkendelse stadig er opfyldt.

Artikel 33

Revision og udvidelse af EU-typegodkendelser

1. Er der sket ændringer i nogle af oplysningerne i informationspakken, uden at dette kræver en gentagelse af inspektioner eller prøvninger, betegnes ændringen som en "revision".

I sådanne tilfælde udsteder den godkendende myndighed det nødvendige rettelsesblad til informationspakken, idet hvert enkelt rettelsesblad mærkes tydeligt med ændringens art og datoen for den nye udstedelse. En samlet, ajourført version af informationspakken ledsaget af en nøjagtig beskrivelse af ændringerne anses for at opfylde dette krav.

2. Ændringen betegnes "udvidelse", hvis der er sket ændringer i nogle af oplysningerne i informationspakken, og et af nedenstående forhold gør sig gældende:
 - a) der kræves yderligere inspektioner eller nye prøvninger
 - b) der er foretaget ændringer i EU-typegodkendelsesattesten, bortset fra i bilagene
 - c) der træder nye krav i kraft i henhold til en af de retsakter, der er opført i bilag II, og de finder anvendelse på den godkendte køretøjstype, det godkendte

system, den godkendte komponent eller den godkendte separate tekniske enhed.

I sådanne tilfælde udsteder den godkendende myndighed en revideret EU-typegodkendelsesattest, der forsynes med et udvidelsesnummer, der stiger fortløbende i overensstemmelse med antallet af successive udvidelser, der allerede er udstedt. Godkendelsesattesten skal tydeligt angive årsagen til udvidelsen og datoen for den nye udstedelse.

3. Hver gang der udstedes ændrede blade eller udsendes en samlet, ajourført version, rettes også indekset til informationspakken, der er knyttet til typegodkendelsesattesten, således at datoen for den seneste udvidelse eller revision eller datoen for den seneste konsolidering af den ajourførte version fremgår.

Artikel 34

Udstedelse og meddelelse af ændringer

1. Hvis der foretages en udvidelse, ajourføres alle relevante sektioner i EU-typegodkendelsesattesten, bilagene hertil samt indekset til informationspakken. Den ajourførte attest og bilagene hertil udstedes hurtigst muligt til ansøgeren.
2. Hvis der er tale om en revision, udsteder den godkendende myndighed hurtigst muligt de reviderede dokumenter eller eventuelt den samlede ajourførte version, herunder det reviderede indeks til informationspakken, til ansøgeren.
3. Den godkendende myndighed underretter de godkendende myndigheder i de andre medlemsstater om enhver ændring af EU-typegodkendelser efter de procedurer, der er omhandlet i artikel 27.

KAPITEL VII EU-TYPEGODKENDELSERS GYLDIGHED

Artikel 35

Gyldighedens ophør

1. En EU-typegodkendelse udstedes med ubegrænset varighed.
2. En EU-typegodkendelse af et køretøj ophører med at være gyldig i et af følgende tilfælde:
 - a) når nye krav i en retsakt, som finder anvendelse på den godkendte køretøjstype, bliver obligatoriske i forbindelse med salg, registrering eller ibrugtagning af nye køretøjer, og det ikke er muligt at ajourføre typegodkendelsen i overensstemmelse hermed
 - b) når produktionen af det godkendte køretøj ophører definitivt og frivilligt
 - c) når gyldigheden af typegodkendelsen udløber som følge af en særlig begrænsning i henhold til artikel 38.

3. Hvis det kun er en variant inden for en type eller en version inden for en variant, der bliver ugyldig, mister EU-typegodkendelsen af det pågældende køretøj kun sin gyldighed for så vidt angår den pågældende variant eller version.

4. Når produktionen af en køretøjstype ophører definitivt, underretter fabrikanten den godkendende myndighed, der har udstedt EU-typegodkendelsen for dette køretøj.

Efter modtagelse af den underretning, der er omhandlet i første afsnit, underretter den godkendende myndighed, der meddelte godkendelse for køretøjet, de godkendende myndigheder i de andre medlemsstater herom inden for en måned.

5. Hvis en EU-typegodkendelse af et køretøj er ved at blive ugyldig, underretter fabrikanten, med forbehold af bestemmelserne i stk. 4, den godkendende myndighed, der har udstedt EU-typegodkendelsen.

Den godkendende myndighed, der har meddelt EU-typegodkendelsen, meddeler hurtigst muligt alle relevante oplysninger til de godkendende myndigheder i de andre medlemsstater, således at artikel 39 i givet fald kan finde anvendelse.

Den underretning, der er omhandlet i andet afsnit skal navnlig angive produktionsdatoen og identifikationsnummeret på det sidste køretøj, der er produceret.

KAPITEL VIII TYPEATTEST OG MÆRKNING

Artikel 36 Typeattest

1. I sin egenskab af indehaver af en EU-typegodkendelsesattest for et helt køretøj leverer fabrikanten en typeattest i papirformat, der skal ledsage ethvert køretøj, uanset om dette er færdigopbygget, delvis opbygget eller trinvis færdigopbygget, som produceres i overensstemmelse med den godkendte køretøjstype.

En sådan attest leveres gratis til køberen sammen med køretøjet. Dets levering må ikke gøres afhængig af en udtrykkelig anmodning eller indsendelse af yderligere oplysninger til fabrikanten.

2. Fabrikanten anvender den model af typeattesten, der vedtages af Kommissionen i overensstemmelse med artikel 73.

3. Medmindre andet er aftalt med køretøjets køber, udfærdiges typeattesten på det officielle sprog i den medlemsstat, hvor køretøjet købes.

4. Typeattesten skal udføres på en sådan måde, at falskneri forhindres. Det papir, som anvendes, skal derfor enten være beskyttet med kulørt grafik eller forsynet med et vandmærke i form af fabrikantens identifikationsmærke.

5. Hele typeattesten udfyldes, og den må ikke indeholde begrænsninger med hensyn til køretøjets brug, bortset fra begrænsninger, som der er truffet bestemmelse om i den gennemførelsesretsakt, der er vedtaget i overensstemmelse med artikel 73.
6. For delvis opbyggede og etapevis færdigopbyggede køretøjer udfylder fabrikanten kun de punkter i typeattesten, som vedrører dele, der er tilføjet eller ændret i forhold til det foregående godkendelsestrin, og vedføj i givet fald alle typeattester fra det forudgående trin til typeattesten.
7. Typeattesten, som beskrevet i gennemførelsesretsakten til denne forordning for køretøjer godkendt i henhold til stk. 39 i artikel 2, skal som overskrift have "For færdigopbyggede/etapevis færdigopbyggede køretøjer typegodkendt i henhold til artikel 39 (foreløbig godkendelse)".
8. Typeattesten, som beskrevet i gennemførelsesretsakten til denne forordning, for køretøjer, som er godkendt i overensstemmelse med artikel 41, skal som overskrift have "For færdigopbyggede/trinvis færdigopbyggede køretøjer typegodkendt i små serier", og i nærheden heraf anføres produktionsåret efterfulgt af et serienummer mellem 1 og den grænse, der er angivet i gennemførelsesretsakten, som for hvert produktionsår viser det pågældende køretøjs placering i den produktionen det pågældende år.
9. Med forbehold af bestemmelserne i stk. 1 kan fabrikanten fremsende data eller oplysninger i typeattesten elektronisk til de nationale myndigheder.
10. Kun fabrikanten må udstede en genpart af typeattesten. Ordet "genpart" skal være tydeligt og synligt angivet på forsiden af genparten af typeattesten.

Artikel 37

Lovpligtig mærkning af køretøjer og typegodkendelsesmærker på komponenter og separate tekniske enheder

1. Fabrikanten af et køretøj forsyner hvert køretøj fremstillet i overensstemmelse med den godkendte type med det foreskrevne skilt, der kræves i henhold til den relevante delegerede retsakt eller gennemførelsesretsakt opført i bilag II.
2. Fabrikanten af en komponent eller en separat teknisk enhed, uanset om den indgår i et system, anbringer det typegodkendelsesmærke, der kræves i henhold til den relevante delegerede retsakt eller gennemførelsesretsakt opført i bilag II, på alle komponenter og separate tekniske enheder, der fremstilles i overensstemmelse med den godkendte type.
3. Såfremt et sådant typegodkendelsesmærke ikke er påkrævet for en komponent eller en separat teknisk enhed, anbringer fabrikanten mindst sit fabriks- eller firmamærke og typenummer og et identifikationsnummer.
4. Det foreskrevne EU-skilt og typegodkendelsesmærke skal være i overensstemmelse med modellen i gennemførelsesretsakten fastlagt i artikel 73 og vedtaget i henhold til denne forordning.

KAPITEL IX

UNDTAGELSER FOR NYE TEKNOLOGIER ELLER PRINCIPPER

Artikel 38

Undtagelser for nye teknologier eller nye principper

1. Fabrikanten kan ansøge om EU-typegodkendelse af en type system, komponent eller separat teknisk enhed, hvori indgår nye teknologier eller principper, som er uoverensstemmende med en eller flere af de retsakter, der er anført i bilag II.
2. Den godkendende myndighed meddeler den EU-typegodkendelse, der er omhandlet i stk. 1, hvis alle efterfølgende betingelser er opfyldt:
 - a) ansøgningen indeholder en begrundelse for, hvorfor de pågældende teknologier eller principper forhindrer systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed i at være i overensstemmelse med en eller flere af retsakterne opført i bilag II
 - b) ansøgningen beskriver den nye teknologis sikkerhedsmæssige og miljømæssige virkninger og de foranstaltninger, der er truffet for at sikre, at der mindst er opnået samme niveau af sikkerhed og miljøbeskyttelse som det, der opnås med de krav, som der søges om undtagelse fra
 - c) der forelægges prøvningsbeskrivelser og –resultater, der påviser, at betingelserne i litra b) er opfyldt.
3. Meddelelse af en undtagelse for nye teknologier eller nye principper kræver tilladelse fra Kommissionen i form af en beslutning vedtaget i henhold til den procedure, der er omhandlet i artikel 74, stk. 2.
4. Indtil Kommissionens afgørelse om tilladelse foreligger, kan den godkendende myndighed udstede en foreløbig godkendelse, der kun er gyldig i den pågældende medlemsstat, for en køretøjstype, der er omfattet af den undtagelse, der ansøges om. Den godkendende myndighed underretter hurtigst muligt Kommissionen og andre medlemsstater herom ved hjælp af en sagsmappe, der indeholder de oplysninger, der er omhandlet i stk. 2.
5. Andre godkendende myndigheder kan beslutte at acceptere den foreløbige godkendelse, der er nævnt i stk. 4, på deres område.
6. Hvis det er relevant, angives det også i Kommissionens godkendelse som omhandlet i stk. 3, om undtagelsen er underlagt begrænsninger. I alle tilfælde er typegodkendelsen gyldig i mindst 36 måneder.
7. Hvis Kommissionen beslutter at nægte at give tilladelse, giver den godkendende myndighed omgående indehaveren af den foreløbige typegodkendelse, der er nævnt i stk. 4, meddelelse om, at den foreløbige godkendelse vil blive inddraget 6 måneder efter datoen for Kommissionens afgørelse.

Køretøjer, der er fremstillet i overensstemmelse med den foreløbige godkendelse, inden dens gyldighed ophørte, skal kunne sælges, registreres eller ibrugtages i de medlemsstater, der har accepteret den foreløbige godkendelse.

Artikel 39

Efterfølgende behov for at tilpasse lovgivningskravene

1. Hvis Kommissionen godkender en undtagelse i henhold til artikel 38, træffer den, når det er nødvendigt, omgående de nødvendige foranstaltninger for at tilpasse de berørte delegerede retsakter eller gennemførelsesretsakter til den teknologiske udvikling.

Hvis en undtagelse i henhold til artikel 38 har relation til et FN/ECE-regulativ, foreslår Kommissionen en ændring af FN/ECE-regulativet efter den procedure, der er fastlagt i overenskomsten under FN's Økonomiske Kommission for Europa om indførelse af ensartede tekniske forskrifter for hjulkøretøjer samt udstyr og dele, som kan monteres og/eller benyttes på hjulkøretøjer, samt vilkårene for gensidig anerkendelse af godkendelser, der er meddelt på grundlag af sådanne forskrifter⁵⁴.

2. Så snart de relevante retsakter er blevet ændret, ophæves enhver begrænsning i forbindelse med afgørelsen om godkendelse af undtagelsen omgående.

Hvis der ikke er truffet de nødvendige foranstaltninger til at tilpasse de delegerede retsakter eller gennemførelsesretsakter, kan gyldigheden af en undtagelse udvides efter anmodning fra den medlemsstat, som udstedte godkendelsen, ved en beslutning fra Kommissionen efter proceduren i artikel 74, stk. 2.

KAPITEL X KØRETØJER FREMSTILLET I SMÅ SERIER

Artikel 40

National typegodkendelse af små serier

1. Fabrikanten kan ansøge om en typegodkendelse af små serier for en type køretøj inden for de kvantitative grænser, der er fastlagt i bilag III. Disse grænser finder anvendelse på salg, registrering eller ibrugtagning af køretøjer af den godkendte type på EU-markedet inden for et givet år.

Ved typegodkendelse af små serier kan den nationale myndighed, hvis den har en rimelig begrundelse herfor, give fritagelse for et eller flere af kravene i en eller flere af de retsakter, der er opført i bilag II, forudsat at den fastsætter alternative krav.

2. De alternative krav omhandlet i stk. 1 skal sikre et niveau af funktionel sikkerhed og miljøbeskyttelse, som i muligt omfang svarer til det niveau, der er sikret ved den eller de relevante retsakter opført i bilag II.

⁵⁴ http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/technical-harmonisation/global-harmonisation/index_en.htm#h2-1

3. Ved typegodkendelse af køretøjer i henhold til denne artikel skal systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, der er typegodkendt i overensstemmelse med de retsakter, der er opført i bilag II, accepteres.
4. Typegodkendelsesattesten for køretøjer godkendt efter denne artikel udfærdiges i overensstemmelse med den model, der er beskrevet i en gennemførelsesretsakt vedtaget i henhold til artikel 73, men må ikke bære overskriften "EU-køretøjstypegodkendelse" og skal specificere indholdet af de fritagelser, der er meddelt i henhold til stk. 1. Typegodkendelsesattesterne nummereres i henhold til gennemførelsesretsakten vedtaget i henhold til artikel 73.
5. Gyldigheden af en national typegodkendelse af små serier skal begrænses til den medlemsstat, hvis godkendende myndighed udstedte den.

Hvis fabrikanten anmoder herom, fremsendes en kopi af typegodkendelsesattesten og dens bilag dog med anbefalet brev eller elektronisk post til de godkendende myndigheder i de af fabrikanten angivne medlemsstater.

Inden for en frist på 3 måneder efter modtagelsen af den i afsnit 2 omhandlede anmodning beslutter de godkendende myndigheder i de af fabrikanten angivne medlemsstater, om de accepterer typegodkendelsen eller ej. De meddeler formelt deres beslutning til den godkendende myndighed, som har meddelt national typegodkendelse af små serier.

Medlemsstaternes godkendende myndigheder skal acceptere en typegodkendelse, medmindre de har rimelige grunde til at mene, at de tekniske bestemmelser, som køretøjet er godkendt på grundlag af, ikke er ækvivalente med deres egne bestemmelser.

6. På anmodning fra en ansøger om en national typegodkendelse af små serier, som ønsker at sælge, registrere eller være ansvarlig for ibrugtagningen af et køretøj på markedet i en anden medlemsstat, skal den godkendende myndighed, som meddelte national typegodkendelse af små serier, levere den pågældende ansøger en kopi af typegodkendelsesattesten, inklusive informationspakken. Typegodkendelsesmyndigheden i den anden medlemsstat skal tillade salg, registrering eller ibrugtagning af køretøjet, medmindre den har rimelige grunde til at mene, at de tekniske bestemmelser, som køretøjet er godkendt på grundlag af, ikke er ækvivalente med dens egne bestemmelser.

KAPITEL XI

INDIVIDUELLE GODKENDELSER

Artikel 41

Individuelle godkendelser

1. På anmodning fra køretøjets ejer, skal de godkendende myndigheder udstede en individuel godkendelse af et køretøj, som er i overensstemmelse med beskrivelsen vedlagt ansøgningen og opfylder bestemmelserne i denne forordning.

2. I den individuelle godkendelsesprocedure skal de godkendende myndigheder attestere, at køretøjet er i overensstemmelse med de relevante retsakter opført i bilag II.
3. En individuel godkendelse gælder for et bestemt køretøj, uanset om det er unikt eller ej.
4. Ansøgninger om individuel godkendelse må højst omfatte 5 køretøjer af samme type.
5. Efter meddelelse af typegodkendelsen skal den godkendende myndighed hurtigst muligt udstede den individuelle typegodkendelse.
6. Formatet af den individuelle godkendelsesattest skal baseres på den model for EU-typegodkendelsesattest, der er beskrevet i den gennemførelsesretsakt, der er vedtaget i henhold til artikel 73, og skal mindst indeholde de oplysninger, der er nødvendige for at udfylde den ansøgning om registrering, der er truffet bestemmelse om i Rådets direktiv 1999/37/EF⁵⁵.

Individuelle godkendelsesattester må ikke bære overskriften "EU-køretøjstypegodkendelse". En individuel godkendelsesattest mærkes med det pågældende køretøjs identifikationsnummer.

7. Denne artikel finder anvendelse på køretøjer, som på tidspunktet for ansøgning om den individuelle godkendelse ikke tidligere har været solgt eller endnu ikke er ibrugtaget, og i denne forbindelse er blevet identificeret og har fået udstedt et registreringsnummer, herunder foreløbige registreringer eller kortvarige midlertidige registreringer eller erhvervsregistreringer, eller som kun har været solgt, registreret eller ibrugtaget i mindre end seks måneder.
8. Bestemmelserne i dette kapitel kan anvendes på køretøjer, der er typegodkendt i overensstemmelse med denne forordning, og som er blevet ændret før salg, registrering eller ibrugtagning af køretøjet.

Artikel 42

Undtagelser for individuelle godkendelser

1. En godkendende myndighed kan fritage køretøjet for overensstemmelse med krav fastlagt i en eller flere af de retsakter, der er opført i bilag II, forudsat at den godkendende myndighed pålægger alternative krav og har rimelige grunde til at give en sådan undtagelse.
2. De alternative krav skal sikre et niveau af funktionel sikkerhed og miljøbeskyttelse, som i muligt omfang svarer til det niveau, der er sikret ved den relevante retsakt opført i bilag II.

De godkendende myndigheder må ikke udføre destruktive prøvninger. De skal gøre brug af alle relevante oplysninger fra ansøgeren om en individuel godkendelse, som viser, at de alternative krav er opfyldt.

⁵⁵ EFT L 138 af 1.6.1999, s. 57.

De godkendende myndigheder skal acceptere enhver EU-typegodkendelse for et system, en komponent eller en separat teknisk enhed i stedet for de alternative krav.

3. Den godkendende myndighed udsteder en individuel godkendelse, hvis køretøjet svarer til den beskrivelse, der er vedlagt ansøgningen, og opfylder de gældende tekniske krav, og skal hurtigst muligt udstede den individuelle godkendelsesattest.

Formatet af den individuelle godkendelsesattest skal baseres på den model for EU-typegodkendelsesattest, der er omhandlet i artikel 28, stk. 2, og skal mindst indeholde de oplysninger, der er nødvendige for at udfylde den ansøgning om registrering, der er truffet bestemmelse om i Rådets direktiv 1999/37/EF⁵⁶.

Individuelle godkendelsesattester må ikke have overskriften "EU-køretøjsgodkendelse". En individuel godkendelsesattest mærkes med det pågældende køretøjs identifikationsnummer.

Artikel 43

Gyldighed og accept af individuelle godkendelser

1. Gyldigheden af en individuel godkendelse er begrænset til den medlemsstat, der har udstedt den.
2. Hvis et køretøj med en individuel godkendelse skal sælges, registreres eller ibrugtages i en anden medlemsstat, skal den godkendende myndighed, der har udstedt godkendelsen, på anmodning sende ansøgeren om en individuel godkendelse en redegørelse for de tekniske bestemmelser, som køretøjet er godkendt på grundlag af, sammen med alle yderligere oplysninger med en detaljeret angivelse af arten af de tekniske krav, som opfyldes af det pågældende køretøj.
3. For så vidt angår et køretøj, som en godkendende myndighed i én medlemsstat har udstedt en individuel godkendelse for efter bestemmelserne i artikel 34, skal den anden medlemsstat tillade, at dette køretøj sælges, registreres eller ibrugtages, medmindre den har rimelige grunde til at mene, at de tekniske bestemmelser, som køretøjet er godkendt på grundlag af, ikke er ækvivalente med dens egne bestemmelser.
4. På anmodning fra køretøjets ejer, skal de godkendende myndigheder udstede en individuel godkendelse af et køretøj, som er i overensstemmelse med bestemmelserne i denne forordning. De godkendende myndigheder skal i så fald acceptere den individuelle godkendelse og tillade salg, registrering og ibrugtagning af køretøjet.

⁵⁶ EFT L 138 af 1.6.1999, s. 57.

Artikel 44

Særlige bestemmelser vedrørende individuelle godkendelser

1. Bestemmelserne i dette kapitel kan anvendes på køretøjer, der er typegodkendt i overensstemmelse med nærværende forordning, og som er blevet ændret inden deres første salg, registrering eller ibrugtagning.
2. Den procedure, der er beskrevet i dette kapitel, kan anvendes på et bestemt køretøj på de forskellige trin i færdigopbygningen af et køretøj i overensstemmelse med den etapevise typegodkendelsesprocedure.
3. Den procedure, der er fastsat i dette kapitel, må ikke erstatte en mellemetape inden for den normale sekvens i en etapevis typegodkendelsesprocedure og må ikke finde anvendelse med henblik på at opnå godkendelse af første etape af et køretøj.

KAPITEL XII SALG, REGISTRERING OG IBRUGTAGNING

Artikel 45

Salg, registrering og ibrugtagning af køretøjer

1. Med forbehold for bestemmelserne i artikel 41 og 42 må køretøjer, for hvilke en EU-typegodkendelse af hele køretøjer er obligatorisk, eller for hvilke fabrikanten har opnået sådan typegodkendelse i henhold til denne forordning, kun sælges, registreres eller ibrugtages, hvis de er ledsaget af en gyldig typeattest udstedt i henhold til artikel 36.

Hvis der er tale om delvis opbyggede køretøjer, er salg eller ibrugtagning af sådanne køretøjer tilladt, men de myndigheder, der er ansvarlige for registrering af køretøjer i den pågældende medlemsstat, kan nægte at meddele permanent registrering og tilladelse til brug på vej for sådanne køretøjer.

2. For så vidt angår køretøjer fremstillet i små serier må antallet af køretøjer, der sælges, registreres eller ibrugtages inden for et enkelt år, ikke overstige det antal enheder, der er angivet i bilag III.
3. Stk. 1 finder hverken anvendelse på køretøjer, der er beregnet på at blive anvendt af de væbnede styrker, civilforsvaret, brandvæsenet eller ordensmagten, eller på køretøjer, der typegodkendes i henhold til artikel 40 eller 43.
4. På anmodning fra køretøjets ejer, skal de godkendende myndigheder udstede en individuel godkendelse af et køretøj, som er i overensstemmelse med bestemmelserne i denne forordning. De godkendende myndigheder skal i så fald acceptere den individuelle godkendelse og tillade salg, registrering og ibrugtagning af køretøjet.

Artikel 46

Salg, registrering og ibrugtagning af restkøretøjer

1. Med forbehold for mængdegrænserne og tidsgrænserne angivet i stk. 2 og 4 kan køretøjer, der er i overensstemmelse med en type køretøj, hvis EU-typegodkendelse ikke længere er gyldig, registreres.

Første afsnit gælder kun for køretøjer inden for Unionens område, der var omfattet af en gyldig EU-typegodkendelse på fremstillingstidspunktet, men som ikke var blevet registreret, før den pågældende EU-typegodkendelse mistede sin gyldighed.

2. Stk. 1 er begrænset til en periode på tolv måneder for færdigopbyggede køretøjer og til atten måneder for trinvis færdigopbyggede køretøjer, fra den dato, hvor EU-typegodkendelsen blev ugyldig.
3. En fabrikant, der ønsker at anvende bestemmelserne i stk. 1, indgiver en ansøgning herom til de kompetente myndigheder i hver af de medlemsstater, hvor de pågældende køretøjer skal registreres. I ansøgningen angives de tekniske eller økonomiske grunde, der er til hinder for, at køretøjerne er i overensstemmelse med de nye typegodkendelseskrav.

Inden for en periode på tre måneder efter modtagelse af en sådan ansøgning afgør de nationale myndigheder, hvorvidt og for hvilket antal køretøjer de tillader, at disse køretøjer registreres inden for deres område.

4. Antallet af restkøretøjer må ikke overstige 10 % af antallet af køretøjer registreret de to forudgående år eller 10 køretøjer pr. medlemsstat, afhængigt af hvilket tal der er det største.
5. Før registreringen udsteder fabrikanten en ny typeattest for restkøretøjer, hvori køretøjet angives at være et "restkøretøj", og hvori antallet og medlemsstaten for den første registrering angives i overensstemmelse med modellen for typeattester, der er fastlagt af Kommissionen i overensstemmelse med artikel 73.
6. Medlemsstaterne sikrer, at antallet af køretøjer, der registreres efter proceduren i denne artikel, overvåges effektivt.
7. Denne artikel finder kun anvendelse på ophør som følge af ophør af typegodkendelsens gyldighed i det tilfælde, der er omhandlet i artikel 35, stk. 2.

Artikel 47

Salg og ibrugtagning af komponenter og separate tekniske enheder

1. Komponenter eller separate tekniske enheder må kun sælges og ibrugtages, hvis de er i overensstemmelse med kravene i de relevante delegerede retsakter opført i bilag II og er behørigt mærket i overensstemmelse med artikel 37.
2. Stk. 1 finder ikke anvendelse i forbindelse med komponenter eller separate tekniske enheder, som er fremstillet eller specielt konstrueret til nye køretøjer, som ikke er omfattet af denne forordning.

3. Uanset stk. 1 kan medlemsstaterne tillade salg og ibrugtagning af komponenter eller separate tekniske enheder, der er undtaget fra en eller flere bestemmelser i denne forordning i medfør af artikel 38 eller er beregnet til montering på køretøjer, der er omfattet af godkendelser i henhold til artikel 40 eller 41 for så vidt angår den pågældende komponent eller separate tekniske enhed.
4. Uanset stk. 1, og medmindre andet er fastsat i denne forordning eller en delegeret retsakt hertil, kan medlemsstater tillade salg eller ibrugtagning af komponenter eller separate tekniske enheder, som er beregnet til montering på køretøjer, som ved salg eller ibrugtagning ikke skulle EU-typegodkendes i henhold til denne forordning eller direktiv 2002/24/EF.

KAPITEL XIII BESKYTTELSKLAUSULER

Artikel 48

Procedure vedrørende køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, der udgør en risiko på nationalt niveau

1. Hvis markedsovervågningsmyndighederne i en af medlemsstaterne har truffet foranstaltninger i henhold til artikel 20 i forordning (EF) nr. 765/2008, eller hvis de har tilstrækkelig grund til at antage, at et køretøj, et system, en komponent eller en separat teknisk enhed, der er omfattet af denne forordning, udgør en risiko for menneskers sundhed eller sikkerhed eller for andre samfundsinteresser, der er omfattet af denne forordning, skal de foretage en evaluering af det/den pågældende køretøj, system, komponent eller separate tekniske enhed omfattende alle de krav, der er fastlagt i denne forordning. De relevante erhvervsdrivende skal samarbejde fuldt ud med markedsovervågningsmyndighederne.

Hvis markedsovervågningsmyndighederne og/eller godkendelsesmyndighederne i forbindelse med denne evaluering konstaterer, at køretøjet, systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed ikke opfylder kravene i denne forordning, skal de hurtigst muligt anmode den relevante erhvervsdrivende om at træffe alle fornødne foranstaltninger for at bringe køretøjet, systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed i overensstemmelse med disse krav eller for at trække køretøjet, systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed tilbage fra markedet eller kalde det tilbage inden for en rimelig tidsfrist i forhold til risikoens art.

Den godkendende myndighed underretter den relevante tekniske tjeneste om de foranstaltninger, der er truffet i overensstemmelse med første og andet afsnit. Artikel 21 i forordning (EF) nr. 765/2008 finder anvendelse på de i andet afsnit omhandlede foranstaltninger.

2. Hvis de godkendende myndigheder konstaterer, at den manglende overensstemmelse med kravene ikke er begrænset til medlemsstatens område, skal de underrette Kommissionen og de øvrige medlemsstater om resultaterne af evalueringen og om de foranstaltninger, de har pålagt den erhvervsdrivende at træffe.

3. Den erhvervsdrivende skal sikre, at der med hensyn til alle ikke-overensstemmende køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, som han har solgt, registreret eller er ansvarlig for ibrugtagningen af, træffes egnede afhjælpende foranstaltninger i hele EU.
4. Hvis den pågældende erhvervsdrivende inden for den frist, der er omhandlet i stk. 1, andet afsnit, ikke træffer de fornødne foranstaltninger, skal de nationale myndigheder træffe de nødvendige foranstaltninger for at forbyde eller begrænse salg, registrering eller ibrugtagning af det/den ikke-overensstemmende køretøj, system, komponent eller separate tekniske enhed på det nationale marked eller for at trække dem tilbage fra markedet eller tilbagekalde dem.
5. De nationale myndigheder underretter hurtigst muligt Kommissionen og de øvrige medlemsstater om sådanne foranstaltninger.

De oplysninger, der gives, skal omfatte alle tilgængelige enkeltheder, særlig hvad angår de nødvendige data til identifikation af det/den ikke-overensstemmende køretøj, system, komponent eller separate tekniske enhed, dets/dens oprindelse, arten af den påståede manglende overensstemmelse og af den pågældende risiko, arten og varigheden af de trufne nationale foranstaltninger samt de synspunkter, som den relevante erhvervsdrivende har fremsat. De godkendende myndigheder skal især oplyse, om den manglende overensstemmelse med kravene:

- a) skyldes at køretøjet, systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed ikke opfylder kravene vedrørende menneskers sundhed eller sikkerhed, beskyttelse af miljøet eller andre samfundsinteresser omfattet af denne forordning eller
 - b) skyldes mangler i de relevante retsakter opført i bilag II.
6. De øvrige medlemsstater ud over den medlemsstat, der har indledt proceduren, skal inden for en måned underrette Kommissionen og de øvrige medlemsstater om de trufne foranstaltninger og om yderligere oplysninger, som de måtte råde over, om det/den pågældende køretøjs, systems, komponents eller separate tekniske enheds manglende overensstemmelse med kravene, og om deres indsigelser, hvis de ikke er indforstået med den meddelte nationale foranstaltning.
 7. Hvis der ikke inden for en måned efter modtagelsen af de i stk. 6 omhandlede oplysninger er blevet gjort indsigelse af en anden medlemsstat eller Kommissionen mod en foreløbig foranstaltning truffet af en medlemsstat, anses foranstaltningen for at være berettiget.
 8. Medlemsstaterne skal sikre, at der hurtigst muligt træffes de fornødne begrænsende foranstaltninger med hensyn til det/den pågældende køretøj, system, komponent eller separate tekniske enhed, f.eks. tilbagetrækning af køretøjet, systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed fra deres marked.

Artikel 49
Beskyttelsesprocedure på EU-plan

1. Hvis der under proceduren i artikel 41 gøres indsigelse mod en medlemsstats foranstaltning, eller hvis Kommissionen finder, at en national foranstaltning er i modstrid med EU-lovgivningen, skal Kommissionen hurtigst muligt vurdere den nationale foranstaltning efter høring af medlemsstaterne og den eller de relevante erhvervsdrivende. På grundlag af resultaterne af denne vurdering træffer Kommissionen afgørelse om, hvorvidt den nationale foranstaltning er berettiget eller ej.

Kommissionen meddeler sin afgørelse til medlemsstaterne og den eller de relevante erhvervsdrivende.

2. Hvis den nationale foranstaltning anses for at være berettiget, skal samtlige medlemsstater træffe de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at det/den ikke-overensstemmende køretøj, system, komponent eller separate tekniske enhed trækkes tilbage fra deres marked, og underrette Kommissionen herom. Hvis den nationale foranstaltning anses for ikke at være berettiget, trækker den pågældende medlemsstat foranstaltningen tilbage.
3. Hvis den nationale foranstaltning anses for berettiget og tilskrives mangler i denne forordning eller i delegerede retsakter eller gennemførelsesretsakter vedtaget under denne forordning, foreslår Kommissionen egnede foranstaltninger som følger:
 - a) hvis det drejer sig om delegerede retsakter eller gennemførelsesretsakter under denne forordning, foreslår Kommissionen de nødvendige ændringer til den pågældende retsakt
 - b) hvis der er tale om FN/ECE-regulativer, foreslår Kommissionen de nødvendige udkast til ændringer af de relevante FN/ECE-regulativer efter den procedure, der finder anvendelse i henhold til den reviderede 1958-overenskomst.

Artikel 50
Overensstemmende køretøjer, systemer eller tekniske enheder, som udgør en risiko

1. Hvis en national myndighed efter at have foretaget en vurdering i henhold til artikel 49, stk. 1, finder, at et/en køretøj, system, komponent eller separat teknisk enhed, selv om det/den opfylder de gældende krav eller er behørigt mærket, udgør en alvorlig sikkerhedsrisiko eller i alvorlig grad kan skade miljøet eller den offentlige sundhed, pålægger den nationale myndighed den pågældende erhvervsdrivende at træffe alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at det/den pågældende køretøj, system, komponent eller separate tekniske enhed, når det/den sælges eller registreres eller efter dets/dens ibrugtagning, ikke længere udgør en risiko, eller for at trække køretøjet, systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed tilbage fra markedet eller tilbagekalde det/den inden for en rimelig tidsfrist i forhold til risikoen art. Registreringsmyndigheden kan i en periode på højst seks måneder nægte at tillade registreringen af sådanne køretøjer inden for dens område.
2. For så vidt angår et køretøj, et system, en komponent eller en separat teknisk enhed som omhandlet i stk. 1, sikrer den erhvervsdrivende at der træffes afhjælpende

foranstaltninger med hensyn til alle sådanne køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, der sælges eller registreres i Unionen eller ibrugtages i Unionen.

3. Medlemsstaten underretter inden for en måned Kommissionen og de andre medlemsstater om alle foreliggende detaljer, især de data, der er nødvendige for identifikation af det/den pågældende køretøj, system, komponent eller separate tekniske enhed, køretøjets, systemets, komponentens eller den separate tekniske enheds oprindelse og forsyningskæde, risikoen art samt arten og varigheden af den trufne nationale foranstaltning.
4. Kommissionen skal hurtigst muligt høre medlemsstaterne og den eller de pågældende erhvervsdrivende og især den godkendende myndighed, der har meddelt typegodkendelse, og vurdere den nationale foranstaltning. På grundlag af denne vurdering træffer Kommissionen afgørelse om, hvorvidt den nationale foranstaltning er berettiget eller ej, og foreslår om nødvendigt passende foranstaltninger.
5. Kommissionen retter sin afgørelse til alle medlemsstaterne og meddeler den straks til den eller de relevante erhvervsdrivende.

Artikel 51

Køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, der ikke er i overensstemmelse med den godkendte type

1. Den godkendende myndighed, som har meddelt en EU-typegodkendelse, træffer, hvis nye køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, som er ledsaget af en typeattest eller er forsynet med et godkendelsesmærke, ikke er i overensstemmelse med den type, den har godkendt, de nødvendige foranstaltninger, herunder inddragelse af typegodkendelsen, for at sikre, at de køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, der produceres, bringes i overensstemmelse med den godkendte type. Inden for en frist på en måned underretter den de godkendende myndigheder i de andre medlemsstater om, hvilke foranstaltninger, der er truffet.
2. For så vidt angår stk. 1 anses afvigelser fra oplysningerne i EU-typegodkendelsesattesten eller informationspakken for at udgøre en manglende overensstemmelse med den godkendte type. Et køretøj anses ikke for at afvige fra den godkendte type, hvis de relevante retsakter opført i bilag II tillader tolerancer, og disse tolerancer overholdes.
3. Godtgør en godkendende myndighed, at nye køretøjer, komponenter eller separate tekniske enheder, som er ledsaget af en typeattest eller forsynet med et godkendelsesmærke fra en anden medlemsstat, ikke er i overensstemmelse med den godkendte type, kan den anmode den godkendende myndighed, der har meddelt EU-typegodkendelsen, om at kontrollere, om de køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, der er under fremstilling, fortsat er i overensstemmelse med den godkendte type. Efter modtagelse af en sådan anmodning træffer den godkendende myndighed, som har meddelt EU-typegodkendelse, snarest muligt og under alle omstændigheder senest tre måneder efter, at anmodningen er fremsat, de fornødne foranstaltninger.

4. Den godkendende myndighed skal i nedenstående tilfælde anmode den godkendende myndighed, der har meddelt EU-typegodkendelse for systemet, komponenten, den separate tekniske enhed eller det delvis opbyggede køretøj, om at træffe de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de køretøjer, der er under fremstilling, på ny bringes i overensstemmelse med den godkendte type:
 - a) såfremt et køretøjs manglende overensstemmelse i forbindelse med EU-typegodkendelse af en køretøjstype udelukkende skyldes et systems, en komponents eller en separat teknisk enheds manglende overensstemmelse, eller
 - b) såfremt et trinvis færdigopbygget køretøjs manglende overensstemmelse i forbindelse med etapevis typegodkendelse udelukkende skyldes manglende overensstemmelse for et system, en komponent eller en separat teknisk enhed, der er en del af det delvis opbyggede køretøj, eller for selve det delvis opbyggede køretøj.
5. Efter modtagelse af en sådan anmodning træffer den pågældende godkendende myndighed de fornødne foranstaltninger, om nødvendigt i samarbejde med den medlemsstat, der har fremsat anmodningen, snarest muligt og under alle omstændigheder senest tre måneder efter, at anmodningen er fremsat.
6. Såfremt det fastslås, at der er manglende overensstemmelse, skal den godkendende myndighed i den medlemsstat, der har udstedt EF-typegodkendelse for systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed, eller som godkendte det delvis opbyggede køretøj, træffe de i stk. 1 omhandlede foranstaltninger.

De godkendende myndigheder underretter inden for en frist på en måned hinanden om enhver inddragelse af en EU-typegodkendelse og grundene hertil.

7. Bestrider den godkendende myndighed, der har udstedt EU-typegodkendelsen, den manglende overensstemmelse, som den er blevet underrettet om, bestræber de involverede medlemsstater sig på at forlige tvisten. Kommissionen holdes underrettet og foretager om nødvendigt høringer for at nå frem til en løsning.

Artikel 52

Systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, der udgør en betydelig risiko for væsentlige systemers korrekte funktion

1. Systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, der kan udgøre en betydelig risiko for, at systemer, der er væsentlige for køretøjets sikkerhed eller for dets miljømæssige præstationer, ikke fungerer korrekt, må ikke sælges, registreres eller ibrugtages, medmindre de er godkendt af en godkendende myndighed i overensstemmelse med stk. 4 og artikel 53, stk. 1 og 2.
2. Kommissionen udarbejder en liste over systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, der er omfattet af stk. 1, i form af delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 76, 77 og 78, idet der tages hensyn til foreliggende information om følgende:

- a) alvorligheden af risikoen for køretøjernes sikkerhed eller miljøpræstationer, når de er monteret med de systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, der er tale om
 - b) virkningerne for forbrugerne og fabrikanterne på eftermarkedet, hvis der stilles krav om en eventuel tilladelse til systemer, komponenter eller separate tekniske enheder som omhandlet i denne artikel.
3. "originale komponenter" er køretøjsdele, der er fremstillet i overensstemmelse med de specifikationer og produktionsstandarder, som køretøjsfabrikanten har fastlagt for produktion af komponenter til samlingen af det pågældende køretøj, herunder komponenter, der er fremstillet på samme produktionslinje som disse, og, på grundlag af en simpel retsformodning, komponenter, som fabrikanten attesterer er af samme kvalitet som de komponenter, der anvendes til samlingen af det pågældende køretøj og er fremstillet i overensstemmelse med køretøjsfabrikantens specifikationer og produktionsstandarder. Det samme gælder for separate tekniske enheder.

Stk. 1 gælder ikke for originale systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, der er typegodkendt efter bestemmelserne i en af de retsakter, der er opført i bilag II, medmindre godkendelsen vedrører andre aspekter end dem, der er omfattet af stk. 1.

Stk. 1 finder ikke anvendelse på systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, der er fremstillet til køretøjer, der udelukkende er beregnet til racerkørsel på vej. Hvis systemer, komponenter eller separate tekniske enheder opført på en liste i en delegeret retsakt til denne forordning kan anvendes til både biler udelukkende beregnet til racerkørsel på vej og til biler beregnet til brug på offentlig veje, må de ikke sælges eller udbydes til salg til forbrugerne.

4. Kommission fastlægger i nødvendigt omfang den model og det nummereringssystem for attesten, som omhandlet i artikel 53, stk. 1, tredje afsnit, samt alle aspekter vedrørende proceduren ved hjælp af en gennemførelsesretsakt i overensstemmelse med artikel 73. Kommissionen fastsætter de krav, som sådanne komponenter skal opfylde, mærkning, emballering og egnede prøvninger ved hjælp af en delegeret retsakt i overensstemmelse med artikel 76, 77 og 78.
5. De krav, der er omhandlet i stk. 4, kan baseres på de retsakter, der er opført i bilag II, eller kan bestå i, at der foretages en sammenligning mellem systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed og det originale køretøjs præstation eller i givet fald en hvilken som helst af dets deles præstationer. I begge tilfælde skal kravene sikre, at systemerne, komponenterne eller de separate tekniske enheder ikke hæmmer funktionen af de systemer, der er væsentlige for køretøjets sikkerhed eller miljøpræstationer.

Artikel 53

Systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, der udgør en betydelig risiko for væsentlige systemers korrekte funktion – relaterede krav

1. For så vidt angår stk. 52, stk. 1, forelægger fabrikanten af systemer, komponenter eller separate tekniske enheder den godkendende myndighed en prøvningsrapport, der er udarbejdet af en udpeget teknisk tjeneste, der attesterer, at de systemer,

komponenter eller separate tekniske enheder, som der søges om tilladelse til, opfylder kravene i artikel 52, stk. 4. Fabrikanten kan kun indsende én ansøgning pr. type pr. del og kun til én godkendende myndighed.

Ansøgningen skal indeholde nærmere oplysninger om fabrikanten af systemerne, komponenterne eller de separate tekniske enheder, systemets, komponentens eller den separate tekniske enheds type, identifikation og numre, køretøjsfabrikantens navn, køretøjstype og, hvis relevant, fremstillingsår og enhver anden oplysning, der gør det muligt at identificere det køretøj, på hvilket systemerne, komponenterne eller de separate tekniske enheder skal monteres.

Når den godkendende myndighed på grundlag af prøvningsrapporten og anden dokumentation har forvissat sig om, at de pågældende systemer, komponenter eller separate tekniske enheder opfylder kravene i artikel 52, stk. 4, udsteder den hurtigst muligt en attest til fabrikanten. Denne attest tillader, at systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed sælges og ibrugtages i Unionen under iagttagelse af bestemmelserne i stk. 2 andet afsnit.

2. Fabrikanten underretter hurtigst muligt den godkendende myndighed, der har udstedt attesten, om enhver ændring, der berører de betingelser, hvorunder den blev udstedt. Den godkendende myndighed tager stilling til, om attesten skal revideres eller genudstedes, og om der er brug for yderligere prøvninger.

Fabrikanten har ansvaret for at sikre, at systemer, komponenter eller separate tekniske enheder fremstilles og fortsætter med at blive fremstillet under de betingelser, hvorunder attesten blev udstedt.

3. Før den godkendende myndighed giver en tilladelse, efterprøver den, at der findes tilfredsstillende ordninger og procedurer til sikring af effektiv kontrol med produktionens overensstemmelse.

Hvis den godkendende myndighed finder, at betingelserne for udstedelsen af tilladelsen ikke længere er opfyldt, anmoder den fabrikanten om at træffe de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at systemerne, komponenterne eller de separate tekniske enheder på ny bringes i overensstemmelse. Den trækker om nødvendigt tilladelsen tilbage.

4. Godkendende myndigheder fra forskellige medlemsstater underretter Kommissionen om enhver uenighed angående de attester, der er nævnt i stk. 1, tredje afsnit. Kommissionen træffer passende foranstaltninger for at løse uenigheden og kan om nødvendigt bl.a. kræve tilbagetrækning af tilladelsen efter høring af de godkendende myndigheder.
5. Indtil den liste, der er omhandlet i artikel 52, stk. 2, er udarbejdet, kan medlemsstaterne opretholde nationale bestemmelser med hensyn til systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, der kan påvirke den korrekte funktion af systemer, der er væsentlige for køretøjets sikkerhed eller miljøpræstationer.

Artikel 54

Tilbagekaldelse af køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder

1. Når en fabrikant, som har meddelt EU-typegodkendelse af et helt køretøj, i henhold til forordning (EF) nr. 765/2008, er forpligtet til at tilbagekalde køretøjer, som han har solgt eller registreret eller som han er ansvarlig for ibrugtagningen af, fordi et system, en komponent eller en separat teknisk enhed monteret på køretøjet udgør en alvorlig risiko for sikkerheden, den offentlige sundhed eller miljøet, uanset om det/den er behørigt godkendt i henhold til denne forordning, eller fordi en del, som ikke er underlagt særlige krav i henhold til typegodkendelseslovgivningen, udgør en alvorlig risiko for sikkerheden, den offentlige sundhed eller miljøet, skal denne fabrikant straks underrette den godkendende myndighed, der har meddelt køretøjsgodkendelsen, herom.
2. Når en fabrikant af systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, som er blevet EU-typegodkendt, i henhold til forordning (EF) nr. 765/2008, er forpligtet til at tilbagekalde systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, der er blevet solgt, eller for hvilke fabrikanten var ansvarlig for ibrugtagningen, fordi de udgør en alvorlig risiko for sikkerheden, arbejdssikkerheden, den offentlige sundhed eller miljøet, uanset om de er behørigt godkendt i henhold til denne forordning, skal fabrikanten straks underrette den godkendende myndighed, der har meddelt godkendelse, herom.
3. Fabrikanten foreslår over for den godkendende myndighed et sæt passende afhjælpningsforanstaltninger til fjernelse af den i stk. 1 og 2 omhandlede risiko. Den godkendende myndighed underretter hurtigst muligt de andre medlemsstaters godkendende myndigheder om de foreslåede afhjælpningsforanstaltninger.

De godkendende myndigheder skal sikre, at foranstaltningerne rent faktisk gennemføres inden for deres respektive områder.

4. Hvis de berørte godkendende myndigheder vurderer, at afhjælpningsforanstaltningerne er utilstrækkelige eller ikke gennemføres hurtigt nok, underretter de hurtigst muligt den godkendende myndighed, der har meddelt EU-typegodkendelsen for køretøjstypen.

Den godkendende myndighed, der har meddelt EU-typegodkendelse, underretter herefter fabrikanten. Hvis fabrikanten ikke foreslår og gennemfører effektive afhjælpende foranstaltninger, træffer den godkendende myndighed, der har meddelt EU-typegodkendelse, alle de nødvendige beskyttelsesforanstaltninger og kan bl.a. trække EU-typegodkendelsen tilbage. I tilfælde af tilbagetrækning af EU-typegodkendelsen underretter den godkendende myndighed ved anbefalet brev eller tilsvarende elektronisk inden for en periode på en måned fabrikanten, de godkendende myndigheder i de øvrige medlemsstater og Kommissionen herom.

Artikel 55

Underretning om beslutninger og retsmidler

1. Der skal gives en udførlig begrundelse for alle beslutninger, som træffes i medfør af bestemmelser i denne forordning, og for alle beslutninger om at nægte registrering

eller forbyde eller begrænse salg, registrering eller ibrugtagning eller om at kræve tilbagetrækning fra markedet.

2. Den berørte part underrettes om en sådan beslutning med angivelse af, hvilke retsmidler han har til rådighed i medfør af gældende ret i den pågældende medlemsstat, og hvilke tidsfrister der gælder for anvendelse af disse retsmidler.

KAPITEL XIV INTERNATIONALE REGULATIVER

Artikel 56

FN/ECE-regulativer, der er påkrævede ved EU-typegodkendelse

1. FN/ECE-regulativer, som EU har tiltrådt, og som er opført i denne forordning eller i de delegerede retsakter, der er vedtaget under denne forordning indgår i EU-typegodkendelsen af et køretøj.
2. Hvis EU i henhold til artikel 4, stk. 4, i Rådets afgørelse 97/836/EF har besluttet at gøre anvendelsen af et FN/ECE-regulativ obligatorisk i forbindelse med EU-typegodkendelse af et køretøj, ændrer Kommissionen bilagene til nærværende forordning i fornødent omfang ved hjælp af en delegeret retsakt efter proceduren i artikel 76, 77 og 78. Den delegerede retsakt, der ændrer bilagene til nærværende forordning, fastsætter datoerne for obligatorisk anvendelse af FN/ECE-regulativet eller af ændringerne hertil.

Artikel 57

FN/ECE-regulativer og EU-typegodkendelse af køretøjer fremstillet i små serier

1. De FN/ECE-regulativer, der er opført i denne forordning, anses for ækvivalente med de tilsvarende delegerede retsakter i det omfang, de har samme dækningsområde og genstand.
2. Medlemsstaternes godkendende myndigheder accepterer godkendelser udstedt i overensstemmelse med disse FN/ECE-regulativer og, hvor dette er relevant, de dertil hørende godkendelsesmærkninger i stedet for de tilsvarende godkendelser og godkendelsesmærkninger meddelt i overensstemmelse med denne forordning og dens delegerede retsakter.
3. Hvis EU for så vidt angår stk. 1 har besluttet at anvende et nyt FN/ECE-regulativ eller et ændret FN/ECE-regulativ, ændrer Kommissionen bilagene til denne forordning eller de delegerede retsakter ved hjælp af en delegeret retsakt vedtaget i overensstemmelse med artikel 76, 77 og 78.

KAPITEL XV

LEVERING AF TEKNISKE OPLYSNINGER

Artikel 58

Oplysninger beregnet for brugerne

1. Fabrikanten må ikke levere teknisk information vedrørende de punkter, der er truffet bestemmelse om i denne forordning, gennemførelsesretsakter til denne eller delegerede retsakter opført i bilag II, hvis sådan information afviger fra de oplysninger, der er godkendt af den godkendende myndighed.
2. Hvis en gennemførelsesretsakt eller delegeret retsakt opført i bilag II indeholder bestemmelser herom, skal fabrikanten stille de relevante oplysninger og nødvendige vejledninger til rådighed for brugerne, og disse skal beskrive særlige betingelser for eller begrænsninger med hensyn til brugen af et køretøj, et system, en komponent eller en separat teknisk enhed.
3. Disse oplysninger skal gives på det officielle sprog i den medlemsstat, hvor køretøjet skal sælges, registreres eller ibrugtages. De skal, efter den godkendende myndigheds godkendelse, gives i køretøjets instruktionsbog.

Artikel 59

Oplysninger beregnet for fabrikanter af komponenter eller separate tekniske enheder

1. Køretøjsfabrikanten stiller alle oplysninger, som er nødvendige for EU-typegodkendelse af komponenter eller separate tekniske enheder, eller nødvendige for at opnå tilladelse i henhold til artikel 46, herunder, når dette er relevant, tegninger anført i de retsakter, der er opført i bilag II, til rådighed for fabrikanter af komponenter eller separate tekniske enheder.

Køretøjets fabrikant kan pålægge de fabrikanter, der fremstiller komponenter eller separate tekniske enheder, en bindende aftale om fortrolig behandling af oplysninger, der ikke er offentligt tilgængelige, bl.a. oplysninger vedrørende intellektuelle ejendomsrettigheder.

2. En fabrikant af komponenter eller separate tekniske enheder skal, i sin egenskab af indehaver af en EU-typegodkendelsesattest, som i overensstemmelse med artikel 22, stk. 4, indeholder begrænsninger vedrørende brugen eller særlige monteringsbetingelser eller begge dele, give køretøjsfabrikanten alle de detaljerede oplysninger herom.

Hvis en af de delegerede retsakter, der er opført i bilag II, indeholder bestemmelser herom, skal fabrikanten af komponenter eller separate tekniske enheder sammen med de fremstillede komponenter eller separate tekniske enheder levere instruktioner med hensyn til begrænsning af brugen eller særlige monteringsbetingelser.

KAPITEL XVI

Adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer

Artikel 60

Fabrikantens forpligtelser

1. Fabrikanten skal sikre, at uafhængige aktører har ubegrænset adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer gennem umiddelbart tilgængelige websteder med et standardiseret format. Denne adgang skal især sikres på en sådan måde, at den ikke er forskelsbehandlende i forhold til autoriserede forhandlere og reparatørers adgang.
2. Indtil Kommissionen har vedtaget en fælles standard, skal de informationer, der er omhandlet i stk. 1, fremsendes på en konsekvent måde, så de kan behandles af uafhængige operatører med en rimelig indsats.

Fabrikanterne skal endvidere stille undervisningsmateriale til rådighed for uafhængige aktører og autoriserede forhandlere og reparatører.
3. De informationer, der er omhandlet i stk. 1, skal mindst omfatte alle følgende punkter:
 - a) køretøjets unikke identifikationsnummer
 - b) servicehåndbøger, herunder reparations- og vedligeholdelsesoptegnelser
 - c) tekniske vejledninger
 - d) komponent- og diagnoseinformationer (f.eks. teoretiske min./maks.-værdier for målinger)
 - e) kredsløbsdiagrammer
 - f) diagnosefejlkode, herunder fabrikantspecifikke koder
 - g) softwareidentifikationsnummer og kalibreringskontrolnummer for køretøjet
 - h) oplysninger, som vedrører og leveres ved hjælp af proprietære værktøjer og udstyr
 - i) dataregistreringsinformation og bidirektionelle overvågnings- og prøvningsdata
 - j) arbejdsenheder.
4. En autoriseret forhandler eller reparatør inden for en given leverandørs distributionssystem anses for at være en uafhængig erhvervsdrivende i denne forordnings forstand i de tilfælde, hvor han leverer reparations- og vedligeholdelsesydelse i forbindelse med køretøjer, der er omfattet af en anden leverandørs distributionssystem, som han ikke deltager i.

5. Reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer skal altid være tilgængelige, når der bortses fra den nødvendige vedligeholdelse af informationssystemet.
6. Med henblik på fremstilling og vedligeholdelse af OBD-kompatible udskiftnings- eller servicekomponenter samt diagnoseværktøj og prøveudstyr skal fabrikanten uden forskelsbehandling stille de relevante OBD-informationer, reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjet til rådighed for enhver interesseret fabrikant eller reparatør af komponenter, diagnoseværktøj eller prøveudstyr.
7. Med henblik på design og produktion af udstyr til køretøjer, der anvender alternative brændstoffer, skal fabrikanten uden forskelsbehandling stille de relevante OBD-informationer, reparations- og vedligeholdelsesinformationer til rådighed for enhver interesseret fabrikant, installatør eller reparatør af udstyr til køretøjer, som anvender alternative brændstoffer.
8. Når fabrikanten ansøger om EU-typegodkendelse eller national typegodkendelse, skal han over for den godkendende myndighed godtgøre, at han overholder denne forordnings bestemmelser om adgangen til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjet og til de i stk. 5 omhandlede informationer.

Hvis sådanne informationer ikke foreligger eller ikke er i overensstemmelse med denne forordning og dens delegerede retsakter på godkendelsestidspunktet, skal fabrikanten afgive dem senest seks måneder efter typegodkendelsesdatoen.

9. Hvis dette ikke godtgøres inden for denne periode, skal den godkendende myndighed træffe passende foranstaltninger til sikring af overensstemmelse.
10. Fabrikanten skal stille efterfølgende ændringer af eller supplement til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer til rådighed på sit websted, så snart de stilles til rådighed for autoriserede reparatører.
11. Hvis reparations- og vedligeholdelsesoptegnelser for et køretøj opbevares i en central database, som tilhører køretøjsfabrikanten eller forvaltes på vegne af denne, skal uafhængige reparatører have gratis adgang til sådanne oplysninger, og det skal være muligt for dem at indføre oplysninger om reparation og vedligeholdelse, som de har udført.
12. Kommissionen fastsætter de detaljerede krav med hensyn til adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer ved hjælp af en delegeret retsakt vedtaget i overensstemmelse med artikel 76, 77 og 78.

Artikel 61

Fordelingen af forpligtelser, hvis der er flere indehavere af en typegodkendelse

1. I tilfælde af trinvis godkendelse, herunder en etapevis typegodkendelse, er den fabrikant, der er ansvarlig for den enkelte typegodkendelse, også ansvarlig for at meddele reparationsinformationer for det pågældende system, komponent, separate tekniske enhed eller den pågældende etape til både den endelige fabrikant og til uafhængige erhvervsdrivende.

2. Slutproducenten er ansvarlig for at stille informationer om hele køretøjet til rådighed for uafhængige erhvervsdrivende.

Artikel 62

Gebyrer for adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer

1. Fabrikanten kan opkræve rimelige gebyrer for adgangen til de reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, som er omfattet af denne forordning. Et gebyr anses ikke for rimeligt, hvis det afholder den uafhængige erhvervsdrivende fra at søge adgang, fordi gebyrets størrelse ikke modsvarer hans anvendelsesbehov.
2. Fabrikanten skal stille reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer til rådighed på dags-, måneds- og årsbasis, og gebyrerne for adgang til disse informationer skal stå i forhold til adgangsperiodens længde.

Artikel 63

Sanktioner

1. Medlemsstaterne fastsætter sanktionsbestemmelser for fabrikanternes overtrædelse af bestemmelserne i denne forordning og træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de iværksættes. Sanktionerne skal være effektive, stå i et rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om disse sanktionsbestemmelser senest [6 måneder efter offentliggørelse af denne forordning] og giver hurtigst muligt Kommissionen besked om enhver ændring af dem.
2. De overtrædelser, for hvilke der gælder sanktioner, skal omfatte:
 - a) afgivelse af falske erklæringer i forbindelse med godkendelsesprocedurer eller procedurer, der fører til tilbagekaldelse
 - b) forfalskning af prøvningsresultater med henblik på typegodkendelse eller overensstemmelse efter ibrugtagning
 - c) tilbageholdelse af data eller tekniske specifikationer, der kunne føre til tilbagekaldelse eller inddragelse af typegodkendelsen
 - d) brug af manipulationsanordninger
 - e) nægtelse af adgang til oplysninger.

KAPITEL XVII

UDPEGELSE OG NOTIFICERING AF TEKNISKE TJENESTER

Artikel 64

Krav med hensyn til tekniske tjenester

1. For så vidt angår udpegelse i overensstemmelse med artikel 66 og notificering i overensstemmelse med artikel 68 skal de tekniske tjenester opfylde kravene i stk. 2 til 11.
2. En teknisk tjeneste oprettes under en medlemsstats nationale ret og skal være en juridisk person.
3. En teknisk tjeneste skal være et tredjepartsorgan, der ikke har forbindelse til det køretøj, det system, den komponent eller den separate tekniske enhed, som det vurderer.

Et organ, der tilhører en erhvervsorganisation og/eller brancheforening, som repræsenterer virksomheder, der er involveret i konstruktion, fremstilling, tilvejebringelse, sammensætning, brug eller vedligeholdelse af køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, som det vurderer, kan, forudsat at det er påvist, at det er uafhængigt, og at der ikke er tale om interessekonflikter, anses for at opfylde kravene i første afsnit.

4. Den tekniske tjeneste, dens øverste ledelse og det personale, der er ansvarligt for at foretage overensstemmelsesvurdering, må ikke være konstruktør, fabrikant, leverandør, montør, køber, ejer, bruger eller reparatør af de køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, som den vurderer, eller bemyndiget repræsentant for nogle af disse parter. Dette udelukker ikke anvendelsen af vurderede køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, der er nødvendige for driften af den tekniske tjeneste eller anvendelsen af sådanne køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder til personlige formål.

En teknisk tjeneste, dens øverste ledelse og det personale, der er ansvarligt for at foretage vurdering, prøvning eller inspektion, må ikke være direkte involveret i konstruktion, fremstilling, markedsføring, installering, anvendelse eller vedligeholdelse af disse køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder eller repræsentere parter, der er involveret i disse aktiviteter. De må ikke deltage i aktiviteter, som kan være i strid med deres objektivitet og integritet i forbindelse med de vurderingsaktiviteter, for hvilke de er notificeret. Dette gælder navnlig rådgivningsservice.

Tekniske tjenester skal sikre, at deres dattervirksomheders eller underentreprenørers aktiviteter ikke påvirker fortroligheden, objektiviteten og uvildigheden af deres overensstemmelsesvurderingsaktiviteter.

5. Tekniske tjenester og deres personale skal udføre vurderingsaktiviteterne med den størst mulige faglige integritet og den nødvendige tekniske kompetence på det

specifikke område og må ikke påvirkes af nogen form for pression og incitament, navnlig af økonomisk art, som kan have indflydelse på deres afgørelser eller resultaterne af deres vurderingsaktiviteter, især ikke pression og incitamenter fra personer eller grupper af personer, som har en interesse i resultaterne af disse aktiviteter.

6. Tekniske tjenester skal være i stand til at udføre alle de overensstemmelsesvurderingsopgaver, som overdrages til dem, og for hvilke de er notificeret, uanset om disse opgaver udføres af tjenesten selv eller på dennes vegne og under dennes ansvar.
7. På ethvert tidspunkt og for hver vurderingsopgave og for hver klasse og kategori af køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, for hvilke det er notificeret, skal den tekniske tjeneste råde over:
 - a) det nødvendige personale med teknisk viden og tilstrækkelig og relevant erfaring til at udføre vurderingsopgaverne
 - b) de nødvendige beskrivelser af procedurerne for vurderingsopgaverne, der sikrer disse procedurers gennemsigtighed og reproducerbarhed, og i denne forbindelse skal den tekniske tjeneste have egnede politikker og procedurer samt egnede politikker og procedurer på plads, der skelner mellem de opgaver, den udfører som en teknisk tjeneste, og dens andre aktiviteter
 - c) de nødvendige procedurer, der sætter den i stand til at udføre sine aktiviteter under hensyn til de pågældende virksomheders størrelse, den sektor, som de opererer indenfor, og deres struktur, til hvor kompleks de pågældende køretøjers, systemers, komponenters eller separate tekniske enheders teknologier, og til produktionsprocessens karakter af masse- eller serieproduktion.
8. De tekniske tjenester skal have de fornødne midler til at udføre de tekniske og administrative opgaver i forbindelse med overensstemmelsesvurderingsaktiviteterne på en egnet måde og skal have adgang til alt nødvendigt udstyr og alle nødvendige faciliteter.
9. Det personale, som skal udføre overensstemmelsesvurderingsaktiviteterne, skal have:
 - a) en god teknisk og faglig uddannelse omfattende alle overensstemmelsesvurderingsaktiviteter, for hvilke den tekniske tjeneste er blevet notificeret
 - b) et tilstrækkeligt kendskab til kravene vedrørende de vurderinger, de foretager, og den nødvendige bemyndigelse til at udføre disse vurderinger
 - c) tilstrækkelig viden og forståelse med hensyn til sikkerheds- og miljøkravene og andre relevante bestemmelser i dette regulativ og de retsakter, der er opført i bilag II
 - d) den nødvendige færdighed i at udarbejde de attester, redegørelser og rapporter, som dokumenterer, at der er blevet foretaget vurderinger.

10. Det skal sikres, at den tekniske tjeneste, dens øverste ledelse og vurderingspersonalet arbejder uvildigt.
11. Aflønningen af en teknisk tjenestes øverste ledelse og vurderingspersonalet må ikke være afhængig af antallet af foretagne vurderinger eller af resultatet af disse vurderinger.
12. Tekniske tjenester skal tegne en ansvarsforsikring, medmindre medlemsstaten kan holdes ansvarlig i henhold til sin nationale lovgivning, eller medlemsstaten selv er direkte ansvarlig for overensstemmelsesvurderingen.
13. En teknisk tjenestes personale har tavshedspligt med hensyn til alle oplysninger, det kommer i besiddelse af ved udførelsen af dets opgaver i henhold til denne forordning eller enhver bestemmelse i en national lov, som gennemfører den, undtagen over for de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor aktiviteterne udføres. Ejendomsrettigheder skal beskyttes.

Artikel 65

Dattervirksomheder og underentreprise i tilknytning til tekniske tjenester

1. Aktiviteter kan kun gives i underentreprise eller udføres af en dattervirksomhed, hvis fabrikanten har givet sit samtykke.
2. Hvis en teknisk tjeneste giver bestemte opgaver i forbindelse med overensstemmelsesvurderingen i underentreprise eller anvender en dattervirksomhed, skal den sikre, at underentreprenøren eller dattervirksomheden opfylder kravene i artikel 64 og underrette den notificerende myndighed herom.
3. De tekniske tjenester har det fulde ansvar for de opgaver, der udføres af underentreprenører eller dattervirksomheder, uanset hvor disse er etableret.
4. De tekniske tjenester skal kunne stille de relevante dokumenter vedrørende vurderingen af underentreprenørens eller dattervirksomhedens kvalifikationer og det arbejde, som de har udført i henhold til denne forordning, til rådighed for den notificerende myndighed.

Artikel 66

Udpegelse af tekniske tjenester

1. Tekniske tjenester, der er udpeget af godkendende myndigheder for så vidt angår denne artikel, skal være i overensstemmelse med bestemmelserne i denne forordning.
2. Tekniske tjenester skal selv udføre eller føre tilsyn med de prøvninger, der kræves med henblik på godkendelse eller inspektioner som præciseret i denne forordning eller i en retsakt, der er opført i bilag II, medmindre der er givet tilladelse til alternative procedurer. De tekniske tjenester må ikke udføre prøvninger eller inspektioner, som de ikke er blevet behørigt udpeget til.
3. Tekniske tjenester skal falde ind under en eller flere af følgende fem aktivitetskategorier afhængigt af deres kompetenceområde:

- a) kategori A: tekniske tjenester, der i deres egne anlæg udfører de prøvninger, der er nævnt i denne forordning og i de retsakter, der er opført i bilag II
 - b) kategori B: tekniske tjenester, der fører tilsyn med de prøvninger, der er nævnt i denne forordning og i de retsakter, der er opført i bilag II, hvor sådanne prøvninger udføres i fabrikantens eller tredjemands anlæg
 - c) kategori C: tekniske tjenester, der foretager en regelmæssig vurdering og overvågning af fabrikantens procedurer til kontrol af produktionens overensstemmelse
 - d) kategori D: tekniske tjenester, der fører tilsyn med eller udfører prøvninger eller inspektioner som led i overvågningen af produktionens overensstemmelse
 - e) kategori E: tekniske tjenester, der tager sig af individuelle godkendelser.
4. Tekniske tjenester skal have passende kompetencer, specifik teknisk viden og dokumenteret erfaring på de specifikke områder, der er omfattet af denne forordning og de retsakter, der er opført i bilag II. Tekniske tjenester skal desuden overholde de standarder, der er opstillet i den delegerede retsakt i stk. 11, som er relevant for de aktiviteter, som de udfører.
 5. En godkendende myndighed kan udpeges til teknisk tjeneste i forbindelse med en eller flere af de aktiviteter, der er nævnt i stk. 3.
 6. En fabrikants akkrediterede interne organ må kun anvendes som teknisk tjeneste til vurderingsaktiviteter for den virksomhed, som den er en del af, for kategori A-aktiviteter med hensyn til tekniske krav, for hvilke prøvning i producentregi er tilladt i henhold til en delegeret retsakt vedtaget under denne forordning. Et sådant organ skal udgøre en separat særskilt del af foretagendet og må ikke være involveret i konstruktion, produktion, levering, installering, brug eller vedligeholdelse af de køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, det skal vurdere.
 7. Et akkrediteret internt organ skal opfylde følgende krav:
 - a) Det skal være akkrediteret i henhold til forordning (EF) nr. 765/2008
 - b) organet og dets personale skal være organisatorisk identificerbart og have rapporteringsmetoder inden for det foretagende, som det udgør en del af, som sikrer dets uvildighed og dokumenterer denne over for det relevante nationale akkrediteringsorgan
 - c) Hverken organet eller dets personale må være ansvarligt for konstruktion, fremstilling, levering, installering, drift eller vedligeholdelse af de køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, som de vurderer, og må heller ikke deltage i aktiviteter, som kan være i strid med deres objektivitet og integritet i forbindelse med deres vurderingsaktiviteter
 - d) organet må kun udføre sine tjenester over for det foretagende, som det udgør en del af.

8. Akkrediterede interne organer skal for så vidt angår artikel 68 ikke notificeres til medlemsstaterne eller Kommissionen, men efter den notificerende myndigheds anmodning skal den virksomhed, som de udgør en del af, eller det nationale akkrediteringsorgan underrette om deres akkreditering.
9. En fabrikant eller en underentreprenør, der handler på hans vegne, kan kun udpeges som teknisk tjeneste i forbindelse med kategori A-aktiviteter for så vidt angår de tekniske krav, for hvilke prøvning i producentregi er tilladt i en delegeret retsakt vedtaget under denne forordning.
10. Tekniske tjenester i tredjelande, ud over dem, der er udpeget i overensstemmelse med stk. 9, må for så vidt angår artikel 68 kun notificeres inden for rammerne af en bilateral aftale mellem Unionen og det pågældende tredjeland.
11. For at sikre, at disse tjenester opfylder de samme høje præstationsstandarder i alle medlemsstaterne, fastsætter Kommissionen de standarder, som de tekniske tjenester skal opfylde, og proceduren for vurdering af tekniske tjenester ved hjælp af en delegeret retsakt i overensstemmelse med artikel 76, 77 og 78.

Artikel 67

Vurdering af tekniske tjenesters kompetencer

1. Den kompetente myndighed udarbejder en vurderingsrapport, der påviser, at den udpegede og notificerede tekniske tjeneste er blevet vurderet med hensyn til dens opfyldelse af kravene.
2. Den vurdering, som den i stk. 1 omhandlede rapport baseres på, skal gennemføres efter de bestemmelser, der er fastlagt i en delegeret retsakt vedtaget under denne forordning. Vurderingsrapporten revideres efter højst tre år.
3. Vurderingsrapporten tilsendes Kommissionen på anmodning. Hvis vurderingen ikke er baseret på en akkrediteringsattest udstedt af et nationalt akkrediteringsorgan, der attesterer, at den tekniske tjeneste opfylder kravene i denne forordning, skal den notificerende myndighed levere Kommissionen og de andre medlemsstater dokumentation, der attesterer den tekniske tjenestes kompetence og ordninger til sikring af, at den tekniske tjeneste overvåges regelmæssigt og vil fortsætte med at opfylde kravene i denne forordning og dens delegerede retsakter.
4. En godkendende myndighed, der ønsker at blive udpeget som teknisk tjeneste, skal fremlægge dokumentation for overensstemmelse. Denne skal omfatte en vurdering, der skal foretages af auditorer, der er uafhængige af den aktivitet, der vurderes. Sådanne auditorer kan være fra samme organisation, forudsat at de forvaltes uafhængigt af det personale, der udfører den vurderede aktivitet.
5. Et akkrediteret internt organ, der er udpeget som teknisk tjeneste, skal opfylde de relevante bestemmelser i denne artikel.

Artikel 68
Notificeringsprocedurer

1. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om navne og adresser, herunder e-mail-adresser, på de ansvarlige personer og om aktivitetskategorien for hver udpeget teknisk tjeneste, samt om alle senere ændringer heraf. Det skal angives i notificeringsdokumentet, for hvilke emneområder opført i bilag II, de tekniske tjenester er udpeget.
2. En teknisk tjeneste kan kun udføre de aktiviteter, der er omhandlet i artikel 66, med henblik på typegodkendelse for den medlemsstat, som udpegede den, hvis den først er blevet notificeret til Kommissionen, og hvis der ikke gøres indsigelser fra Kommissionen eller de andre medlemsstater inden for to uger efter notificeringen, hvis der anvendes en akkrediteringsattest, eller inden for to måneder efter notificeringen, hvis der ikke anvendes akkreditering.
3. En teknisk tjeneste kan udpeges og notificeres af flere medlemsstater uanset aktivitetskategori.
4. Kommissionen og de øvrige medlemsstater skal underrettes om eventuelle efterfølgende ændringer af notifikationen.
5. Hvis en specifik organisation eller et kompetent organ, der udfører en aktivitet, som ikke er omfattet af artikel 66, skal udpeges i henhold til en retsakt opført i bilag II, foretages notificeringen efter bestemmelserne i denne artikel.
6. Kommissionen offentliggør listen over og de nærmere oplysninger vedrørende godkendende myndigheder og tekniske tjenester på sit websted.

Artikel 69
Ændringer af notifikationen

1. Hvis en notificerende myndighed har konstateret eller er blevet orienteret om, at en teknisk tjeneste ikke længere opfylder kravene i denne forordning, eller at den ikke opfylder sine forpligtelser, skal den notificerende myndighed begrænse, suspendere eller inddrage notifikationen, alt efter hvad der er mest hensigtsmæssigt, og afhængigt af i hvor høj grad kravene eller forpligtelserne ikke er blevet opfyldt. Den notificerende myndighed underretter straks Kommissionen og de øvrige medlemsstater herom.
2. Hvis en notifikation inddrages, begrænses eller suspenderes, eller hvis den tekniske tjeneste har indstillet sine aktiviteter, skal den notificerende medlemsstat træffe de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at denne tekniske tjenestes sager enten behandles af en anden teknisk tjeneste eller står til rådighed for de ansvarlige notificerende myndigheder og markedsovervågningsmyndigheder efter disses anmodning.

Artikel 70

Anfægtelse af tekniske tjenesters kompetence

1. Kommissionen skal undersøge alle sager, hvor den tvivler på en teknisk tjenestes kompetence eller på, at en teknisk tjeneste fortsat opfylder de krav og forpligtelser, der påhviler den, og tilfælde, hvor den bliver gjort opmærksom på en sådan tvivl.
2. Den notificerende medlemsstat skal efter anmodning forelægge Kommissionen alle oplysninger om grundlaget for notifikationen eller den tekniske tjenestes fortsatte kompetence.
3. Kommissionen sikrer, at alle følsomme oplysninger, den indhenter som led i sine undersøgelser, behandles fortroligt.
4. Hvis Kommissionen konstaterer, at en teknisk tjeneste ikke opfylder eller ikke længere opfylder kravene vedrørende dens notifikation, underretter den den notificerende medlemsstat herom og anmoder den om at træffe de nødvendige foranstaltninger, herunder om nødvendigt inddragelse af notifikationen.

Artikel 71

Tekniske tjenesters operationelle forpligtelser

1. Tekniske tjenester skal foretage overensstemmelsesvurdering i overensstemmelse med den overensstemmelsesvurderingsprocedure, der er fastsat bestemmelser om i denne forordning.
2. Overensstemmelsesvurderingerne skal foretages i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, således at de erhvervsdrivende ikke pålægges unødige byrder. Den tekniske tjeneste skal udføre deres aktiviteter under hensyntagen til de pågældende virksomheders størrelse, den sektor, som de opererer indenfor, og deres struktur, til hvor kompleks de pågældende køretøjers, systemers, komponenters eller separate tekniske enheders teknologi er, og til produktionsprocessens karakter af masse- eller serieproduktion.
3. I denne forbindelse skal de dog respektere den grad af strenghed og det beskyttelsesniveau, der kræves for køretøjets, systemets, komponentens eller den separate tekniske enheds overholdelse af bestemmelserne i denne forordning.
4. Hvis en teknisk tjeneste konstaterer, at de krav, der er fastsat i denne forordning ikke er opfyldt af en fabrikant, skal den pålægge den pågældende fabrikant at træffe egnede afhjælpende foranstaltninger og anmode den typegodkendende myndighed om ikke at udstede en typegodkendelsesattest, medmindre egnede afhjælpende foranstaltninger er truffet til den tekniske tjenestes tilfredshed.
5. Hvis en teknisk tjeneste ved overvågning af produktionens overensstemmelse efter udstedelsen af en typegodkendelsesattest konstaterer, at et køretøj, et system, en komponent eller en separat teknisk enhed ikke længere er i overensstemmelse med denne forordning, skal den pålægge fabrikanten at træffe egnede afhjælpende foranstaltninger og anmode den typegodkendende myndighed om om nødvendigt at suspendere eller tilbagetrække typegodkendelsesattesten.

6. Hvis der ikke træffes afhjælpende foranstaltninger, eller hvis disse ikke har den påkrævede virkning, skal den tekniske tjeneste anmode den typegodkendende myndighed om enten at begrænse, suspendere eller tilbagetrække typegodkendelsesattesten, alt efter tilfældet.

Artikel 72

Den tekniske tjenestes forpligtelse til at afgive oplysninger

1. Den tekniske tjeneste underretter den typegodkendende myndighed om følgende:
 - a) enhver konstateret ikke-overensstemmelse, som kan kræve nægtelse, begrænsning, suspendering eller tilbagetrækning af en typegodkendelsesattest
 - b) ethvert forhold, der har indflydelse på omfanget af og betingelserne for dens notifikation
 - c) enhver anmodning om information om udførte vurderingsaktiviteter, som den har modtaget fra markedsovervågningsmyndighederne.
2. Efter anmodning fra den godkendende myndighed skal overensstemmelsesvurderingsaktiviteter udføres inden for det område, for hvilket den er notificeret, og enhver anden aktivitet, der er udført, herunder grænseoverskridende aktiviteter og underentreprise.
3. Tekniske tjenester skal give de øvrige tekniske tjenester, der er notificeret i henhold til denne forordning, og som udfører lignende vurderingsaktiviteter, der dækker samme køretøj, system, komponent eller separate tekniske enhed, relevante oplysninger om spørgsmål vedrørende negative og, efter anmodning, positive vurderingsresultater.

KAPITEL XVIII GENNEMFØRELSESFORANSTALTNINGER OG DELEGERING

Artikel 73

Gennemførelsesforanstaltninger

For at fastlægge ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning vedtager Kommissionen efter den i artikel 74 omhandlede procedure gennemførelsesretsakter, der fastsætter følgende:

- a) detaljerede oplysninger om ordningerne med hensyn til godkendelsesprocedurerne i overensstemmelse med artikel 23, stk. 6,
- b) modeller for informationsmappe og oplysningsskema i overensstemmelse med artikel 25, stk. 2,
- c) et nummereringssystem for EU-typegodkendelsesattester i overensstemmelse med artikel 27, stk. 4,

- d) en model for en EU-typegodkendelsesattest i overensstemmelse med artikel 28, stk. 2,
- e) detaljerede oplysninger om ordningerne med hensyn til produktionens overensstemmelse i overensstemmelse med artikel 31
- f) modellen for en typeattest i overensstemmelse med artikel 36, stk. 2,
- g) modellen for EU-typegodkendelsesmærke i henhold til artikel 37, stk. 4.

Artikel 74

Udvalg

1. Kommissionen bistås af Det Tekniske Udvalg for Motorkøretøjer, der er nedsat ved artikel 40 i direktiv 2007/46/EF.
2. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 5 og artikel 7 i afgørelse 1999/468/EF anvendelse, jf. dennes artikel 8. Det tidsrum, der nævnes i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF, fastsættes til tre måneder.

Artikel 75

Ændring af bilagene

1. Kommissionen kan ved delegerede retsakter, jf. artikel 76, 77 og 78, vedtage ændringer af bilagene til denne forordning.
2. Når der i henhold til afgørelse 97/836/EF indføres nye FN/ECE-regulativer eller foretages ændringer i allerede eksisterende FN/ECE-regulativer, som Unionen har tiltrådt, foretager Kommissionen ved hjælp af delegerede retsakter i henhold til artikel 76, 77 og 78 de fornødne ændringer i bilag II til denne forordning.

Artikel 76

Udøvelse af de delegerede beføjelser

1. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage de delegerede retsakter i artikel 16, 18, 19, 20, 21, 22, 30, 52, 56, 57, 60, 66 og 75 for en ubegrænset periode.
2. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, underretter den samtidig Europa-Parlamentet og Rådet herom.
3. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter med forbehold af betingelserne i artikel 77 og 78.

Artikel 77

Tilbagekaldelse af delegationen

1. Delegationen af beføjelser i artikel 16, 18, 19, 20, 21, 22, 30, 52, 56, 57, 60, 66 og 75 kan tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet.

2. En institution, der indleder en intern procedure for at beslutte, om den ønsker at tilbagekalde delegationen af beføjelser, skal bestræbe sig på at give den anden institution og Kommissionen meddelelse herom inden for et rimeligt tidsrum, inden den træffer endelig afgørelse, og oplyser samtidig, hvilke delegerede beføjelser der eventuelt vil blive tilbagekaldt, samt den mulige begrundelse herfor.
3. Afgørelsen om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er nævnt i afgørelsen, til ophør. Den får virkning øjeblikkeligt eller på et senere tidspunkt, der præciseres i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af de delegerede retsakter, der allerede er trådt i kraft. Den offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 78

Indsigelser mod delegerede retsakter

1. Europa-Parlamentet og Rådet kan gøre indsigelse mod en delegeret retsakt inden for en frist på to måneder fra meddelelsen. Fristen forlænges med en måned på foranledning af Europa-Parlamentet eller Rådet.
2. Hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet ved udløbet af denne frist har gjort indsigelse mod den delegerede retsakt, eller hvis både Europa-Parlamentet og Rådet inden denne dato har givet Kommissionen meddelelse om, at de har besluttet ikke at gøre indsigelse, træder den delegerede retsakt i kraft på den dato, der er angivet i dens bestemmelser.
3. Hvis Europa-Parlamentet eller Rådet gør indsigelse mod den delegerede retsakt, træder retsakten ikke i kraft. Den institution, der gør indsigelse, angiver grundene til at gøre indsigelse mod den delegerede retsakt.

KAPITEL XIX AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 79

Overgangsbestemmelser

1. Denne forordning ugyldiggør ikke en EU-typegodkendelse meddelt for køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder før den i artikel 82, stk. 2, angivne dato.
2. De godkendende myndigheder meddeler fortsat udvidelse af godkendelser til de køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, der er omhandlet i stk. 1, i henhold til direktiv 2002/24/EF og ethvert andet direktiv anført i artikel 81, stk. 1.

Artikel 80

Rapport

1. Senest den 1. januar 2018 underretter medlemsstaterne Kommissionen om anvendelsen af typegodkendelsesprocedurerne i denne forordning.

2. På grundlag af underretningen i stk. 1 aflægger Kommissionen rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om anvendelsen af denne forordning senest den 1. januar 2019.

Artikel 81
Ophævelse

1. Direktiv 93/14/EØF, 93/30/EØF, 93/33/EØF, 93/93/EØF, 95/1/EF, 97/24/EF, 2000/7/EF, 2002/24/EF, 2002/51/EF, 2009/62/EF, 2009/67/EF, 2009/78/EF, 2009/79/EF, 2009/80/EF og 2009/139/EF ophæves herved fra den i artikel 82, stk. 2, anførte dato.
2. Henvisninger til de ophævede direktiver gælder som henvisninger til denne forordning og læses, for så vidt angår direktiv 2002/24/EF, i henhold til sammenligningstabellen i bilag IX.

Artikel 82
Ikrafttrædelse og anvendelse

1. Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende.
2. Den anvendes fra den 1. januar 2013.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i [...], den [...].

På Europa-Parlamentets vegne
Formand
[...]

På Rådets vegne
Formand
[...]

INDHOLDSFORTEGNELSE

Bilag I – Køretøjsklasser og underklasser

Bilag II - Liste over krav i forbindelse med EU-typegodkendelse af et køretøj

Bilag III – Grænser for små serier

Bilag IV - Tidsplan for anvendelse af denne forordning med hensyn til typegodkendelse

Bilag V – Oversigt over miljøprøvninger og miljøkrav

Bilag VI – Emissionsgrænseværdier for typegodkendelse og produktionens overensstemmelse

- A) Emissionsgrænser for forurenende stoffer
- B) OBD-emissionsgrænseværdier
- C) Fordampningsemissionsgrænser
- D) Støjgrænser.

Bilag VII - Holdbarhed af forureningsbegrænsende anordninger

Bilag VIII – Forbedrede krav til funktionel sikkerhed

Bilag IX - Sammenligningstabel

BILAG I
Køretøjsklasser og køretøjstyper

Klasse	Klassens benævnelse	Fælles klassificeringskriterier
L1e	Lette tohjulede motordrevne køretøjer	(1) to hjul og med fremdriftsmidler som opført i artikel 4, stk. 3, og (2) slagvolumen $\leq 50 \text{ cm}^3$, hvis der indgår en PI-motor i køretøjets fremdriftskongfiguration
Underklasser	Underklassens benævnelse	Supplerende kriterier for klassificering i underklasser
L1Ae	Cykel med motor	(3) primært som hjælp til pedalkraft og køretøj udstyret med hjælpefremdriftssystem og (4) konstruktivt bestemt maksimalhastighed $\leq 25 \text{ km/h}$ og (5) hjælpefremdriftssystemets ydelse reduceres progressivt og udkobles helt, når køretøjet når en hastighed på 25 km/h og (6) hjælpefremdriftssystem har en maksimal kontinuerlig nominel effekt ⁽¹⁾ $\leq 1 \text{ kW}$ og (7) trehjulede cykler med motor, der er i overensstemmelse med de supplerende specifikke klassificeringskriterier (3), (4), (5) og (6), og som er klassificerede som værende teknisk ækvivalente med tohjulede cykler med motor.
L1Be	Tohjulet knallert	(3) konstruktivt bestemt maksimalhastighed $\leq 25 \text{ km/h}$ og (4) maksimal kontinuerlig nominel effekt ⁽¹⁾ $\leq 1 \text{ kW}$.

Klasse	Klassens benævnelse	Fælles klassificeringskriterier
L2e	Trehjulet knallert	(1) tre hjul og med fremdriftsmidler som opført i artikel 4, stk. 3, og (2) slagvolumen $\leq 50 \text{ cm}^3$, hvis der indgår en PI-motor i køretøjets fremdriftskongfiguration (3) konstruktivt bestemt maksimalhastighed $\leq 45 \text{ km/h}$ og (4) maksimal kontinuerlig nominel effekt ⁽¹⁾ $\leq 1 \text{ kW}$.

NB! se sidste side i bilag VIII for en oversigt over noter til bilaget

Klasse	Klassens benævnelse	Fælles klassificeringskriterier
L3e ⁽²⁾	Tohjulet motorcykel	(1) to hjul og med fremdriftsmiddel som opført i artikel 4, stk. 3, og (2) slagvolumen > 50 cm ³ , hvis der indgår en PI-motor i køretøjets fremdriftskonfiguration (3) konstruktivt bestemt maksimalhastighed > 45 km/h og (4) maksimal kontinuerlig nominel effekt ⁽¹⁾ > 4 kW.
Underklasser	Underklassens benævnelse	Supplerende kriterier for klassificering i underklasser
L3e - A1	Motorcykel med lav ydeevne	(5) slagvolumen ≤ 125 cm ³ og (6) maksimal kontinuerlig nominel effekt ⁽¹⁾ ≤ 11 kW og (7) effekt ⁽¹⁾ /vægt-forhold ≤ 0,1 kW/kg.
L3e - A2	Motorcykel med mellemstor ydeevne	(5) maksimal kontinuerlig nominel effekt ⁽¹⁾ ≤ 35 kW og (6) effekt ⁽¹⁾ /vægt-forhold ≤ 0,2 kW/kg og (7) ikke afledt af et køretøj udstyret med en motor med mere end dobbelt så stor effekt ⁽¹⁾ .
L3e - A3	Motorcykel med stor ydeevne	(5) ethvert andet køretøj i klasse L3e, som ikke kan klassificeres efter ydeevnekriterierne i underklasse A1 eller A2.

Klasse	Klassens benævnelse	Fælles klassificeringskriterier
L4e	Tohjulet motorcykel med sidevogn	(1) basismotorkøretøjet i overensstemmelse med klassificering og underklasseklassificering for L3e-køretøjer og (2) basismotorkøretøjet udstyret med sidevogn.

NB! se sidste side i bilag VIII for en oversigt over noter til bilaget

Klasse	Klassens benævnelse	Fælles klassificeringskriterier
L5e	Motordrevet tricykel	(1) tre hjul og med fremdriftsmidler som opført i artikel 4, stk. 3, og (2) hvis der indgår en PI-forbrændingsmotor i køretøjets fremdriftskongfiguration: en slagvolumen > 50 cm ³ og (3) konstruktivt bestemt maksimalhastighed > 45 km/h og (4) maksimal kontinuerlig nominel effekt ⁽¹⁾ > 1 kW.
Underklasser	Underklassens benævnelse	Supplerende kriterier for klassificering i underklasser
L5Ae	Tricykel	(5) motordrevne tricykler, bortset fra dem, der er i overensstemmelse med de specifikke klassificeringskriterier for erhvervstricykler.
L5Be	Erhvervstricykel	(5) konstrueret og anvendt som erhvervskøretøj og karakteriseret ved lukket fører- og passagerkabine med adgang via to eller flere døre.
L5Be - U	Varetricykel	(6) udelukkende konstrueret til transport af varer med åben eller lukket, praktisk talt plant og horisontalt lad, der opfylder et af følgende kriterier: (1) $\text{længde}_{\text{lad}} \times \text{bredde}_{\text{loading bed}} > 0,3 \times \text{Længde}_{\text{køretøj}} \times \text{Width}_{\text{køretøj}}$ eller (2) et tilsvarende ladareal som defineret ovenfor anvendt til montering af maskiner og/eller udstyr.
L5Be - P	Tricykel til persontransport	(6) udstyret med to, tre eller fire siddepladser for passagerer, herunder siddeplads for føreren, og alle siddepladser udstyret med sikkerhedsseler.

Klasse	Klassens benævnelse	Fælles klassificeringskriterier
L6e	Let quadricykel	(1) fire hjul og med fremdriftsmidler som opført i artikel 4, stk. 3, og (2) konstruktivt bestemt maksimalhastighed ≤ 45 km/h og (3) masse i køreklar stand ≤ 350 kg, eksklusiv: a) masse af batterier i et hybridt eller fuldt elektrisk drevet køretøj eller b) vægt af gasbrændstofs-system inklusive tank til gasbrændstof, hvis der er tale om køretøjer med et, to eller flere brændstoffer eller c) vægt af tank(e) til komprimeret luft, hvis der er tale om fremdrift ved forkomprimeret luft.
Underklasser	Underklassens benævnelse	Supplerende kriterier for klassificering i underklasser
L6Ae	Let on-road-quad	(4) køretøjer i klasse L6e, som ikke opfylder de særlige kriterier for klassificering i underklasse L6Be, og (5) maksimal kontinuerlig nominel effekt ⁽¹⁾ ≤ 4 kW og (6) slagvolumen ≤ 50 cm ³ , hvis der indgår en PI-motor i køretøjets fremdriftskongfiguration
L6Be	Let minibil	(4) lukket fører- og passagerkabine med adgang via to eller flere døre (5) maksimal kontinuerlig nominel effekt ⁽¹⁾ ≤ 6 kW og (6) slagvolumen ≤ 50 cm ³ , hvis der indgår en PI-motor i køretøjets fremdriftskongfiguration (7) $\text{længde}_{\text{køretøj}} \times \text{bredde}_{\text{køretøj}} \leq 4,4$ m ² med maksimal $\text{bredde}_{\text{køretøj}} \leq 1,5$ m.
L6Be - U	Let minibil til erhvervsbrug	(8) udelukkende konstrueret til transport af varer med åben eller lukket, praktisk talt plant og horisontalt lad, der opfylder et af følgende kriterier: a) $\text{længde}_{\text{lad}} \times \text{bredde}_{\text{lad}} > 0,3 \times \text{Længde}_{\text{køretøj}} \times \text{Width}_{\text{køretøj}}$ eller b) et tilsvarende ladareal som defineret ovenfor anvendt til montering af maskiner og/eller udstyr.
L6Be - P	Lette minibiler til persontransport	(8) køretøjer først og fremmest konstrueret til transport af personer, karakteriseret ved at være udstyret med to siddepladser til passagerer, inklusive siddeplads for føreren, og begge siddepladser udstyret med sikkerhedsseler.

Klasse	Klassens benævnelse	Fælles klassificeringskriterier
L7e	Tung quadricykel	<p>(1) fire hjul og med fremdriftsmidler som opført i artikel 4, stk. 3, og</p> <p>(2) konstruktivt bestemt maksimalhastighed > 45 km/h og</p> <p>(3) masse i køreklar stand:</p> <p>a) ≤ 400 kg til persontransport</p> <p>b) ≤ 550 kg til varetransport.</p> <p>I masse i køreklar stand indgår ikke:</p> <p>(1) masse af batterier i et hybridt eller fuldt elektrisk drevet køretøj eller</p> <p>(2) vægt af gasbrændstofs system inklusive tank til gasbrændstof, hvis der er tale om køretøjer med et, to eller flere brændstoffer eller</p> <p>(3) vægt af tank(e) til komprimeret luft, hvis der er tale om fremdrift ved forkomprimeret luft.</p> <p>(4) maksimal kontinuerlig nominel effekt⁽¹⁾ ≤ 15 kW.</p>
Underklasser	Underklassens benævnelse	Supplerende kriterier for klassificering i underklasser
L7Ae	Tung on-road-quad	<p>(5) køretøjer i klasse L7e, der ikke opfylder de specifikke kriterier for underklasse L7Be, og</p> <p>(6) udstyret med en eller to siddepladser for passagerer, inklusive siddeplads for føreren.</p>
L7Be	Tung minibil	<p>(5) lukket fører- og passagerkabine med adgang via to eller flere døre</p> <p>(6) udstyret med to, tre eller fire siddepladser for passagerer, inklusive siddeplads for føreren.</p>
L7Be - U	Tung minibil til varetransport	<p>(7) udelukkende konstrueret til transport af varer med åben eller lukket, praktisk talt plant og horisontalt lad, der opfylder et af følgende kriterier:</p> <p>a) $\text{længde}_{\text{lad}} \times \text{bredde}_{\text{lad}} > 0,3 \times \text{længde}_{\text{køretøj}} \times \text{bredde}_{\text{køretøj}}$ eller</p> <p>b) et tilsvarende ladareal som defineret ovenfor anvendt til montering af maskiner og/eller udstyr.</p>
L7Be - P	Tung minibil til persontransport	<p>(7) køretøjer først og fremmest konstrueret til transport af personer, karakteriseret ved at være udstyret med højst fire siddepladser til passagerer, inklusive siddeplads for føreren, og alle siddepladser udstyret med sikkerhedsseler.</p>

BILAG II

Liste over krav i forbindelse med EU-typegodkendelse af et køretøj

Nr.	Artikel	Område	Dokumentreference	Køretøjsklasser										
				L1Ae	L1Be	L2e	L3e	L4e	L5Ae	L5Be	L6Ae	L6Be	L7Ae	L7Be
I	KRAV TIL MILJØPRÆSTATIONER OG FREMDRIFTSYDELSE													
1		elektromagnetisk kompatibilitet		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2	21 & 22	miljøprøvningsprocedurer med hensyn til udstødningsemissioner, fordampningsemissioner, emission af drivhusgasser og brændstofforbrug		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3		maksimal konstruktivt bestemt motorhastighed, maksimalt drejningsmoment og maksimal nettoeffekt		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4		prøvningsprocedure for støj		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Nr.	Artikel	Område	Dokumentreference	Køretøjsklasser												
				L1Ae	L1Be	L2e	L3e	L4e	L5Ae	L5Be	L6Ae	L6Be	L7Ae	L7Be		
II	KRAV TIL KØRETØJETS FUNKTIONELLE SIKKERHED															
1	20	akustiske alarmanordninger		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
2		bremssning, herunder blokeringsfri bremsesystemer ⁽³⁾		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3		elektrisk sikkerhed		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4		holdbarhedsprøvning af funktionelle sikkerhedssystemer														
5		beskyttelseskonstruktioner fortil og bagtil										X	X	X	X	X
6		ruder, forrudeviskere og forrudevaskere samt afrimnings- og afdugningsanordninger										X	X	X	X	X
7		identificering af betjeningsorganer, kontrollamper og indikatorer		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
8		lysinstallationer og lyssignalanordninger, herunder automatisk tænding/slukning af lys		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
9		udsyn bagud		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
10		sikkerhedsseler og deres forankringer										X	X	X	X	X
11		siddeplads (sadler og sæder)		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
12		styreegenskaber, kurveegenskaber og drejeegenskaber		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
13		dæk		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
14		skilt med maksimal hastighed og dets placering på køretøjet										X	X	X	X	X
15		beskyttelse af personer i/på køretøjet, herunder indvendigt udstyr, nakkestøtter og døre										X	X	X	X	X

16		konstruktivt bestemt hastighedsbegrænsning		X	X	X					X	X		
17		køretøjskonstruktionens integritet		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Nr.	Artikel	Område	Dokumentreference	Køretøjsklasser												
				L1Ae	L1Be	L2e	L3e	L4e	L5Ae	L5Be	L6Ae	L6Be	L7Ae	L7Be		
III	KRAV TIL KØRETØJSKONSTRUKTIONEN															
1	18 & 19	foranstaltninger mod ulovlige ændringer		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
2		tilkoblings- og fastspændingsanordninger		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3		tyverisikringsanordninger		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4		udragende dele		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
5		lagring af brændstof		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
6		lad				X					X		X			X
7		masser og dimensioner		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
8		egendiagnose (OBD)			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
9		håndgreb og fodstøtter til passagerer		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
10		plads til montering af bagnummerplade		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
11		reparations- og vedligeholdelsesinformationer		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
12		støtteben		X	X		X									
13		lovpligtig mærkning.		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Nr.	Artikel	Område	Dokumentreference	Køretøjsklasser										
				L1Ae	L1Be	L2e	L3e	L4e	L5Ae	L5Be	L6Ae	L6Be	L7Ae	L7Be
IV	ADMINISTRATIVE KRAV													
1	36	typeattest		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2	31	krav til produktionens overensstemmelse		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3	25	informationsmappe og krav til dokumentation		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4	37	mærkningskrav		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
5	30	prøvning i producentregi og virtuel prøvning		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
6	28	typegodkendelsesattest		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
7	27	typegodkendelsesnummerering		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
8	23	typegodkendelsesprocedurer		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
9	60	systemer til identifikation af køretøjer og motorer		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

BILAG III

Grænser for små serier

Køretøjs- klasse	Benævnelse	Små serier (enheder af hver type solgt, registreret og ibrugtaget pr. år)
L1Ae	Cykel med motor	20
L1Be	Tohjulet knallert	
L2e	Trehjulet knallert	
L3e	Tohjulet motorcykel	50
L4e	Tohjulet motorcykel med sidevogn	100
L5Ae	Tricykel	50
L5Be	Erhvervstricykel	100
L6Ae	Let on-road-quad	20
L6Be	Let minibil	100
L7Ae	Tung on-road-quad	20
L7Be	Tung minibil	100

BILAG IV

Tidsplan for anvendelse af denne forordning med hensyn til typegodkendelse

Køretøjs- klasse	Euro-trin	Håndhævelsesdatoer		
		Nye køretøjstyper Frivilligt	Nye køretøjstyper Obligatorisk	Allerede eksisterende køretøjstyper Obligatorisk
L1e — L7e	Euro 3 ⁽⁴⁾	1. juli 2013	1. januar 2014	1. januar 2015
	Euro 4 ⁽⁵⁾	1. januar 2015	1. januar 2017	1. januar 2018
	Euro 5 ⁽⁶⁾	1. januar 2018 ⁽⁷⁾	1. januar 2020 ⁽⁷⁾	1. januar 2021 ⁽⁷⁾

NB! se sidste side i bilag VIII for en oversigt over noter til bilagene

BILAG V

Miljøprøvnings og miljøkrav

Køretøjer i klasse L må kun typegodkendes, hvis de opfylder følgende miljøkrav:

Prøvnings-type	Beskrivelse	Krav: grænseværdier	Krav: prøvningsprocedurer
I	Udstødningsemissioner efter koldstart	Bilag VI(A)	.
II	- PI eller hybrid ⁽⁸⁾ udstyret med PI: CO-emission ved tomgang og forhøjet tomgang - CI eller hybrid med CI-motor: prøvning ved fri acceleration	Direktiv 96/96/EF ⁽⁹⁾ som ændret ved direktiv 2009/40/EF ⁽¹⁰⁾	Direktiv 96/96/EF som ændret ved direktiv 2009/40/EF
III	Emissioner af krumtaphusgasser	Nu-emission, lukket krumtaphus. Emissioner fra krumtaphus må ikke udledes direkte i den omgivende atmosfære fra noget køretøj i dets levetid.	
IV	Fordampningsemissioner	Bilag VI(C)	
V	De forureningsbegrænsende anordningers holdbarhed	Bilag VI og VII	
VI	Lavtemperaturprøvning	Ikke relevant	Ikke relevant
VII	CO ₂ -emissioner/brændstofforbrug	Måling og rapportering, ingen grænseværdi med hensyn til typegodkendelse.	
VIII	Egendiagnose (OBD)	Bilag VI(B)	
IX	Støjniveau	Bilag VI(D)	
X	Elektromagnetisk kompatibilitet	FN/ECE-regulativ nr. 10 ⁽¹¹⁾	FN/ECE-regulativ nr. 10

NB! se sidste side i bilag VIII for en oversigt over noter til bilagene

BILAG VI

Emissionsgrænseværdier for forurenende stoffer, OBD-emissionsgrænseværdier og støjgrænser for typegodkendelse og produktionens overensstemmelse

A) Grænser for udstødningsemissioner efter koldstart

(A1) Euro 3⁽⁴⁾

Køretøjs-klasse	Køretøjs-betegnelse	Fremdrifts-klasse	Euro-trin	Masse af kulilte (CO)	Samlede masse af carbonhydrider (THC)	Masse af nitrogenoxider (NOx)	Partikkelmasse (PM)	Summen af samlede carbonhydrider og nitrogenoxider (THC + NOx)	Prøvnings-cyklus
				L ₁ (mg / km)	L ₂ (mg / km)	L ₃ (mg / km)	L ₄ (mg / km)	L ₅ (mg / km)	
L1Ae	Cykel med motor	PI / CI / Hybrid	Euro 3	560	100	130	-	-	FN/ECE-regulativ nr. 47 ⁽¹²⁾
L1Be	Tohjulet knallert	PI / CI / Hybrid	Euro 3	1000	-	-	-	1200	FN/ECE-regulativ nr. 47
L2e	Trehjulet knallert	PI / CI / Hybrid	Euro 3	3500	-	-	-	1200	FN/ECE-regulativ nr. 47
L3e ⁽⁴⁾ L4e ⁽¹⁴⁾ L5Ae L7Ae	- Tohjulet motorcykel med eller uden sidevogn - Tricykel - Tung on-road-quad	PI, v _{max} < 130 km/h	Euro 3	1970	560	130	-	-	WMTC, fase 2
		PI, v _{max} ≥ 130 km/h	Euro 3	1970	250	170	-	-	WMTC, fase 2
		CI / Hybrid	Euro 3	1000	100	570	100 ⁽¹⁵⁾	-	WMTC, fase 2
L5Be	Tricykel til erhvervsbrug	PI	Euro 3	4000	1000	250	-	-	FN/ECE-regulativ nr. 40 ⁽¹³⁾
		CI / Hybrid	Euro 3	1000	150	650	100 ⁽¹⁵⁾	-	FN/ECE-regulativ nr. 40
L6Ae	Let on-road-quad	PI	Euro 3	3500	-	-	-	1200	FN/ECE-regulativ nr. 47
L6Be	Let minibil	CI / Hybrid	Euro 3	1000	150	650	100 ⁽¹⁵⁾	-	FN/ECE-regulativ nr. 47
L7Be	Tung minibil	PI	Euro 3	4000	1000	250	-	-	FN/ECE-regulativ nr. 40
		CI / Hybrid	Euro 3	1000	150	650	100 ⁽¹⁵⁾	-	FN/ECE-regulativ nr. 40

NB! se sidste side i bilag VIII for en oversigt over noter til bilagene

(A2) Euro 4⁽⁵⁾

Køretøjs-klasse	Køretøjs-betegnelse	Fremdrifts-klasse	Euro-trin	Masse af kulilte (CO)	Samlede masse af carbon-hydrider (THC)	Masse af nitrogen-oxider (NOx)	Partikel-masse (PM)	Prøvnings-cyklus
				L ₁ (mg / km)	L ₂ (mg / km)	L ₃ (mg / km)	L ₄ (mg / km)	
L1Ae	Cykel med motor	PI / CI / Hybrid	Euro 4	560	100	70	-	FN/ECE-regulativ nr. 47
L1Be	Tohjulet knallert	PI / CI / Hybrid	Euro 4	1000	630	170	-	FN/ECE-regulativ nr. 47
L2e	Trehjulet knallert	PI / CI / Hybrid	Euro 4	1900	730	170	-	FN/ECE-regulativ nr. 47
L3e ⁽⁵⁾ L4e ⁽¹⁴⁾ L5Ae L7Ae	- Tohjulet motorcykel med eller uden sidevogn - Tricykel - Tung on-road- quad	PI, v _{max} < 130 km/h	Euro 4	1140	380	70	-	WMTC, fase 2
		PI, v _{max} ≥ 130 km/h	Euro 4	1140	170	90	-	WMTC, fase 2
		CI / Hybrid	Euro 4	1000	100	300	80 ⁽¹⁵⁾	WMTC, fase 2
L5Be	Tricykel til erhvervsbrug	PI	Euro 4	2000	550	250	-	FN/ECE-regulativ nr. 40
		CI / Hybrid	Euro 4	1000	100	550	80 ⁽¹⁵⁾	FN/ECE-regulativ nr. 40
L6Ae L6Be	Let on-road-quad Let minibil	PI	Euro 4	1900	730	170		FN/ECE-regulativ nr. 47
		CI / Hybrid	Euro 4	1000	100	550	80 ⁽¹⁵⁾	FN/ECE-regulativ nr. 47
L7Be	Tung minibil	PI	Euro 4	2000	550	250	-	FN/ECE-regulativ nr. 40
		CI / Hybrid	Euro 4	1000	100	550	80 ⁽¹⁵⁾	FN/ECE-regulativ nr. 40

NB! se sidste side i bilag VIII for en oversigt over noter til bilagene

(A3) Euro 5⁽⁶⁾

Køretøjs-klasse	Køretøjs-betegnelse	Fremdrifts-klasse	Euro-trin ⁽⁷⁾	Masse af kulilte (CO)	Samlede masse af carbonhydrider (THC)	Masse af ikke-methan-carbonhydrider (NMHC)	Masse af nitrogenoxider (NOx)	Partikel-masse (PM)	Prøvningscyklus
				L ₁ (mg / km)	L _{2A} (mg / km)	L _{2B} (mg / km)	L ₃ (mg / km)	L ₄ (mg / km)	
L1Ae	Cykel med motor	PI / CI / Hybrid	Euro 5	500	100	68	60	4.5 ⁽¹⁶⁾	Revideret WMTC ⁽¹⁷⁾
L1Be — L7e ⁽⁶⁾	Alle andre køretøjer i klasse L	PI	Euro 5 ⁽⁶⁾	1000	100	68	60	4.5 ⁽¹⁶⁾	Revideret WMTC
		CI / Hybrid		500	100	68	90	4.5	Revideret WMTC

NB! se sidste side i bilag VIII for en oversigt over noter til bilagene

(B) OBD-emissionsgrænseværdier**(B1) Euro 4⁽⁵⁾, OBD I.**

Køretøjs-klasse	Køretøjs-betegnelse	Fremdrifts-klasse	Euro-trin	Masse af kulilte (CO)	Samlede masse af carbon-hydrider (THC)	Masse af nitrogenoxider (NOx)	Prøvnings-cyklus
				OT ₁ (mg / km)	OT ₂ (mg / km)	OT ₃ (mg / km)	
L1Be L2e L6Ae	- Tohjulet knallert - Trehjulet knallert - Let on-road-quad	PI, CI eller Hybrid	Euro 4	3610	2690	850	FN/ECE-regulativ nr. 47
L3e ⁽⁵⁾ L4e ⁽¹⁴⁾	- Tohjulet motorcykel med eller uden sidevogn - Tricykel	PI v _{max} < 130 km/h	Euro 4	2170	1400	350	WMTC, fase 2
L5Ae	- Tricykel	PI v _{max} ≥ 130 km/h		2170	630	450	WMTC, fase 2
L7Ae	- Tung on-road-quad	CI eller Hybrid		2170	630	900	WMTC, fase 2

(B2) Euro 5⁽⁶⁾, OBD I, og⁽⁷⁾ OBD II

Køretøjs-klasse	Køretøjs-betegnelse	Fremdrifts-klasse	Euro-trin	Masse af kulilte (CO)	Masse af ikke-methan-carbonhydrider (NMHC)	Masse af nitrogenoxider (NOx)	Partikel-masse (PM)	Prøvnings-cyklus
				OT ₁ (mg / km)	OT ₂ (mg / km)	OT ₃ (mg / km)	OT ₄ (mg / km)	
L1Be — L7e ⁽⁶⁾	Alle køretøjer i klasse L, undtagen klasse L1Ae	PI	Euro 5	1900	250	300	50	Revideret WMTC
		CI eller Hybrid	Euro 5	1900	320	540	50	Revideret WMTC

NB! se sidste side i bilag VIII for en oversigt over noter til bilagene

(C) Fordampningsemissionsgrænser**(C1) Euro 4⁽⁵⁾**

Køretøjs-klasse	Køretøjs-betegnelse	Fremdrifts-klasse	Euro-trin	Samlede masse af carbonhydrider (THC) (mg / test)	Prøvningscyklus
L3e ⁽⁵⁾ L4e ⁽¹⁴⁾	Tohjulet motorcykel ⁽²⁰⁾ med eller uden sidevogn	PI ⁽¹⁸⁾	Euro 5	2 000	SHED
L5Ae	Tricykel	PI ⁽¹⁸⁾	Euro 4		
L6Ae	Let on-road-quad	PI ⁽¹⁸⁾	Euro 4		
L7Ae	Tung on-road-quad	PI ⁽¹⁸⁾	Euro 4		

(C2) Euro 5⁽⁶⁾

Køretøjs-klasse ⁽¹⁹⁾	Køretøjs-betegnelse	Fremdrifts-klasse	Euro-trin	Gennemtrængningsprøvning (mg/m ² /dag)		Samlede masse af carbonhydrider (THC) i SHED-test (mg/test)
				Brændstoff-tank	Brændstoff-rør	Køretøj
L1Ae	Cykel med motor	PI ⁽¹⁸⁾	Euro 5	1500	15000	1500
L1Be	Tohjulet knallert		Euro 5	1500	15000	1500
L2e	Trehjulet knallert		Euro 5	1500	15000	1500
L3e ⁽⁶⁾ L4e ⁽¹⁴⁾	Tohjulet motorcykel med eller uden sidevogn		Euro 6			1500
L5Ae	Tricykel		Euro 5			1500
L5Be	Erhvervstricykel		Euro 5	1500	15000	1500
L6Ae	Let on-road-quad		Euro 5			1500
L6Be	Let minibil		Euro 5	1500	15000	1500

L7Ae	Tung on-road-quad		Euro 5			1500
L7Be	Tung minibil		Euro 5	1500	15000	1500

NB! se sidste side i bilag VIII for en oversigt over noter til bilagene

(D) Støjgrænser — Euro 3⁽⁴⁾, Euro 4⁽⁵⁾, Euro 5⁽⁶⁾

Køretøjs-klasse	Køretøjs-betegnelse	Euro 3 støjniveau ⁽²¹⁾ (dB(A))	Euro 3 prøvningsprocedure ⁽²³⁾	Euro 4 støjniveau ⁽²¹⁾ (dB(A))	Euro 4 prøvningsprocedure ⁽²³⁾	Euro 5 støjniveau ⁽²²⁾ (dB(A))	Euro 5 prøvningsprocedure
L1Ae	Cykel med motor	63	Delegeret retsakt / FN/ECE-regulativ nr. 63	63	Delegeret retsakt / FN/ECE-regulativ nr. 63		FN/ECE-regulativ nr. 63
L1Be	Tohjulet knallert $v_{\max} \leq 25$ km/h	66		66			
	Tohjulet knallert $v_{\max} \leq 45$ km/h	71		71			
L2e	Trehjulet knallert	76	Delegeret retsakt / FN/ECE-regulativ nr. 9	76	Delegeret retsakt / FN/ECE-regulativ nr. 9		FN/ECE-regulativ nr. 9
L3e	Tohjulet motorcykel Slagvolumen ≤ 80 cm ³	75	Delegeret retsakt / FN/ECE-regulativ nr. 41	75	Delegeret retsakt / FN/ECE-regulativ nr. 41		FN/ECE-regulativ nr. 41
	Tohjulet motorcykel 80 cm ³ < Slagvolumen ≤ 175 cm ³	77		77			
	Tohjulet motorcykel Slagvolumen > 175 cm ³	80		80			
L4e	Tohjulet motorcykel med sidevogn	80		80			
L5Ae	Tricykel	80	Delegeret retsakt / FN/ECE-regulativ nr. 9	80	Delegeret retsakt / FN/ECE-regulativ nr. 9		FN/ECE-regulativ nr. 9
L5Be	Erhvervstricykel	80		80			
L6Ae	Let quad	80	Delegeret retsakt / FN/ECE-regulativ nr. 63	80	Delegeret retsakt / FN/ECE-regulativ nr. 63		FN/ECE-regulativ nr. 63
L6Be	Let minibil	80	Delegeret retsakt / FN/ECE-regulativ nr. 9	80	Delegeret retsakt / FN/ECE-regulativ nr. 9		FN/ECE-regulativ nr. 9
L7Ae	On-road-quad	80		80			
L7Be	Tung minibil	80		80			

NB! se sidste side i bilag VIII for en oversigt over noter til bilagene

BILAG VII

De forureningsbegrænsende anordningers holdbarhed

(A) Holdbarhed i km for køretøjer i klasse L

Køretøjs-klasse	Køretøjs-betegnelse	Holdbarhed i km, Euro 3 ⁽⁴⁾	Holdbarhed i km, Euro 4 ⁽⁵⁾	Holdbarhed i km ⁽⁷⁾ , Euro 5 ⁽⁶⁾
L1Ae	Cykel med motor	5 000	5 500	6 000
L1Be L2e L6Ae	- Tohjulet knallert - Trehjulet knallert - Let on-road-quad	10 000	11 000	12 000
L3e L4e ⁽¹⁴⁾ L5e L6Be L7Be	- Tohjulet motorcykel med eller uden sidevogn ($v_{\max} < 130 \text{ km/h}$) - Tricykel - Let minibil - Tung minibil	18 000	20 000	30 000
L3e L4e ⁽¹⁴⁾ L7Ae	Tohjulet motorcykel med eller uden sidevogn ($v_{\max} \geq 130 \text{ km/h}$) Tung on-road-quad	30 000	35 000	50 000

(B) Forringelsesfaktorer (DF)

Køretøjs-klasse	Køretøjs-betegnelse	Euro 3 ⁽⁴⁾ DF (-)				Euro 4 ⁽⁵⁾ DF (-)				Euro 5 ^{(6) (7)} DF (-)							
		CO	HC	NOx	PM	CO	HC	NOx	PM	CO	THC		NMHC		NOx		PM ⁽²⁴⁾ (7)
											PI	CI ⁽²⁵⁾	PI	CI	PI	CI	CI
L1e — L7e	All	1.0	1.0	1.0	1.0	1.1	1.1	1.1	1.1	1.5	1.3	1.1	1.3	1.1	1.3	1.1	1.0

NB! se sidste side i bilag VIII for en oversigt over noter til bilagene

BILAG VIII

Forbedrede krav til funktionel sikkerhed

Område	Anvendelsesdato	Krav
Obligatorisk montering af avancerede bremsesystemer ⁽²⁶⁾	Fire år efter den dato, der er henvist til andet afsnit i artikel 82.	a) nye motorcykler ⁽²⁷⁾ i underklasse L3e-A1, som sælges, registreres og ibrugtages skal udstyres enten med blokeringsfrit ⁽²⁸⁾ eller et kombineret bremsesystem ⁽²⁹⁾ eller begge typer bremsesystemer efter køretøjsfabrikantens valg. b) nye motorcykler i underklasse L3e-A2 og L3e-A3, som sælges, registreres og ibrugtages på markedet skal udstyret med blokeringsfrit bremsesystem.
Sikker kurvekørsel på veje med hård overfladebelægning	Den dato, der er henvist til i andet afsnit i artikel 82.	Køretøjer i klasse L skal konstrueres således, at hvert hjul på ethvert tidspunkt kan rotere med forskellige hastighed for at opnå en sikker kurvekørsel på veje med hård overfladebelægning. Hvis et tre- eller firhjulet køretøj er udstyret med et differentiale, der kan låses, skal det være konstrueret, så det normalt ikke er låst.
Forbedring af køretøjets og førerens synlighed ved automatisk tænding af lygter ⁽³⁰⁾	Den dato, der er henvist til i andet afsnit i artikel 82.	For at forbedre deres synlighed skal køretøjer i klasse L udstyres med følgende: a) L1e-køretøjer: lys og lyssignaler i henhold til FN/ECE-regulativ 74, rev. 2, som kræver at lyssystemet tændes automatisk b) L3e-køretøjer: efter køretøjsfabrikantens valg, enten lygter og lyssignaler i henhold til FN/ECE-regulativ 53, rev. 2 samt ændring 1 og 2, eller særlige kørellys i overensstemmelse med FN/ECE-regulativ nr. 87, rev. 2, med ændring 1 og 2 c) alle andre underklasser af køretøjer i klasse L: et lyssystem, der tænder automatisk, eller efter fabrikantens valg særlige kørellys, der tænder automatisk ⁽³¹⁾

NB! se sidste side i bilag VIII for en oversigt over noter til bilagene

Forklarende bemærkninger til bilag I til III

- (1) Effektgrænserne i bilag I er baseret på maksimal kontinuerlig nominel effekt, uafhængigt af køretøjets fremdriftskonfiguration.
- (2) Underopdelingen af køretøjer i klasse L3e efter om de har en konstruktivt bestemt hastighed på 130 km/h eller derunder eller på over 130 km/h er uafhængig af deres underopdeling i fremdriftsklasserne A1 (dog ikke sandsynligt, at de kan nå op på 130 km/h), A2 eller A3.
- (3) Avancerede bremsesystemer er kun obligatoriske for L3e køretøjer, som fastsat i bilag VIII.
- (4) Kategori L3e: Euro 4.
- (5) Kategori L3e: Euro 5.
- (6) Kategori L3e: Euro 6.
- (7) Jf. artikel 21, stk. 4 og 5.
- (8) Hvis (hybrid)motoren(e) er udstyret med en stop/start-funktion, skal fabrikanten sikre, at forbrændingsmotoren kører i tomgang med en forhøjet tomgangshastighed. Køretøjet skal være i stand til gennemføre prøvningen med fri acceleration for fremdriftsmidler omfattende en CI-motor.
- (9) EFT L 282 af 1.11.1996, s. 64.
- (10) EUT L 141 af 6.6.2009, s. 12.
- (11) EUT L 116/1 af 8.5.2010, s. 1.
- (12) EUT C [...] af [...] s. [...], inkl. kold vejning.
- (13) EUT C [...] af [...] s. [...].
- (14) Kun basiskøretøjet, den tohjulede motorcykel, som sidevognen er fastgjort til, skal opfylde de pågældende emissionsgrænser.
- (15) Kun CI-motorer, også hvis f.eks. en hybrid konfiguration omfatter en CI-motor.
- (16) Gælder kun for benzinmotorer med direkte indsprøjtning (DI).
- (17) Den miljøundersøgelse, der er omhandlet i artikel 21, stk. 4, vil også vurdere muligheden for at andre køretøjer end L3e, L5e og L7e kan emissionsprøves efter en revideret WMTC.
- (18) PI-motorer, der kører på benzin, benzinblandinger eller ethanol.
- (19) Omkostningseffektiviteten af kontrol af fordampningsemission vil blive vurderet i den miljøundersøgelse, der skal udføres for Kommissionen, jf. artikel 21, stk. 5. En mulig omkostningseffektiv fordampningsprøvning for brændstoftank og gennemtræningsprøvning for brændstoftilførsel vil blive vurderet i denne undersøgelse som et alternativ til SHED-prøvningen for de underklasser af køretøjer, som endnu ikke er underlagt prøvningen for fordampningsemission, jf. artikel 21, stk. 4 og 5.
- (20) $v_{\max} \geq 130$ km/h.
- (21) Indtil EU tiltræder FN/ECE-regulativ 9, 4 og 63 og vedtager disse regulativer i UNECE WP 29 og i EU, herunder de tilhørende ækvivalente støjgrænser for Euro3 og Euro4, skal køretøjer opfylde grænserne opført i bilag VI(D). Når FN/ECE-regulativ 9, 41 og 63 er vedtaget af EU, bliver disse obligatoriske, herunder støjgrænser, der er ækvivalente med grænserne i bilag VI(D), og erstatter prøvningsprocedurene i de delegerede retsakter.
- (22) Euro 5-støjgrænserne skal ændres i en separat retsakt vedtaget efter den fælles beslutningsprocedure.

- (23) En delegeret retsakt under denne forordning indeholder procedurene til prøvning af støj og vil blive erstattet af FN/ECE-regulativ 9, 41 og 63.
- (24) Kun for PI-motorer med direkte indsprøjtning (DI) og CI-motorer.
- (25) Gælder også hybridkøretøjer.
- (26) Ved "avanceret bremsesystem" forstås et blokeringsfrit bremsesystem, et kombineret bremsesystem eller begge. Avancerede bremsesystemers præstationer skal prøves efter kravene i en delegeret retsakt om køretøjers funktionelle sikkerhed.
- (27) Køretøjer i klasse L4e (motorcykler med sidevogn) er undtaget fra krav (a) og (b) med hensyn til obligatorisk montering af avancerede bremsesystemer.
- (28) Ved "blokeringsfrit bremsesystem" forstås en system, der opdager hjulslip og automatisk justerer det tryk, der frembringer bremsekraften på hjulet/hjulene for at begrænse sådant hjulslip.
- (29) Ved "kombineret bremsesystem" forstås:
- a) for køretøjer i klasse L1e og L3e: et bremsesystem, hvor mindst to bremses på forskellige hjul, aktiveres ved betjening af en enkelt anordning
 - b) for køretøjer i klasse L4e: et bremsesystem, hvor bremserne på mindst forhjul og baghjul aktiveres ved betjening af en enkelt anordning (hvis baghjul og sidevognshjul bremses af samme bremsesystem, betragtes dette som baghjulsbremse)
 - c) for køretøjer i klasse L2e, L5e, L6e og L7e: et bremsesystem, hvor bremserne på alle hjul, aktiveres ved betjening af en enkelt anordning.
- (30) Ved "automatisk tænding" forstås en lyssystem, der tændes, når tændingsnøglen eller motorens on/off-kontakt er i positionen tændt (on).
- (31) For at gøre det muligt for en forbrændingsmotor at starte, kan lyssystemet slukkes, mens motoren tørnes for en samlet periode på 10 sekunder eller derunder.

BILAG IX
Sammenligningstabel⁽³²⁾

Direktiv 2002/24/EF	Denne forordning
Artikel 1, stk. 1, første afsnit	Artikel 2, stk. 1
Artikel 1, stk. 1, andet afsnit	Artikel 2, stk. 2
Artikel 1, stk. 2, litra a), nr. i)	Artikel 4, stk. 2, litra a) (B)
Artikel 1, stk. 2, litra a), nr. ii)	Artikel 4, stk. 2, litra b)
Artikel 1, stk. 2, litra b)	Artikel 4, stk. 2, litra c), artikel 4, stk. 2, litra d)
Artikel 1, stk. 2, nr. 2), litra c)	Artikel 4, litra e)
Artikel 1, stk. 3, litra a)	Artikel 4, litra f)
Artikel 1, stk. 3, litra a)	Artikel 4, litra g)
Artikel 2	Artikel 3
Artikel 3	Artikel 23
Artikel 4, stk. 1	Artikel 27, stk. 2
Artikel 4, stk. 2	Artikel 27, stk. 1
Artikel 4, stk. 3	Artikel 5, stk. 4
Artikel 4, stk. 4	-
Artikel 4, stk. 5	Artikel 31, stk. 1
Artikel 4, stk. 6	Artikel 27, stk. 3
Artikel 5, stk. 1	Artikel 27, stk. 10
Artikel 5, stk. 2	Artikel 28, stk. 2
Artikel 5, stk. 3	Artikel 28, stk. 1, litra b)
Artikel 6, stk. 1	Artikel 27, stk. 5
Artikel 6, stk. 2, første afsnit	Artikel 27, stk. 7
Artikel 6, stk. 2, andet afsnit	Artikel 27, stk. 8
Artikel 7, stk. 1, første afsnit	Artikel 36, stk. 1
Artikel 7, stk. 1, andet afsnit	Artikel 36, stk. 4
Artikel 7, stk. 2	Artikel 36, stk. 2
Artikel 7, stk. 3	Artikel 36, stk. 5
Artikel 7, stk. 4	Artikel 37, stk. 2

Artikel 7, stk. 5	Artikel 59, stk. 2, første afsnit
Artikel 7, stk. 6	Artikel 59, stk. 2, andet afsnit
Artikel 8, stk. 1	Artikel 37, stk. 1
Artikel 8, stk. 2, første afsnit	Artikel 37, stk. 2
Artikel 8, stk. 2, andet afsnit	Artikel 37, stk. 3

Bemærkning (32): Jf. artikel 81

Direktiv 2002/24/EF	Denne forordning
Artikel 9, stk. 1	Artikel 46
Artikel 9, stk. 2	Artikel 32, stk. 1
Artikel 9, stk. 3	Artikel 32, stk. 2
Artikel 9, stk. 4	Artikel 33
Artikel 9, stk. 5	Artikel 34, stk. 3
Artikel 10, stk. 1	Artikel 31, stk. 4
Artikel 10, stk. 2	Artikel 51, stk. 3
Artikel 10, stk. 3	Artikel 35, stk. 4
Artikel 10, stk. 4	Artikel 51, stk. 7
Artikel 11	-
Artikel 12	Artikel 50, stk. 1
Artikel 13	-
Artikel 14, stk. 1, litra a)	Artikel 5, stk. 1
Artikel 14, stk. 1, litra b), nr. i)	Artikel 66, stk. 9
Artikel 14, stk. 1, litra b), nr. ii).	Artikel 64, stk. 8
Artikel 14, stk. 2, første afsnit	-
Artikel 14, stk. 2, andet afsnit	Artikel 66, stk. 10
Artikel 15, stk. 1	Artikel 45
Artikel 15, stk. 2	Artikel 47
Artikel 15, stk. 3, første afsnit, litra a), nr. i)	Artikel 40
Artikel 15, stk. 3, litra a), nr. ii)	Artikel 2, stk. 2, litra e)
Artikel 15, stk. 3, andet afsnit	-
Artikel 15, stk. 3, litra b), første afsnit	-
Artikel 15, stk. 3, litra b), andet afsnit	-
Artikel 15, stk. 3, litra b), tredje afsnit	-
Artikel 15, stk. 3, litra b), fjerde afsnit	-
Artikel 15, stk. 4	-

Artikel 16, stk. 1, første afsnit	-
Artikel 16, stk. 1, andet afsnit	-
Artikel 16, stk. 2, første afsnit	-
Artikel 16, stk. 2, andet afsnit	-
Artikel 16, stk. 3	Artikel 38
Artikel 17	Artikel 39
Artikel 18, stk. 1	Artikel 74, stk. 1
Artikel 18, stk. 2	Artikel 74, stk. 2
Artikel 18, stk. 3	-
Artikel 19	Artikel 81
Artikel 20	Artikel 82, stk. 2
Direktiv 2002/24/EF	Denne forordning
Artikel 20, stk. 1, andet afsnit	Artikel
Artikel 21	Artikel 79, stk. 1
Artikel 22	-
Artikel 23	Artikel 82, stk. 1
Artikel 24	-