



## Statens vegvesen

Høringsinstanser i følge liste

α

Behandlende enhet:  
Vegdirektoratet

Saksbehandler/innvalgsnr:  
Grethe Ulgjell - 22073750

Vår referanse:  
2008/217921-003

Deres referanse:

Vår dato:  
19.12.2008

### **Høring - ny forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil m.m. - implementering av direktiv 2007/46/EF og forordning EF 1060/2008.**

EU vedtok 5. september 2007 nytt rammedirektiv for godkjenning av bil og tilhenger til bil. Dette avløser direktiv 70/156/EØF med senere endringer som i Norge er gjennomført i forskrift 4 oktober 1994 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften). Frist for implementering av direktivet er 29. april 2009. Det er også kommet en forordning EF 1060/2008 som endrer direktivet. Forordningen erstatter vedlegg I, II, IV, VI, VII, XI og XV til direktivet med nye vedlegg. Bare de nye tekstene tas med i det materialet som legges ut på internett. Høringen omfatter også forordningen. Forskriftsforslaget som nå sendes på høring er mer omfattende enn en ren implementering av disse rettsaktene ettersom det foreslås at en ny forskrift skal avløse kjøretøyforskriften helt for bil som enten godkjennes/registreres i Norge eller ombygges etter 29. april 2009. Når ny forskrift vedtas vil det samtidig bli gjort endringer i kjøretøyforskriften som klargjør at den ikke lenger gjelder for bil. Dette vil gjøres ved en endring i virkeområdet i § 1-1 og/eller eventuelt også ved at det tas inn en setning innledningsvis i de aktuelle kapitlene om at de ikke gjelder for bil.

Høringen sammen med direktiv og endringsforordning (på dansk) blir lagt ut i pdf-format med hyperlenker på Statens vegvesens nettsider [www.vegvesen.no](http://www.vegvesen.no) samtidig med at høringen sendes ut. Rettsaktene sendes derfor ikke ut i papirform sammen med dette brevet.

Det er satt i gang arbeid med implementering i de andre EØS-landene, men det er ikke kommet så langt at vi har sett ferdig regelverk som vi har kunnet hente tolkninger fra. Vegdirektoratet har hatt møte med andre nordiske land og diskutert problemstillinger, og dette samarbeidet vil videreføres i høringsperioden. Utformingen kan derfor endres noe også på bakgrunn av slik tilbakemelding.

Postadresse  
Statens vegvesen  
Vegdirektoratet  
Postboks 8142 Dep  
0033 Oslo

Telefon: 02030  
Telefaks: 22 07 37 68  
firmapost@vegvesen.no  
Org.nr: 971032081

Kontoradresse  
Brynsengfare 6A  
0667 OSLO

Fakturaadresse  
Statens vegvesen  
Regnskap  
Båtsfjordveien 18  
9815 VADSØ  
Telefon: 78 94 15 50  
Telefaks: 78 95 33 52

## **Kort oversikt over innholdet i direktiv 2007/46/EF**

Gjennom direktiv 70/156/EØF har det inntil nå bare vært iverksatt EF-typegodkjenning for kjøretøy i gruppe M1 (personbiler), for campingbiler har ordningen vært frivillig. Typegodkjenning for to- og trehjulede motorvogner og for traktorer reguleres i henhold til egne rammedirektiver.

De nye rettsaktene innebærer blant annet at det fastsettes en tidsplan for når EF-typegodkjenningen også innføres for M2, M3, N1, N2, N3, O1, O2, O3 og O4 (varebil/lastebil, buss og tilhengere). Rettsaktene inneholder harmoniserte administrative og tekniske bestemmelser om EF-typegodkjenning av biler og tilhengere. Oversikt over de tekniske bestemmelsene finnes i lister over EF-rettsakter i vedlegg IV (direktiver/forordninger) samt ECE-regulativer som skal dokumenteres før godkjenning

Typegodkjenning kan gjøres for et helt kjøretøy eller i etapper.

Målet er at kjøretøyene som omfattes av direktivet skal kunne omsettes fritt i EØS-området. Medlemsstatene kan i overgangsperioden fra direktivets ikrafttredelse og inntil totalharmoniseringen er fullført fortsette å utstede nasjonale typegodkjenninger under forutsetning av at kravene i direktivet er oppfylt.

Rettsaktene gjennomfører tilsvarende godkjenningsordning for komponenter og systemer til kjøretøy og for etappevis godkjenning som for hel bil. Medlemsstatene får også en plikt til å følge opp omsetning av godkjenningspliktige deler.

I motsetning til dagens direktiv omfattes også enkeltgodkjenning av den harmoniserte ordningen i det nye direktivet og endringsforordningen og kjøretøyene skal ved enkeltgodkjenning oppfylle kravene i alle de tekniske rettsaktene eller ECE-regulativene som det er henvisning til.

På to områder åpnes det for nasjonale alternativer. For det første kan det innføres nasjonal småserietypegodkjenning innenfor fastsatte grenser. Her har vi anledning til, på visse vilkår å fastsette alternative tekniske krav. Det forutsettes imidlertid at kravene er likeverdige. For det andre må Norge også nasjonalt beslutte om vi skal ha enkeltgodkjenning ved siden av typegodkjenning og evt. omfanget på ordningen. Vi gis også her muligheten til å vurdere om vi vil innføre likeverdige, alternative nasjonale krav.

Godkjenning av nasjonale småserier samt enkeltgodkjenning er begrenset til det landet som har utstedt denne. Godkjenningen skal likevel etter søknad også kunne brukes i et annet land, og kan kun nektes brukt dersom myndighetene der mener det er rimelig tvil om at kjøretøyet som er godkjent ikke er i henhold til egne bestemmelser. Gjennomføring av direktivet får derfor en viss betydning også ved import/eksport av brukte kjøretøy.

Det er fastsatt krav om at tekniske prøveinstanser skal kontrollere/prøve om kravene oppfylles. Disse skal utpekes av det enkelte land og oppfylle spesifikke krav til faglig kompetanse og administrative rutiner.

Direktivet regulerer også utlevering av informasjon fra fabrikant slik at produsenter av f.eks. barnesikringsutstyr og annet utstyr skal kunne få opplysninger om kjøretøyet som er nødvendig for å kunne produsere ekstrautstyr evt. reservedeler til biler.

For innføring av EF-typegodkjenning av de ulike kjøretøyene er det i direktivets vedlegg XIX fastsatt følgende timeplan:

Type Kjøretøy	Nye type kjøretøy-valgfritt	Nye typer kjøretøy obligatorisk	Eksisterende typer
Personbiler	ikke aktuelt	29. april 2009	ikke aktuelt
Kjøretøy til spesielle formål M1 eks. ambulanser, begravelsesbil, campingbil og mobilkran	29.april 2009	29. april 2011	29. april 2012
Delvis ferdigoppbygde og ferdigoppbygde kjøretøy N1	29.april 2009	29. oktober 2010	29.oktober 2011
Trinnvis ferdigoppbygde kjøretøy i klasse N1	29.april 2009	29.oktober 2010	29.april 2013
Delvis ferdigoppbygde og ferdigoppbygde kjøretøy N2,N3,O1,O2,O3,O4	29.april 2009	29.oktober 2010	29.oktober 2012
Delvis ferdigoppbygde og ferdigoppbygde kjøretøy kl.M2,M3	29.april 2009	29.april 2009	29.oktober 2010
Kjøretøy til spesiell bruk i klasse N1, N2,N3,M2,M3,O1,O2,O3,O4	29.april 2009	29.oktober 2012	29.oktober 2014
Trinnvis ferdigoppbygde kjøretøy i klasse N2, N3	29.april 2009	29.oktober2012	29.oktober 2014
Trinnvis ferdigoppbygde kjøretøy i klasse M2,M3	29.april 2009	29.april.2010	29. oktober 2011
Trinnvis ferdigoppbygde kjøretøy i klasse O1,O2,O3,O4	29.april 2009	29.oktober 2011	29.oktober 2013

Samme frister vil gjelde avvikling av de nasjonale ordninger for typegodkjenning som vi har i dag.

### **Oppbyggingen av forskrift 4 oktober 1994 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften).**

Dagens kjøretøyforskrift, som inneholder gjeldende godkjenningsregler, ble utformet med bakgrunn i bestemmelser om kjøretøy (BOK) som var gjeldende fram til 1990. Der hadde hvert tekniske område sitt kapittel med bestemmelser for alle kjøretøygrupper. Dette ble videreført i forskriftene av 1990 (krav til kjøretøy) og 1994 (kjøretøyforskriften). Kapitlene ble tatt inn omtrent i samme rekkefølge som i BOK.

Kjøretøyforskriften inneholder alle krav for alle kjøretøygrupper fra 1994 og framover noe som fører til et større omfang på forskriften hver gang vi vedtar et nytt kravnivå. I de årene som har gått har vi sett en økende grad av internasjonalisering der de særnorske krav mister betydning og direktivene og forordningene som vedtas gjennom EØS-avtalen, samt ECE-

regulativer, tar over. Det blir med tiden vanskelig å finne fram til de kravene som gjelder ett bestemt kjøretøy. Vegdirektoratet har i dag som utgangspunkt at vi så langt som mulig ønsker å komme bort fra særnorske krav noe som samsvarer med innretningen på direktivet som skal implementeres.

Dagens forskrift implementerer gjeldende typegodkjenningsdirektiv og særdirektivene på en lite konsekvent måte. Eksempelvis gjengis bare mindre deler av typegodkjenningsdirektivet i kapittel 3. Vedleggene som er en del av dette direktivet gjengis i liten grad, men er tatt inn som henvisninger. I kjøretøyforskriften § 3-1 nr 3 sies det dessuten: ”Bestemmelser, definisjoner m.m. i overnevnte rettsakter skal legges til grunn, selv om de ikke er uttrykkelig nevnt i denne forskrift.”

Særrettsaktene er gjengitt i vedlegg 1 til kjøretøyforskriften (for EF-typegodkjenning) og i de enkelte kapitlene for nasjonal godkjenning. I de enkelte kapitlene varierer det hvor mye av særdirektivene som er tatt inn. I mange tilfeller er det kun henvist til direktivet, noen steder er ikrafttredelsesbestemmelser tatt inn mens en andre steder har plukket ut deler av kravene eller direktivets virkeområde. Vedleggene til særdirektivene som blant annet kan inneholde omfattende prøvemeter m.v. er ikke gjengitt annet enn gjennom henvisningene til direktivet.

I tillegg til direktivene har vi også en lang rekke ECE-regulativer som alternative krav til direktivkravene og de nasjonale kravene. Vi er folkerettslig forpliktet til å ta inn regulativene i forskriften. Direktoratet har i dagens kjøretøyforskrift ikke klart å følge opp med implementering av regulativene og eventuelle endrede versjoner av disse fullt ut. I de tilfeller vi har implementert regulativene med eventuelle nyere versjoner, dreier det seg stort sett om henvisninger, og ikke gjengivelser av regulativenes ordlyd i vår forskriftstekst. Vi presiserer for ordens skyld at manglende implementering av et ECE-regulativ også kan være begrunnet i Norges reservasjoner mot dette, eller fordi vi i henhold til EØS-avtalen forplikter oss til ikke å implementere det som følge av at EU har tatt unnlatt implementering.

### **Ny godkjenningsforskrift**

EU har valgt en annen måte å bygge opp kjøretøybestemmelsene og de tekniske kravene på enn vi har i Norge i dag. De har ett rammedirektiv/forordning for typegodkjenning for hver av de tre store kjøretøygruppene *bil, traktor og to- og trehjulede motorvogner* og deretter en rekke særdirektiver og forordninger i vedleggsliste til disse.

Vegdirektoratet mener det vil være vanskelig å implementere det nye rammedirektivet i dagens forskrift på en oversiktlig måte. Vi foreslår derfor her å lage en ny forskrift for bil og tilhenger til bil basert på direktivets oppbygging. I første omgang vil denne forskriften av hensyn til den begrensede tid vi har til implementering i noen grad måtte henvise til kjøretøyforskriften. Vi tar imidlertid sikte på at alle bestemmelsene etter hvert skal overføres. I videre revisjonsarbeid av dagens kjøretøyforskrift, som det ikke har vært tid til å fullføre fram til denne høringen, vil vi vurdere om de to andre hovedområdene, *traktor og to- og trehjulede motorvogner*, også bør gis tilsvarende oppbygging.

Hovedprinsippet for implementering av direktiver i norsk rett er at de skal innarbeides som lov eller forskriftstekst. En slik implementering på det kjøretøytekniske området ville gitt en forskrift på flere tusen sider. Dette er ugunstig både for de enkelte brukere og for direktoratet som utarbeider forskriften. Forordninger implementeres i norsk rett som regel bare med

henvisninger til rettsakten. Vi vil framover se en større bruk av forordninger på kjøretøyområdet som nevnt nedenfor.

Brukerne av forskriften er i stor grad profesjonelle parter; fabrikanter, importører, laboratorier, ombyggere, verksteder og myndigheter. Vi kan ikke se at det vil bedre disse brukernes tilgjengelighet til regelverket om de enkelte rettsakter tas inn i fulltekst. Vi finner videre ikke at den forskriftsoppbygningen vi i dag har, med delvis gjengivelse av direktiv- og regulativtekst og delvis henvisninger er gunstig verken for brukerne av forskriften, publikum for øvrig eller for myndighetene. Snarere tvert imot.

Den dokumentasjon som kreves framlagt ved godkjenning og registrering skal i henhold til det nye direktivet være standardisert innen EØS-området og ha henvisning til nummer på rettsaktene, de relevante artikler og eventuelt vedlegg til rettsaktene. Skjemaer skal være standardisert slik det framgår av vedlegg til rettsaktene og med henvisninger til disse og den nummerering som er fastsatt. Rettsaktene er svært spesifiserte og gir i liten eller ingen grad rom for nasjonale valg. På noen områder, for eksempel avgass, ser vi derfor at EU går over til å bruke forordninger som er direkte bindende for medlemsstatene uten mulighet for omskrivninger. EU går derfor i direktiv 2007/46/EF bort fra terminologien "særdirektiver" og over til å bruke "rettsakter", som også omfatter forordninger, når man beskriver de tekniske kravene i vedlegg IV mv. Både rettsaktene og ECE-regulativene er derfor så spesifikke at de kan betraktes som standarder.

Også rammedirektivet er som nevnt nå endret ved en forordning. Vi kan ikke se at det er praktisk og gjennomførbart i vår forskrift å ha ulikt detaljeringsnivå avhengig av om den enkelte endringen er gjort ved direktiv eller forordning. Det skal også nevnes at det i EU er satt i gang arbeid med sikte på at hele direktivets område fra 2013 skal reguleres ved en forordning som samler og erstatter dagens direktiver. Dette forskriftsforslaget som ligger nærmere opp mot implementeringsmåten for forordninger er sann sett et skritt i den retning EU tenker på kjøretøyområdet.

Brukerne er også i dag nødt til å lese selve direktivene. Det vil i økende grad være tilfelle framover. Vi mener det vil være mer oversiktlig og framtidsrettet dersom vi legger oss på en linje der vi i den nye forskriften i stor grad bare viser til de gjeldende rettsakter og føyer nye til på listen etter hvert som de blir tatt inn i EØS-avtalen, slik EU gjør gjennom vedlegg IV til direktiv 2007/46/EF.

På de områder vi eventuelt kan ha og ønsker å ha nasjonale særkrav, og i de tilfeller der direktivene gir valgmuligheter, må selvsagt våre valg komme fram i forskriften. Vi må også i tillegg til oversikten over direktiver/forordninger ta inn en evt. avvikende ikrafttredelsesdato fra direktivets. Forskriftens utforming må også ta høyde for at det kan være aktuelt å ikke implementere et endringsdirektiv dersom det for eksempel ikke er EØS-relevant eller Norge reserverer seg mot direktivet.

Et utgangspunkt som beskrevet her krever at det er god tilgjengelighet til rettsaktene som forskriften henviser til.

### **Tilgjengelighet til regelverket**

På den tid som er gått etter kjøretøyforskriftens ikrafttredelse i 1994 har det vært en stor utvikling i hvordan regelverk kan gjøres elektronisk tilgjengelig. Rettsaktene som før var vanskelige å finne kan nå søkes opp på EUs hjemmesider på alle medlemslands språk

([Eurlex](#)). Den norske oversettelsen av rettsaktene som dessverre ofte kommer etter implementeringsfristen, legges inn i Lovdatas baser. Kjøretøyforskriften er nå lagt inn der i fulltekst. I abonnementsbasen til Lovdata er det hyperlenker til direktivteksten i norsk og engelsk utgave. ECE-regulativene finnes også greit tilgjengelig på organisasjonens sider([UNECE - Transport Division - Vehicle Regulations - 1958 Agreement](#) ).

Vi vil arbeide videre med hvordan den nye forskriften som har rettsaktene som vedlegg og som baserer seg på hyperlenker fra forskrift til vedlegg, kan bli enda bedre tilgjengelig enten hos Lovdata eller på Statens vegvesens nettsider. I forbindelse med denne høringen vil det være kobling til godkjenningsdirektivet og endringsforordningen i den elektroniske høringen på Statens vegvesens nettsider ([vegvesen.no](#)), men ikke til særrettsaktene.

Det vil selvsagt fortsatt foretas høringer i forbindelse med endringsrettsakter der vi redegjør både for innhold og ikrafttredelse på samme måte som i dag. Vi ser for oss at disse kan danne grunnlag for veiledninger.

### **Oversikt over større endringer i forhold til dagens regelverk**

Det er ovenfor vist til at det nå gradvis blir innført krav om EF-typegodkjenning på flere områder. Det vises til den tidsplan som er tatt inn der.

#### *Dokumentasjon*

Ved EF- typegodkjenning skal det foreligge dokumentasjon for oppfyllelse av kravene utstedt av teknisk prøveinstans. Denne skal være utpekt av det land som utsteder godkjenningen. Dette er ikke nytt, men det har tidligere ikke vært laget et system for utpeking av prøveinstanser i Norge. Forskriften foreslår at prøveinstanser skal akkrediteres av Norsk akkreditering eller tilsvarende organ i annet EØS-land og utpekes av Vegdirektoratet (§ 13).

Ved nasjonale godkjenninger er ikke direktivet like klart på hvordan kravene skal dokumenteres. Dagens norske ordning med fabrikant eller uavhengig laboratorium gir etter vår oppfatning ikke en tilstrekkelig entydig, oversiktlig eller kvalitetssikret ordning. Vegdirektoratet forstår direktivet slik at utpekte prøveinstanser også skal levere dokumentasjonen ved de nasjonale godkjenninger som direktivet åpner for. I en arbeidsgruppe i EU som ser på bl.a. alternative krav ved enkeltgodkjenning er det fra andre land framkommet at en vurderer å tillate dokumentasjon fra prøveinstanser utpekt også av andre EØS-land enn de som gir godkjenningen. I forskriftsforslaget er dette tatt inn og vil gjelde både nasjonale typegodkjenninger, småserier, enkeltgodkjenning av nye og enkeltgodkjenning av brukte kjøretøy. Liste over utpekte prøveinstanser er lett tilgjengelig på internett og oppdateres kontinuerlig. ([technical services](#)).

Arbeidsgruppen som er nedsatt med utgangspunkt i direktivets artikkel 44 har som et av sine oppdrag å komme fram til ensartede rutiner for dokumentasjon i hele EØS-området. Inntil videre har vi derfor funnet å foreslå at en i tillegg til dokumentasjon fra utpekt prøveinstans også skal akseptere dokumentasjon utstedt av fabrikant. Dokumentasjonen må følge den form som framgår av rammedirektivet og de enkelte rettsakter som skal dokumenteres. Det er en forutsetning at fabrikant bare kan utføre de prøver vedkommende har utstyr og kompetanse til å gjøre og at søknaden vedlegges underlagsmateriale som viser hvordan de foreskrevne prøvinger er gjennomført.

Vi vil også i høringsperioden forsøke å innhente flere opplysninger om hvordan andre land vil gjennomføre direktivet m.h.t. dokumentasjon, ikke minst ved enkeltgodkjenning, for å kunne lage ordninger som ikke avviker for mye fra våre samarbeidsland.

### *Definisjoner*

Her vil implementeringen av direktivet medføre noen endringer i forhold til i dag, særlig for mobilkran. Se omtalen under kommentarer til paragrafene.

### *Tekniske krav*

På en del områder har kjøretøyforskriften i dag likestilt direktiver og nasjonale krav, på andre områder har direktivkravene, alternativt kravene i ECE-regulativ, vært enerådende. I godkjenningsdirektivet heter det at kravene i rettsaktene skal være oppfylt. Se f.eks. art 44 nr. 1 om nasjonale typegodkjenninger i overgangsperioden. Tilsvarende gjelder ved enkeltgodkjenning dersom det ikke er fastsatt alternative likeverdige krav jfr. artikkel 24 (se nedenfor til § 9 om dette).

Mange nasjonale bestemmelser vil derfor forsvinne fra 29. april 2009. Det vil også være slik at alle krav skal dokumenteres. Særlig ved enkeltgodkjenning vil det innebære en langt mer omfattende prosess enn i dag. Ny versjon av motorvognregisteret vil gjøre det lettere å registrere inn de opplysninger som innhentes og disse er utgangspunkt for det godkjenningsdokument som skal utstedes (se artikkel 24 nr 5).

Det går klart fram av direktivet at vi ikke kan stille tilleggskrav, heller ikke på de områder der vi kan ha alternativer. Dette har medført utfordringer i implementeringsarbeidet. Kjøretøyforskriften er gjennomgått med tanke på å identifisere de nasjonale særkrav vi ikke kan ha med oss videre som krav ved førstegangsgodkjenningen. Noen krav vil falle bort blant annet fordi de utgjør tekniske krav vi ikke kan videreføre uten at dette kommer i strid med nytt direktiv og våre forpliktelser til EU. Andre krav vil bli omformulert og flyttet f.eks. til forskrift om bruk av kjøretøy. Vegdirektoratet vil komme tilbake med en egen høring for disse reglene.

### Kap.7

om reparasjoner, om- og oppbygging av kjøretøy videreføres i ny forskrift § 17, foreløpig i hovedsak ved henvisning til gjeldende bestemmelse. For oppbygging, som regnes som nytt kjøretøy må selvsagt de nye tekniske krav gjelde.

### Kap. 8

-§ 8-2 Etter direktivet gjelder branntekniske egenskaper bare buss klasse III. Vi har hatt et nasjonalt krav også til klasse I (bybuss) og klasse II. Ettersom vi hadde bestemmelsen også før direktivet kan har vi anledning til å beholde den for nasjonal godkjenning.

-§ 8-2a Det er etter vår oppfatning ikke i strid med direktivet å kreve barnesikringsutstyr i en buss under bruken. Vi antar at vi alternativt må kunne tilby integrerte barneseter og vil vurdere om dette bør tas inn i forskrift om bruk av verneutstyr.

-§ 8-5 Godkjenningsdirektivet er ikke obligatorisk for lisensierte rallybiler (art 2 nr.4 a). Vi tar inn henvisning til gjeldende krav i ny forskrift, se utkastets § 1.

-§8-7 Ambulanse er en egen undergruppe av M-kjøretøy i direktivet. Vi er nødt til å godkjenne biler som kjøretøyteknisk ambulanse når kravene er oppfylt. Godkjenningsdirektivets krav omfatter ikke ambulanseinnredning. Slike krav kan ikke stilles som vilkår for godkjenning og må knyttes til bruken. Det arbeides sammen med Sosial- og helsedirektoratet videre med hvor slike bruksbestemmelser skal hjemles.

#### Kap. 9

Det finnes ikke rettsakter med denne type vurderingsbestemmelse, vil erstattes av de konkrete krav i rettsaktene se likevel også kommentarene til paragrafen om ombygging.

Kap. 10 erstattes av de aktuelle rettsakter som skal dokumenteres.

Kap. 11 som kap. 9.

Kap. 12 erstattes av de aktuelle rettsakter som skal dokumenteres.

#### Kap. 13

Definisjonen av vinterdekk vil i sin helhet bli tatt inn i forskrift om bruk av kjøretøy Dekkdirektiv og ECE-regulativ om dekk vil nå erstatte de nasjonale reglene som langt på vei er like. Når det gjelder pigging av dekk er det foreløpig tatt inn som en henvisning til dagens forskrift i forslaget § 19. Vegdirektoratet mener det er adgang til å ha slike bestemmelser som bare regulerer en frivillig pigging av allerede godkjente dekk.

Bestemmelsen i kjøretøyforskriften § 13-1 nr 2.3 om tilstrekkelig plass for kjetting er nylig flyttet fra kap. 32. Dette kravet til konstruksjonen av kjøretøyet er slik vi ser det et tilleggskrav vi ikke lenger kan stille.

Kap. 14 erstattes av de aktuelle rettsakter som skal dokumenteres.

#### Kap. 16

§ 16-3 nr 2 siste avsnitt er det fastslått at kravet til bilbelte i buss omfatter både klasse II og III. Dette er i senere endring av direktivet presisert til kun å omfatte klasse III. Vi vil framover kunne få EF-typegodkjente busser klasse II uten belter som vi ikke kan nekte i bruk. Det foreligger i ECE-sammenheng forslag om å få kravet på plass, i hvert fall for festepunkter også i klasse II. Trafikksikkerhetseffekten av bilbelte i buss er godt dokumentert. Samferdselsdepartementet vurderer hvordan Norge kan ta forbehold mot å ta bort kravet som vi anser som svært viktig trafikksikkerhetsmessig. Vi har foreløpig tatt inn kravet til bilbelter og festepunkter i klasse II buss både i bestemmelsen om småseriegodkjenning og ved enkeltgodkjenning av nye kjøretøy i Norge.

§ 16-4 nr 4 og 5 og § 16-6 gjelder krav ved ombygging av allerede godkjente kjøretøy. Vi ser det slik at vi kan fortsette med de nasjonale bestemmelsene på det området. Disse er innarbeidet i ombyggingsbestemmelsen, foreløpig ved henvisning til dagens forskrift.

Kap. 17 erstattes av de aktuelle rettsakter som skal dokumenteres

#### Kap. 18

-§ 18-1 nr 4 bokstav c og d) er en registreringsbestemmelse, ikke knyttet direkte til godkjenningen. Bestemmelsen vil bli vurdert tatt inn i forskrift om bruk av kjøretøy.

- nr. 6 er en ombyggingsbestemmelse som videreføres - jfr. kap 16.



Kap. 19 erstattes av de aktuelle rettsakter som skal dokumenteres

Kap. 20 erstattes av de aktuelle rettsakter som skal dokumenteres

Kap 21 erstattes av de aktuelle rettsakter som skal dokumenteres

Kap 22 erstattes av de aktuelle rettsakter som skal dokumenteres

Kap 23

§ 23-1 nr. 3: Opplysninger om effekt mm til bruk ved avgiftsberegning tas inn i ny forskrift § 5.

Kap 24 erstattes av de aktuelle rettsakter som skal dokumenteres.

Kap 25

Her er oppfyllelse av rettsaktene obligatorisk også i dag. § 25-1 annet ledd anses å være bakt inn i generelle krav til vedlikehold.

Kap 26

Her er det også i dag bare direktivkrav til bremses. Ordningen med ”godkjenning” av påløpsbremsanlegg passer ikke i nytt system. Hvert av kjøretøyene vil ha egen godkjenning. Oversikten kan eventuelt videreføres som informasjon dersom ønskelig.

Kap. 27

§ 27-1 med generelle krav videreføres ikke. Området erstattes av de aktuelle rettsakter som skal dokumenteres.

Kap. 28

Norge tillater en del lysutstyr utover direktivet. Dette vil langt på vei bli videreført som en bruksbestemmelse i ny § 18. Foreløpig tas det inn en henvisning til kjøretøyforskriften.

Kap. 29

erstattes av de aktuelle rettsakter som skal dokumenteres. Bestemmelsen om sirene for utrykningskjøretøy vil videreføres og er foreløpig tatt inn i § 18. Den vil bli vurdert overført til forskrift om godkjenning av utrykningskjøretøy.

Kap. 30 erstattes av de aktuelle rettsakter som skal dokumenteres.

Kap. 31 erstattes av de aktuelle rettsakter som skal dokumenteres.

Kap. 32 erstattes av de aktuelle rettsakter som skal dokumenteres

Kap. 33 erstattes av de aktuelle rettsakter som skal dokumenteres.

Kap. 34 erstattes av de aktuelle rettsakter som skal dokumenteres

Kap. 35 erstattes av de aktuelle rettsakter som skal dokumenteres

Kap. 36 se kommentarer til kap. 45.

Kap. 37 vil falle bort og antas til dels å dekkes av annet regelverk, f.eks. arbeidsmiljøloven.

Kap. 38 erstattes av de aktuelle rettsakter som skal dokumenteres

Kap. 39

Dette er i stor utstrekning bestemmelser som ikke angår godkjenning av kjøretøyet, men krav til kjennemerket. Det er direktivkrav knyttet til plass til bakre kjennemerke. Ut over dette vil bestemmelsene om kjennemerke for bil og tilhenger til bil bli foreslått flyttet til forskrift om bruk av kjøretøy.

Kap 40

I EU er det vanlig å knytte evt. krav om brannsløkkingsapparat til bruken av kjøretøyet. Vi kan ikke ha dette som et godkjenningskrav og arbeider med et forslag om å overføre bestemmelsen i noe endret form til forskrift om bruk av kjøretøy. (Det foreligger spesielle regler for kjøretøy som skal transportere farlig gods). Forskrift om bruk gjelder i utgangspunktet også utenlandske kjøretøy, men det vil bli tatt inn en begrensning for brannsløkkingsutstyret til å gjelde norskregistrert kjøretøy. De tekniske krav og størrelsen på utstyret vil bli vurdert.

Kap 41

På samme måte som brannsløkkingsutstyr vil også varseltrekant og refleksest bli foreslått flyttet helt over til forskrift om bruk av kjøretøy.

Kap 43 Her kreves rettsaktene oppfylt i dag.

Kap 44 erstattes av de aktuelle rettsakter som skal dokumenteres.

Kap. 45

Bestemmelser om sikring av last er i de fleste land knyttet til bruken av kjøretøyet. De spesielle norske krav til forlem og annet fastmontert utstyr kan ikke lenger kreves ved godkjenning. Vi er kjent med at en i Sverige også arbeider med å ta bort tilsvarende nasjonale krav. Bestemmelsene i forskrift om bruk av kjøretøy fortsetter å gjelde. Vi vurderer også å henvise til ” Best practice guidelines on cargo securing”(som er tilgjengelig på Europakommisjonens hjemmesider [http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/vehicles/best\\_practice\\_guidelines\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/vehicles/best_practice_guidelines_en.htm) ) i forskrift om bruk av kjøretøy. Dette som en veiledning for hvordan gods kan sikres på kjøretøy med tillatt totalvekt over 3500 kg. Norge er også med i et internasjonalt samarbeid om forbedring av standarder for sikring av last.

Kap 47

Bestemmelsene i § 47-1 nr 9 til 16 er ikke krav til kjøretøyet men administrative bestemmelser for verksteder. Disse er vi gjennom særdirrektivet forpliktet til å utarbeide. De vil bli videreført som i dag foreløpig med henvisning til kjøretøyforskriften.

Kap 48 erstattes av de aktuelle rettsakter som skal dokumentere

Kap 49 her følges rettsaktene fullt ut i dag.

Kap 50 her følges rettsaktene fullt ut i dag.

## **Til de enkelte paragrafer**

### ***Til § 1 Virkeområde og formål***

For bil og tilhenger til bil som førstegangsgodkjennes fra 29.april 2009 erstatter denne forskriften dagens kjøretøyforskrift. Selv om direktivet bare gjelder nye kjøretøy tar Vegdirektoratet i forskriftsforslaget også med bruktimport for å samlet alle kjøretøyene i M, N, og O gruppene i en forskrift. I en viss utstrekning f.eks. bruktimport henvises det til gammel forskrift ved behov. Kjøretøyforskriften vil ikke bli videre oppdatert med nye kravnivåer for bil og tilhenger, bare de andre kjøretøygruppene.

For enkelte kjøretøy/ bruk av kjøretøy er det frivillig å følge direktivet. Her vil gamle regler gjelde foreløpig. Vegdirektoratet vil se på hvordan disse kan samles og med tiden flyttes inn i den nye forskriften. Det er langt på veg tale om spesialkonstruerte kjøretøy som gis unntak, ikke vanlige biler som f.eks. benyttes av brannvesen. Det er ikke gitt at alle kjøretøy som kan gis unntak skal ha det i Norge. Vi har i dag stort sett like krav f.eks. til brannvesen og politi, mens vi gir noe mer unntak til militærtaktiske kjøretøy og konkurransekjøring.

### ***Til § 2 Målgruppe***

Vegdirektoratet har i forskriften § 2 foreslått å ta inn en oversikt over hvem som berøres av forskriften enten ved rettigheter eller plikter. Forskriften omfatter selvsagt alle som har befattning med kjøretøy. En slik liste vil derfor aldri kunne være fullstendig uttømmende. Vi finner det likevel hensiktsmessig å foreslå en oversikt i forskriftsform og ber om innspill på nytteverdien av en slik bestemmelse. Oversikten signaliserer til konkrete grupper som omfattes av forskriften at denne er relevant for dem.

### ***Til § 3 Myndigheter etter forskriften***

Vegdirektoratets intensjon med den foreslåtte oversikten over hvem som har myndighet etter forskriften er økt brukervennlighet. En samlet oversikt vil gjøre det lettere for brukere av forskriften å finne fram til hvilket forvaltningsnivå en skal henvende seg til med aktuelle spørsmål og problemer. Det er kun foreslått tatt inn en oversikt over de myndigheter som gis oppgaver etter forskriften. Andre myndigheter som bruker forskriften i arbeidet som politi og domstoler har sine oppgaver hjemlet i annet regelverk. Dette gjelder uavhengig av om disse myndigheter utfører arbeid som teknisk kontroll av kjøretøy eller annen form for kontroll. En slik bestemmelse gjør at det ikke er nødvendig å innta hvem som er godkjenningmyndigheten i den enkelte paragrafen. Vi ber om høringsinstansenes synspunkter på dette.

### ***Til § 4 Definisjoner mm***

Direktivet har flere typer definisjoner, både kjøretøytyper, godkjenningsordninger og begrepsbruk er definert, til tider langt mer enn det vi etter norsk rettstradisjon ville føle behov for å definere.

Det fastsettes definisjoner vi er bundet av både i selve rammedirektivet, i vedlegg til direktivet og i rettsaktene som omhandler de enkelte tekniske kravene. Definisjonene og virkeområdet i direktivet er smeltet sammen på en slik måte at de må behandles under ett i forskriften.

For eksempel finnes hoveddefinisjonene av kjøretøygruppene i vedlegg II til direktivet, mange andre definisjoner av begreper står i direktivets artikkel 3. Disse definisjonene må også ses i sammenheng med andre deler av bestemmelsene for å bli fullstendige. For eksempel vil en måtte se på opplysningslisten i vedlegg I for detaljer om kjøretøys vektorer. Å gjengi alt og få dette til på en entydig måte som veileder brukerne ser vi som tilnærmet umulig.

Vi har i dagens kjøretøyforskrift valgt å ta med deler av definisjonene fra direktivene, men ikke hele. Vi plukket i sin tid ut det vi syntes var viktigst og det vi var vant med å definere. Dette gir et ufullstendig bilde. Vi har derfor også hatt en del problemer med at vi ”glemte” å ta inn relevante definisjoner. Dette har tidvis ført til motstrid mellom direktivet vi har forpliktet oss til og norsk forskrift.

Definisjonene er det området der det kanskje vil være vanskeligst å venne seg til at vi bare bruker henvisningsmetoden. Vi har likevel her foreslått å ikke gjengi deler av definisjonene i norske forskriften. Det vil gi et riktigere resultat for brukere og myndigheter å gå rett til kilden og plukke ut de deler som er relevante.

”Bil” er *ikke* et begrep i direktivene. Vi foreslår likevel at vi beholder ordet som er godt innarbeidet i Norge, men at omfanget justeres til å samsvare med direktivet. Det må da tas inn en egen definisjon i forskriften. Direktivets art. 3 nr 11 som vi viser til er muligens videre enn vår tradisjonelle bil, det omfatter kanskje også noen motorredskaper over 25 km/t. Å gi ”bil” en annen betydning enn den som følger omfanget til direktivet er upraktisk. Vi må derfor være oppmerksom på problemstillingen når motorredskaper i fremtiden skal godkjennes. Det vil være få kjøretøyer som eventuelt rammes av endringen, og motorredskaper er så ulike at vi ikke har sett det som mulig å lage en liste.

Forslaget har tatt inn en sammenligning mellom EUs betegnelser og norsk dagligtale (personbil, varebil, lastebil og buss) som bl.a. er nødvendig fordi andre forskrifter benytter disse bil-betegnelsene.

Et av de punktene der det blir noen mindre realitetsendringer i forhold til dagens definisjoner, er egenvekt. Der framgår definisjonen gjennom en opplisting av hva som skal være med ved veiingen (vedlegg I punkt 2.6). Vi har i dag ikke regnet med føreren. Det skal i følge direktivet gjøres. Listen i vedlegg I er basert på mer detaljerte definisjoner i masse- og dimensjonsdirektivene for lette og for tunge kjøretøy (nr 44 og 48 i listen over særrettsakter i vedlegg IV til direktivet). En endring for campingbiler blir at ferskvann skal inngå i egenvekten, og dette influerer på avgiftsberegningen.

En del definisjoner som bør nevnes særskilt er de direktivet kaller kjøretøy til særlig anvendelse (Vedlegg II nummer 5).

-Det slås fast i nummer 5.7 at store mobilkraner er N3 kjøretøyer. I Norge har det til nå vært motorredskap i strid med det som framgår også av det gamle typegodkjenningsdirektivet. Endringen vil bl.a. ha betydning for tekniske krav, plikt til periodisk kontroll samt avgiftsmessige konsekvenser. Endringen framgår ikke direkte av teksten i forskriftsutkastet, men er en følge av at man henviser direkte til definisjonene i direktivet.

- Campingbil, ambulanse og begravellesbil (5.1, 5.3 og 5.4) blir tekniske definisjoner og kjøretøyene vil godkjennes og registreres dersom de oppfyller direktivkravene. Det kan bli avvik mellom de som godkjennes teknisk etter disse definisjonene og de som avgiftsmessig klassifiseres som f.eks. campingbil fordi det i avgiftsregelverket stilles mer detaljerte krav. Vi har også i dag et teknisk regelverk for å bli ambulanse som går ut over direktivets krav. Dette kan ikke lenger være vilkår for godkjenning og registrering, men må evt. knyttes til annet regelverk. Vi arbeider som nevnt ovenfor med regelendringer her og vil komme tilbake til dette i egen høring.

### ***Til § 5 Generelt om godkjenning***

Denne måten å implementere rettsaktene på er kommentert i den generelle omtalen med begrunnelse innledningsvis i høringsbrevet.

EF-typegodkjenning er rettsaktens hovedregel, men det vil fortsatt være mange nye kjøretøy som vil måtte bli enkeltgodkjent. Det legges også opp til nasjonal småserietypegodkjenning. I direktivets overgangsperiode vil en dessuten ha nasjonal typegodkjenning som et alternativ der dette brukes i dag.

Deler av direktivet og endringsrettsakter er det ikke nødvendig å ha som norsk forskrift. Det gjelder fortalen, medlemsstatenes forpliktelser (art. 4, kap XV og artiklene 46 og utover), samt forholdet til ECE-regulativer i kap. XIII hvor Norge er direkte bundet som følge av medlemskap i FN-organisasjonen. Disse deler vurderes tatt ut når forskriften endelig fastsettes. Vi ber om synspunkter på informasjonsverdien av å inkludere alt.

I kap. 23 i kjøretøyforskriften framkommer det krav om en del opplysninger om effekt m.m. som er nødvendige av hensyn til avgiftsberegning. Dette videreføres foreløpig med en henvisning, men vil bli overført med tilpasset tekst.

### ***Til § 6 EF-typegodkjenning***

Også i dagens kjøretøyforskrift kapittel 3 er EF- typegodkjenningsprosessen gjengitt svært kortfattet med en utstrakt henvisning til rammedirektiv med senere endringer og vedleggene til dette. Her er det kortet ytterligere ned, men Vegdirektoratet mener det er like oversiktlig når den som søker typegodkjenning uansett må inn i originalteksten og de dokumentformularene som kreves. Vanlig publikum har lite behov for å sette seg inn i disse reglene.

De enkelte kravområder i forbindelse med typegodkjenning gjengis i dag som en tabell i vedlegg 1 til kjøretøyforskriften, tilsvarende som det vi nå får i vedlegg IV. EU gjengir bare grunnrettsakten i sitt vedlegg IV. Vi er nødt til å ha med alle endringsdirektiver/forordninger av flere grunner. Det er den listen som vil vise at vi i Norge har implementert rettsakten og gjennomført forpliktelsene etter EØS-avtalen. Det vil også gi plass for å sette inn evt. avvikende ikrafttredelsesdatoer og henvisning til nasjonale tilpasninger dersom det skulle bli aktuelt. Gjengivelse av nummer på alle rettsaktene gir også en god mulighet for å lage hyperlenker til den enkelte rettsakten, noe som er en forutsetning for senere å kunne gi tilfredsstillende informasjon til brukerne med den gjennomførte bruken av henvisningsmetoden som det legges opp til her. Vi satser derfor på å lage en fornorsket utgave av tabellen til erstatning eller som tillegg til direktivets og har vedlagt et utkast i høringen. Vi må også se på håndteringen av ECE- regulativer på samme måte i forhold til kravene om implementering av folkerettslige forpliktelser. I forbindelse med høringen har det ikke vært tid til å ferdigstille en liste med seneste endringer av ECE-regulativer som norsk versjon. Vi arbeider videre med hvordan dette best kan framstilles.

Et problem med fornorsket utgave er det at vedlegg IV ble erstattet som en del av endringsforordningen og at vi da ikke har adgang til å endre teksten. Vi vurderer om det bør tas inn en tilpasningstekst ved innlemming av forordningen i EØS-avtalen.

### ***Til § 7 Nasjonal typegodkjenning av småserier***

Bestemmelsen er en oppfølging av det gamle direktivet men har ikke vært i praktisk bruk i Norge. EU har ved innføring av EF- småserie redusert antallet M1 i nasjonal småserie i forhold til tidligere direktiv. Vi kan derfor implementere antallet i direktivet for M1, for de andre gruppene ville direktivets antall, for et lite land som Norge, kunne medført at hele årsomsetningen av flere kjøretøytyper kunne ligge under antallsgrensene selv om det ikke

ville være en småserie, men normal serieproduksjon. Det er derfor foreslått en tidel av antallet i direktivet. Vi ber om kommentarer på dette.

Vegdirektoratet regner med at småseriegodkjenningen kan bli et aktuelt alternativ for flere grupper som i dag ikke er omfattet av typegodkjenningsordningen i Norge. Dette fordi en ellers ville måttet framstille kjøretøyene for enkeltgodkjenning med dokumentasjon av alle krav for hvert kjøretøy.

Direktivet sier ikke noe om muligheten for etappevis småseriegodkjenning. Vi er i tvil om det er hensiktsmessig, men har imidlertid foreløpig i høringsutkastet tatt inn en slik mulighet og vil vurdere dette utfra høringsuttalelser og hva vi ser andre land gjøre.

Det enkelte land kan etter direktivet selv bestemme om en ønsker å åpne for alternative krav. Disse skal ha samme trafiksikkerhetsnivå. Vegdirektoratet har deltatt i en arbeidsgruppe i EU som arbeider med å komme fram til lister over alternative krav ved enkeltgodkjenning og småseriegodkjenning, og som også har sett på tolkinger av bestemmelsen. Vi ser det ikke som realistisk at Norge med mer begrensede faglige ressurser kan vurdere alternative krav ut over det EU kommer fram til. Vi vil komme tilbake med ny høring når det foreligger et eget forslag med alternative krav for småserier. Dette vil muligens bli et nytt vedlegg til fastsatt som forordning.

Nasjonalt tilleggskrav for belter i buss og branntekniske egenskaper er tatt inn. Vi viser til omtalen ovenfor.

Vi foreslår, i hvert fall fra starten av, at det kan benyttes tekniske prøveinstanser utpekt av andre land. Dette vil bli revurdert dersom andre land velger en strengere praksis og eventuelt også når Norge har utpekt egne prøveinstanser i noe omfang.

For kommentarer til unntakshjemmelsen vises til avsnittet om enkeltgodkjenning nedenfor.

### ***Til § 8 Restkjøretøy***

Her har Norge etter direktivet valgmuligheter for i hvilken grad vi vil ha bestemmelser om restkjøretøyer, og mellom to beregningsmåter. Vi velger å legge oss på første alternativ i vedlegg XII som vi også bruker i dag fordi det etter Vegdirektoratets oppfatning gir best kontroll med at ikke for mange "gamle" kjøretøy blir omsatt her, samtidig som det gir tilstrekkelig fleksibilitet for importører. Nye dataverktøy som er under utvikling i kjøretøyregisteret vil framover gi bedre muligheter for oppfølging av denne bestemmelsen enn dagens register gjør.

### ***Til § 9 Enkeltgodkjenning av nytt kjøretøy***

Enkeltgodkjenning har ikke tidligere vært omfattet av EUs rammeregelverk. Det skjer nå et stort skritt i retning av en totalharmonisering også av disse kravene. De ulike EU-land har hatt svært forskjellig omfang på enkeltgodkjenninger. Det er fortsatt langt på veg opp til landene i hvilken grad de vil tillate enkeltgodkjenning.

Norge tillater i dag i prinsippet ikke enkeltgodkjenning på de områder der det i kjøretøyforskriften er krav om typegodkjenning, men det finnes noen unntak. Selv om kravene på enkeltgodkjennings- og typegodkjenningsområdene nå harmoniseres ytterligere ser Vegdirektoratet det ikke som ønskelig å åpne for enkeltgodkjenning i særlig større grad enn i dag. Vi viser til at det ikke kreves destruktive tester som kan føre til noe ulikt sikkerhetsnivå. Enkeltgodkjenning er også vesentlig mer arbeidskrevende enn registrering av

allerede typegodkjente kjøretøy. Typegodkjenning er også en fordel for eier i forbindelse med eventuelt senere eksport/import av kjøretøy. Samtidig ser vi at det er et behov for både enkeltgodkjenning og en kombinasjon av typegodkjenning og enkeltgodkjenning. Dette gjelder ikke minst når typegodkjenningsordningen utvides til tunge kjøretøy.

Uten at det er klart sagt i direktivet mener vi det er grunnlag for en tolkning som sier at det er tillatt med enkeltgodkjenning også ved endring av et nasjonalt småserietypegodkjent kjøretøy eller ved etappevis nasjonal småserietypegodkjenning.

Til strekpunktene:

- Import av eier til eget bruk fortsettes i samme omfang som i dag, men må selvsagt oppfylle de tekniske krav som følger av denne forskriften,
- For videresalg er enkeltgodkjenning foreslått begrenset sterkt der det etter hvert innføres obligatorisk typegodkjenning. Det system vi er vant med for M1 og N1 i dag vil etter hvert også omfatte de tyngre kjøretøygrupper. Det har i dag vært praksis med stor grad av individuell tilpasning av de tyngre kjøretøyene. Vi antar dette vil avta noe etter som det blir flere ferdig typegodkjente modeller på markedet.
- Selv om EF-typegodkjenning etter hvert blir obligatorisk bør en fabrikant (se definisjon av denne i direktivet) likevel kunne få enkeltgodkjent kjøretøyer som bare framstilles i enkeltteksemplarer etter spesialbestilling. Dersom det framstilles noen få eksemplarer bør en i større utstrekning benytte småserietypegodkjenning. Sammen med strekpunktet om enkeltgodkjenning av kjøretøy som er endret etter EF-typegodkjenning eller nasjonal typegodkjenning og muligheten til etappevis EF-typegodkjenning og eventuelt etappevis småseriegodkjenning bør det være tilstrekkelig til å dekke de behov en vil ha også for tyngre kjøretøy.

Vi regner med at EU selv ser på datoene for obligatorisk typegodkjenning av tyngre kjøretøy dersom tilbudet av typegodkjente kjøretøy ikke utvikler seg i den takt som forutsatt.

Oppfyllelse av kravene skal etter forslaget dokumenteres med rapport fra utpekt prøveinstans eventuelt dokumentasjon fra fabrikant. Det vises til omtalen av dokumentasjon ovenfor i høringsbrevet. Vegdirektoratet vil prøve å følge med på hvordan dokumentasjonskrav vil bli forskriftsfestet i andre EØS-land for bl.a. å se til at vi ikke fastsetter handelshindrende ordninger.

Det enkelte land kan tillate likeverdige alternative krav ved enkeltgodkjenning. Vi hadde håpet å kunne vedlegge høringen et utkast utarbeidet av en arbeidsgruppe i EU der Norge er representert, men dette er ikke ferdigstilt. Det vil bli ettersendt høringsinstansene dersom det kommer før høringens utløp. Utkastet vil inneholde alternative krav for gruppe M1 og N1. Framdriften for øvrige kjøretøygrupper er ikke fastlagt. Dette er tenkt fastsatt som bindende bestemmelser i EU – og vi vil da ta det i bruk. Vi ser det ikke som realistisk at Norge med mer begrensede faglige ressurser kan vurdere alternative krav der EU ikke har kommet fram til slike. Vi vil derfor bare foreslå å innføre alternative krav i den utstrekning det fastsettes i det pågående samarbeidet. De alternative standarder må kunne prøves og dokumenteres, og vi stiller krav til at dokumentasjon må foreligge på lik linje som for de krav som følger av vedlegg IV.

Nasjonalt tilleggskrav for belter i buss og branntekniske egenskaper er tatt inn som ved småserier. Vi viser til omtalen ovenfor.

På de områdene der det ikke fastsettes alternative krav som dekker kravene i rettsaktene i vedlegg IV, må rettsaktene oppfylles. I Norge innebærer det bl.a. at § 1-15 bestemmelsen i kjøretøyforskriften ikke vil bli tatt med i ny forskrift. Denne bestemmelsen er brukt særlig ved import av nye og brukte kjøretøy bl.a. fra USA der original stand har vært tilstrekkelig uten nærmere dokumentasjon av trafikksikkerhetsstandard. Den gang bestemmelsen ble innført regnet en med at bestemmelsene i USA i det vesentlige tilsvarte norsk og europeisk sikkerhets- og miljønivå. I arbeidet i EU er det lagt vekt på at kravområdene skal vurderes enkeltvis og det er fokusert bl.a. på US-krav. Dersom importør ikke kan dokumentere europeiske krav på de områder der det ikke blir fastsatt alternative krav, kan det føre til nedgang i importantallet framover. Vegdirektoratet regner med at listen over alternative krav også vil si noe om hvordan oppfyllelsen av kravene skal prøves/dokumenteres.

Det er i forskriftsutkastet ikke foreslått en generell unntakshjemmel. Muligheten til å gjøre unntak foreslås knyttet til de paragrafer der unntak er aktuelt – ved småseriegodkjenning og enkeltgodkjenning. Vegdirektoratet har vurdert det slik at direktivets art. 24 i begrenset grad åpner for unntak i tillegg til alternative krav ved enkeltgodkjenning, og at det kan være et visst behov for dette. Kravene til begrunnet søknad og vedtak innskjerpes i forhold til i dag. Det er på markedet en rekke kjøretøy å få tak i til de fleste formål. Det er i liten grad nødvendig å gå utenom forskriftskrav for å få tak i et egnet kjøretøy, noe som bør gjenspeiles i en snever unntakshjemmel.

#### ***Til § 10 Enkeltgodkjenning m.v. av bruktimportert kjøretøy***

Prøvekjennermerker og evt. andre midlertidige registreringsformer regnes ikke som ordinær registrering. Det har vært vurdert i flere land om det bør settes en tidsgrense (f.eks. 6 måneder) evt. en grense ved et antall kjørte kilometer for at et kjøretøy skal anses for brukt. Dette for at ikke registrering i kort periode uten reell bruk av kjøretøyet skal føre til omgåelse av de harmoniserte nybilkravene. En har i EU ikke kommet til enighet om annen tolkning enn det som nå foreslås i § 10.

#### **Til nr 1**

Vi forstår direktivet slik at vi ikke kan kreve teknisk godkjenning ved import av et brukt EF-typegodkjent kjøretøy uten at det evt. gjøres som en ikke-diskriminerende kontroll av alle omregistreringer, både de som tidligere har vært registrert i Norge og bruktimport. Vi vil likevel ha behov for å kunne sjekke identiteten og ta stikkprøvekontroll av at kjøretøyet er i original stand. Normalt vil det da for disse kjøretøyene bare bli tatt ett enkeltvedtak, registreringsvedtaket.

#### **Til nr 2 og 3**

De tekniske kravene som stilles i nr. 2 og 3 er tilnærmet like, men framgangsmåten er forskjellig. I forhold til import mellom EØS-land blir det framover i en viss grad en plikt for eksportlandet å utstede dokumentasjon på hvilke krav en har brukt ved godkjenningen. Dette kan lette situasjonen for den som importerer slike kjøretøy. Kommer kjøretøyet fra andre land eller uten dokumentasjon må importøren skaffe dokumentasjon på annen måte. De kjøretøyene som kommer fra land utenfor EØS kan i neste omgang bli eksportert innenfor området. Vegdirektoratet mener at vi bl.a. derfor er nødt til å stille krav om dokumentasjon som vi kan gi videre til neste land ved behov. Det ville også undergrave nybilgodkjenningen dersom en dags registrering i eksportlandet gjør at det ikke stilles tilsvarende trafikksikkerhetsmessige krav som for ny bil.



For importør som i dag benytter kjøretøyforskriften § 1-15, bl.a. amerikanske biler, blir konsekvensene på sikt store. Godkjenning i USA vil ikke være tilstrekkelig. Vi foreslår derfor en gradvis innføring. Dette ved at ikke bare de tekniske krav, men også dokumentasjonsmåten i kjøretøyforskriften legges til grunn for biler som er førstegangsregistrert i utlandet før 29. april 2009.

Dokumentasjonsreglene sammen med ønsket om å harmonisere kravene bl.a. til trafiksikkerhets- og miljøstandard, også ved enkeltgodkjenning av nye og brukte kjøretøy fører til strengere regelverk enn i dag. Det er imidlertid også en fordel at det gir bedre muligheter for likebehandling gjennom et regelverk som er lettere å praktisere ved de ulike trafikkstasjoner, ikke minst sammenholdt med de nye dataverktøy i motorvognregisteret som er under utarbeiding. Disse verktøyene vil gi kontrollører direkte opplysning om relevant kravnivå ved innlegging av alder og kjøretøygruppe.

#### ***Til § 11 Kontroll***

Dette er hentet fra kjøretøyforskriften § 6-16.

#### ***Til § 12 Forbud mot å framstille kjøretøy til godkjenning***

Dette er oppfølging, men også forenkling av den bestemmelse man har ved nasjonal typegodkjenning i dag i § 6-15. En slik sanksjonsmulighet bør også omfatte enkeltgodkjenning. Direktivet forutsetter også effektive sanksjoner. Dette kommer i tillegg til at overtredelser av forskriften rammes av den generelle straffebestemmelse i vegtrafikkloven § 31.

#### ***Til § 13 Utpeking av tekniske prøveinstanser***

Vegdirektoratet har hatt kontakt med Norsk akkreditering for å se om deres arbeidsmåte ved akkreditering passer i forhold til direktivets bestemmelser om at prøveinstansene skal oppfylle gitte krav til organisering, kvalitetssikring og faglig kunnskap. Systemet skiller seg lite fra akkreditering på andre områder, og vi har derfor kommet til at det er fornuftig å foreslå at det skal ligge en akkreditering i bunnen for søknader om utpeking som prøveinstans. Vi vil likestille akkrediteringer fra andre EØS-land fordi de er bygd over samme lest som i Norge. Sverige har i sin høring om gjennomføring av direktivet lagt opp til tilsvarende ordning. Ved EF-typegodkjenning kreves det dokumentasjon fra teknisk prøveinstans utpekt av det landet som foretar godkjenningen. Ved enkeltgodkjenning og nasjonal småseriegodkjenning er det tilstrekkelig at dokumentasjonen kommer fra en teknisk prøveinstans utpekt av et av EØS-landene.

#### ***Til § 14 Tilsyn og reaksjoner***

En naturlig oppfølging av vår jobb med utpeking er at vi også må kunne reagere overfor tekniske prøveinstanser når forutsetningene for utpeking ikke lenger er tilstede eller arbeidet ikke utføres i samsvar med framgangsmåten som direktiv og vedlegg legger opp til.

### **§ 15 Verksteder for hastighetsbegrener**

Direktivet om hastighetsbegrener forutsetter at vi har nasjonale bestemmelser om verkstedene. Dette synes å passe best i dette kapitlet og er foreløpig bare en henvisning til kjøretøyforskriften.

### **Til § 16 Krav til kjøretøyer/utstyr i bruk**

Dette er hentet fra kjøretøyforskriften § 1-5

### **Til § 17 Reparasjon, ombygging og oppbygging**

Bestemmelsene som det vises til i kjøretøyforskriften vil bli overført, men det har ikke vært tid til detaljutforming nå.

Annet ledd er nytt. Som nevnt tidligere i høringsbrevet blir det ikke tatt inn bestemmelser tilsvarende kjøretøyforskriften kapittel 9 og 11 i den nye forskriften. Bestemmelsen er bl.a. blitt brukt ved ombygging for å sikre at kjøretøy ikke blir mindre sikre. Det kan f.eks. være innvendig utforming eller innredning og elektrisk anlegg der det er behov for å kunne vurdere sikkerheten.

### **Til §§ 18 og 19**

Det vises til kommentarene ovenfor (lys, sirene, dekk) knyttet til dagens forskrift. Vegdirektoratet vil arbeide videre med å overflytte bestemmelser der det henvises til kjøretøyforskriften.

### **Til § 20 Kostnader ved godkjenningen**

Det kan synes selvsagt at den som søker selv må bære kostnadene ved å framskaffe underlagsmaterialet for søknaden. Bestemmelsen er tatt med tildels som en videreføring av dagens § 6-10. Vi finner også grunn til å forskriftsfeste at den som vil typegodkjenne et kjøretøy eller en komponent må påregne at det også er kostnader etter at typegodkjenningen er gitt, i forbindelse med kontroll av produksjonsoverensstemmelse.

### **Til § 21 Gebyr**

Bestemmelsen og satsene er i hovedsak hentet fra dagens kjøretøyforskrift § 1-14. Begrepet "etterkontroll" videreføres ikke. Dersom et kjøretøy ikke godkjennes skal det i prinsippet gis avslag på godkjenningen med begrunnelse og rett til å klage. Dersom en ved 2.gangs søknad etter at feil er rettet opp ikke behøver å kontrollere hele kjøretøyet, betales lavere sats. Dette gjøres fordi det er ønskelig å rydde opp i begrepsbruken slik at både saksbehandlere og publikum bedre kan vite når et enkeltvedtak er fattet. Begrepet "etterkontroll" gjerne sammen med "mangellapp" har kunnet gi inntrykk av at vedtaket ikke er fattet før etterkontroll er gjort.

Det er foreslått dobbel sats for EF-typegodkjenning. Dette fordi direktivet setter økte krav til myndighetenes oppfølging av godkjenningen både gjennom tilsyn og informasjonsutveksling. Ettersom dette er en ny oppgave vet vi ikke helt hvor arbeidskrevende oppgaven er. Satsen kan derfor bli justert når vi har mer erfaring. Kostnadene til prøvinger og periodevis oppfølging av produksjonsoverensstemmelse forutsettes dekket av fabrikanten direkte til utpekte prøveinstanser.

Gebyrordningen angis med en sats "for typegodkjenning". Ved nasjonal typegodkjenning opprettes et typegodkjenningsnummer bestående av hovednr., undernr. og årstall. Hver utgave av en type (med avvikende tekniske data) tildeles et spesifikt nummer (undernr.). Dette gjøres

for at hver utgave skal kunne registreres med riktig sett data, knyttet til et spesifikt nummer. Gebyr belastes pr. typegodkjenningsnummer. Ved utstedelse av EF-typegodkjenning benyttes et fastsatt nummereringssystem som innebærer ett og samme EF-typegodkjenningsnummer pr. type kjøretøy, uavhengig av antall utgaver (varianter og versjoner). Når slik EF-typegodkjenning innlegges i vår typegodkjenningsbase for bruk ved registrering, opprettes et spesifikt norsk nummer for hver enkelt utgave (tilsvarende som for nasjonal typegodkjenning). En type kan bestå av en rekke varianter og versjoner, og det må vurderes nærmere hvorledes gebyret skal belastes i forhold til dette. Det samme nummersystem som for EF-typegodkjenning vil gjelde ved nasjonal småserie typegodkjenning, men småseriene vil foreløpig komme inn under satsen for nasjonal typegodkjenning.

Etter hvert vil de aller fleste N1 og N2 biler blir EF-typegodkjent (obligatorisk fra 29/4-11). Imidlertid må Statens vegvesen fortsatt foreta norsk avgiftsklassifisering iht. forskrift om engangsavgift. Det er pr i dag ingen gebyrordning for denne delen av arbeidet.

Bestemmelsen om forhåndsbetaling ved enkeltgodkjenning er justert fordi det har vært en prøveordning med etterskuddsbetaling for en del større bedriftskunder. Ordningen vil fortsette i samme omfang og bør få klar hjemmel.

#### **Til § 22 Forholdet til gamle og nye bestemmelser**

Dette er i det vesentlige hentet fra dagens forskrift, kapittel 1. Det er foretatt en innstramming i forhold til siste avsnitt. Dersom det kommer EF-rettsakter med mer lempelige krav antar vi det vil vurderes særskilt om disse skal implementeres.

#### **Til §23 Ikrafttredelse**

For typegodkjenning følger det av direktiv/forskrift hvor lenge godkjenningene fortsetter å gjelde.

Vi har funnet grunn til å ta inn ikrafttredelsesbestemmelse for enkeltgodkjenning. Det foreslås at kjøretøy må være importert eller produsert før skjæringsdato for å kunne nytte gamle bestemmelser. Vi ber om synspunkter på dette.

#### **§ 24 Overgangsbestemmelser**

Overgangsbestemmelsen presiserer direktivets bestemmelser. Det er også tatt inn en avslutningsdato for registrering av enkeltgodkjente kjøretøy etter den gamle forskriften.

### **Administrative og økonomiske konsekvenser ved nytt direktiv og ny forskrift.**

Innføring av godkjenningsdirektivet med harmoniserte godkjenningsløsninger og tekniske krav fører til flere endringer i godkjenningsprosessen som vi i dag vet for lite om til å kunne tallfeste. Vi ber om at høringsinstansene bidrar med mest mulig konkrete opplysninger om egne behov, slik at kostnader og kapasitetsbehov kan bli best mulig kartlagt.

#### **1) Typegodkjenning**

Fra 29. april 2009 må vi påvente at det kommer mange nye EF-typegodkjenninger for varebiler, lastebiler, busser og tilhengere. Ordningen er frivillig fra dette tidspunkt, men overgangsperioden er forholdsvis kort fram til full obligatorisk EF-typegodkjenning, og mange produsenter er allerede klare. Det er foreløpig ikke mulig å si noe eksakt om antallet nye EF-typegodkjenninger, men bla. etter samtaler med importørene har vi grunnlag for å tro

at det for varebil kan bli i samme størrelsesorden som for personbiler (NorType, vår samarbeidspartner på Island, la inn ca 55.000 versjoner av M1 i 2007). NorType bruker i dag 5 årsverk pluss støttefunksjoner på jobben de gjør.

Også de nye EF-typegodkjenningene må legges inn i motorvognregisteret for å kunne benyttes ved registreringen og for å kunne gi en effektiv oppfølging bl.a. av restkjøretøybestemmelsen og opphør av en typegodkjenning. NorType har sagt seg villig til å legge inn varebilgodkjenningene. De mener dette skal kunne gjøres uten vesentlig endret ressursbehov i forhold til dagens arbeid med personbil. For EF-typegodkjenninger av andre grupper av biler og tilhengere må data legges inn i motorvognregisteret i Norge. Dette gjøres i dag av typegodkjenningssenheten i Vegdirektoratet mht. traktor og motorsykkel. Framover blir det noe merarbeid, omfanget avhenger av hvor mange kjøretøy, spesielt tunge, som blir EF-typegodkjent. Det blir også mer arbeid med innlegging av EF-typegodkjenninger for campingbil der vi i dag slår sammen varianter og versjoner, noe vi ikke kan fortsette med.

Det er i høringsforslaget lagt opp til dobbelt typegodkjenningsgebyr ved utstedelse av norske EF-typegodkjenninger. Vi regner med at det er mer ressurskrevende blant annet på oppfølgingssiden, men har mangler foreløpig erfaring. Det er heller ikke mulig å anslå ressursbehov da vi ikke vet om det melder seg tekniske prøveinstanser som ønsker utpeking, noe som er en forutsetning for EF-typegodkjenning i Norge. Vegdirektoratet legger opp til å ha en viss beredskap.

Arbeidet med nasjonale typegodkjenninger vil fortsette en tid framover. Her skal godkjenningdirektivets liste over tekniske krav benyttes. Det vil være noe mer omfattende enn dagens nasjonale krav og medføre noe merarbeid til å vurdere og registrere dokumentasjon. Vi må også ta høyde for at det i overgangsperioden vil kreve noe ressurser å ha oversikt over utfasing av nasjonale typegodkjenninger.

Selv om det med tiden blir færre nasjonale typegodkjenninger tilsier erfaringen etter overgangen fra nasjonal- til EF-typegodkjenning for personbiler, motorsykler og traktorer at belastningen på Statens vegvesen ikke reduseres, snarere tvert i mot. Det vises også til kommentarer til hver kjøretøygruppe. Konklusjonen er at det vil kreve større ressurser enn i dag på typegodkjenningsområdet for Vegdirektoratet.

For produsenter vil EF-typegodkjenning innebære økte omkostninger ved krav til dokumentasjon og oppfølging av produksjonen. Etter at produsentene har etablert ordningen vil det bli enklere å selge kjøretøyet i hele EØS-området, ettersom det vil bli færre hindringer i markedet. Dette innebærer at det på sikt kan bli lønnsomt for fabrikanter å kunne tilby et EF-typegodkjent kjøretøy.

## 2) Nasjonal typegodkjenning av småserier.

Med forskriftsforslaget åpnes for at vi skal tillate nasjonal typegodkjenning av små serier. Dette innebærer at en, både før og etter at EF-typegodkjenning blir obligatorisk, får mulighet for en nasjonal typegodkjenning for de produsenter/importører som bare framstiller et lite antall kjøretøy. Enkelte av de aktuelle kjøretøygruppene for småseriegodkjenning er ikke inne i dagens typegodkjenningsordning. For noen mindre produsenter kan dette være en praktisk løsning i stedet for å måtte dokumentere hvert enkelt kjøretøy ved en enkeltgodkjenning. Vegdirektoratet må her være forberedt på en økt arbeidsmengde i forhold til dagens situasjon allerede fra første dag.

### 3) Enkeltgodkjenning av nye kjøretøy

I dag har man ved enkeltgodkjenning en noe varierende praksis for hvordan oppfyllelse av kjøretøyforskriften kreves dokumentert.

Enkeltgodkjenning etter direktivet forutsetter slik vi ser det dokumentasjon ved rapport fra teknisk prøveinstans, oftest i utlandet, av alle relevante direktiver eller alternative krav for hvert enkelt kjøretøy som framstilles for godkjenning. Det åpnes også i en viss grad for dokumentasjon fra fabrikant. Selv om noen helt eller delvis har slik dokumentasjon også i dag, vil det innebære større kostnader for den som produserer eller importerer og framstiller kjøretøy til godkjenning. I dag har en i en viss grad akseptert at dokumentasjon for et kjøretøy blir brukt for flere dersom fabrikanten garanterer at kjøretøyene er like. Slik er sannsynligvis ikke framtiden. Det blir også tilsvarende mer dokumentasjon å vurdere for trafikkstasjonene.

Det må utstedes enkeltgodkjenningserklæringer i EF-format for alle enkeltgodkjenninger (individuelle godkjenninger). Dette vil være mer ressurskrevende enn enkeltgodkjenninger slik disse utføres i dag, men vil i stor grad genereres automatisk når det nye motorvognregisteret er på plass.

Nye biler som i dag importeres etter kjøretøyforskriften § 1-15 må etter 29. april 2009 dokumentere at de oppfyller kravene etter direktivet eller de alternative krav som vil bli fastlagt. Dette innebærer økte omkostninger for importør og noe mer arbeid med dokumentkontroll og innlegging av data for trafikkstasjonene. Den listen over alternative krav med samme trafiksikkerhets- og miljøstandard som det jobbes med i EU er nettopp innrettet for å opprettholde bl.a. import fra USA. Det er også et poeng at vi da ikke vil diskriminere import fra andre land (Kina, India m.v.) i forhold til USA.

### 4) Enkeltgodkjenning – bruktimport

Direktivets virkeområde er nye kjøretøy. Forskriftsforslaget tar med seg hele bilområdet, noe som innebærer at vi stiller samme krav til brukte som tidligere, nemlig de norske kravene det året kjøretøyet ble førstegangsregistrert i utlandet.

Forslaget inneholder imidlertid også samme krav til dokumentasjon ved bruktimport av kjøretøy som er førstegangsregistrert etter forskriftens ikrafttredelse som ved nye kjøretøy. Dette vil medføre økte kostnader for importører.

#### *Kort om de ulike kjøretøytyper som omfattes:*

##### *-Personbil*

Obligatorisk EF-typegodkjenning gjelder i dag, ingen spesielle adm/øk konsekvenser bortsett fra for EI-bil som har vært unntatt EF-typegodkjenning. Disse må nå EF-typegodkjennes.

##### *-Varebil*

Selv om vi regner med at det raskt vil være EF-typegodkjente varebiler på markedet innebærer dagens avgiftsregelverk (med krav til kasse og skillevegg) at en fortsatt vil måtte ha en nasjonal avgiftsgodkjenning av varebilene. Få ønsker varebil uten avgiftslette. Varebil må derfor framstilles i samme og også økende antall som i dag.

Avgiftsgodkjenningen kan føre til behov for ny teknisk godkjenning:

- dersom EF-typegodkjente varebiler er typegodkjent med skillevegg og er stor nok for kassen vil det bli tilnærmet samme arbeidsmengde for typegodkjenningsenheten som i dag,
- dersom en EF-typegodkjent varebil endres før den framstilles for registrering ved at det bygges inn en vegg eller ved at varerommet endres slik vi har eksempler på i dag, vil ikke lenger EF typegodkjenningen være gyldig. Det trengs da ikke bare avgiftsgodkjenning, men

også ny teknisk godkjenning. Direktivets art. 24 tilsier at disse kjøretøyene skal kunne enkeltgodkjennes. Det er mulig at de også kan framstilles for EF-typegodkjenning etter reglene for etappevis typegodkjenning.

For å få godkjenning må det foretas ny testing ved teknisk prøveinstans for å bekrefte at særrettsaktene fortsatt er oppfylt. Det er ikke mulig på forhånd å si hvilke rettsakter som må testes etter endringen, det vil avhenge av hva som er gjort. Dette vil innebære kostnader for den som framstiller kjøretøyet for godkjenning som kan bli større enn i dag.

Selv om det i forskriftsutkastet åpnes for EF-typegodkjenning i Norge er det lite trolig at tekniske prøveinstanser er på plass for en etappevis godkjenning fra første dag. Dersom varebiler fortsatt vil bli endret for det norske markedet, må en påregne at det kan bli en økt mengde av kjøretøy som framstilles for enkeltgodkjenning. Ved enkeltgodkjenning må dokumentasjon etter forslaget foreligge fra prøveinstans eller fabrikant for hvert kjøretøy med de kostnader det innebærer. En økt mengde enkeltgodkjenning vil føre til merarbeid ved trafikkstasjonene.

Vi vet i dag ikke i hvilken utstrekning importører vil tilby varebiler endret spesielt for det norske markedet med denne framgangsmåten og kan derfor ikke beregne økt arbeidsmengde.

Vegdirektoratet og Toll- og avgiftsdirektoratet er inne i et samarbeid for å vurdere konsekvensene av godkjenningsdirektivet for varebilgodkjenningen.

#### -Buss

I Norge er det i dag bare åpnet for nasjonal typegodkjenning av buss med mindre enn 17 passasjerplasser. Ordningen er i liten grad benyttet. Når det i framtiden importeres ferdig EF-typegodkjente busser må typegodkjenningene legges inn i registeret før registrering. Det kan innebære en økning i arbeidsbyrden for typegodkjenningssenheten og noe mindre arbeid ved trafikkstasjonene som i dag kontrollerer og enkeltgodkjenner bussene.

Det bygges i dag flere like busser på bestilling fra norske busselskaper. Disse enkeltgodkjennes. Kravet til å framlegge dokumentasjon for hvert kjøretøy kan gjøre det aktuelt med typegodkjenning evt som etappevis godkjenning. Det vil i så fall være en ny oppgave for typegodkjenningssenheten. Det er i dag ikke kompetanse eller personell i Vegdirektoratet til oppgaven. Noe av saksforberedelsen med kontroll og vurdering av busser kan delegeres til de trafikkstasjoner som har mest arbeid med buss i dag i samarbeid med typegodkjenningssenheten.

Dersom småbusser i framtiden vil bli viderebygd på EU-godkjente N- biler, må hele kjøretøyet dokumenteres ut fra krav til M-kjøretøy ved godkjenningen.

#### -Lastebil

Vi har i dag frivillig typegodkjenning for biler under 7500 kg. Dette har forholdsvis lite omfang. Mange slike biler er standardiserte og egner seg for EF-typegodkjenning. Vi får i så fall en jobb med avgiftsklassifisering. Reglene i dag krever at vi må fysisk kontrollere en del av bilene. Det blir også en jobb med innlegging av data.

Selv om mange store lastebiler spesialbygges i dag må vi forvente økt andel av typegodkjenning av standardiserte løsninger. Dette vil kunne gi innsparinger for bransjen. Det er likevel også ved lastebil en må forvente stort omfang av etappevis godkjenning der den siste etappen kan være en enkeltgodkjenning av kjøperens spesialtilpasninger. Vi ser ikke noen umiddelbar nedgang i arbeidsmengden for trafikkstasjonene.

Dersom mange standardiserte løsninger blir typegodkjent vil kanskje kjøretøyene som framstilles til enkeltgodkjenning ha flere spesielle løsninger og kreve mer ressurser og kanskje større spesialisering enn i dag.

- Mobilkranene som godkjennes etter 29. april vil ved ny forskrift vil bli henført til riktig kjøretøygruppe, N3. De vil måtte dokumentere flere og tildels kanskje strengere krav enn i dag, men på linje med resten av EØS-området. De vil også bli omfattet av periodisk kjøretøykontroll. Dersom det ikke gjøres endringer i Finansdepartementets regelverk vil det bli økte avgifter/driftsutgifter (vektårsavgift og farget diesel) på det området.

- Tilhenger

I dag er det frivillig typegodkjenning av små tilhengere. EF-typegodkjenning er her svært aktuelt. Det må antas at også større standardiserte hengere f.eks. til containere vil kunne bli EF-typegodkjent, men at det vil være behov for enkeltgodkjenning av spesialhengere.

- Campingbil

Her er det frivillig EF-typegodkjenning i dag. Vi må også i framtiden foreta avgiftsgodkjenning etter et mer detaljert regelverk. Dersom det foretas endringer etter EF-typegodkjenningen må samme framgangsmåte som ved varebilgodkjenning benyttes.

Vegdirektoratet ber om uttalelser til utkastet innen **mandag 2. mars 2009**, gjerne elektronisk ved <mailto:firmapost@vegvesen.no>. Vi vil også komme tilbake med invitasjon til høringsmøte med bransjen under høringsperioden

Veg- og trafikkavdelingen

Med hilsen

(sign)

Kjell Bjørvig  
trafikkdirektør

(sign)

Sonja Lindqvist

2 vedlegg

Kopi: Samferdselsdepartementet

# Forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil

Fastsatt av Vegdirektoratet .....2009 med hjemmel i vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 § 13 , § 14 , § 15 og § 16 , jf. delegeringsvedtak 24. november 1980 nr. 1.  
EØS-avtalen vedlegg II

## Kapittel 1 formål og virkeområde, definisjoner mm

### *§ 1 Virkeområde og formål*

[kommentar](#)

Denne forskrift gjennomfører direktiv 2007/46 EF (rammedirektivet for godkjenning) som endret ved forordning EF 1060/2008 i norsk rett.

Formål og virkeområde er

- fastsette administrative bestemmelser og tekniske krav i forbindelse med godkjenning i Norge av ny bil og tilhenger til bil, samt av systemer, komponenter og separate tekniske enheter til disse,
- gi en harmonisert ramme med henblikk på å lette registrering salg og ibruktaking i hele EØS-området,
- fastsette harmoniserte bestemmelser for salg og ibruktaking av bil og tilhenger til bil samt for deler og utstyr til disse som er godkjent etter forskriften,
- stille krav til teknisk stand under bruken av kjøretøy, for de kjøretøy som er godkjent etter forskriften,
- regulere bil og tilhenger til bil ved eksport og brukimport etter forskriftens ikrafttredelse.

For kjøretøy som er opplistet artikkel 2 og som ikke framstilles til godkjenning etter denne forskrift gjelder forskrift 4 oktober 1994 nr 4 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften) .

### *§ 2 Målgruppe*

[kommentar](#)

*Forskriften innebærer rettigheter og plikter, særlig for:*

- fabrikant av kjøretøy,
- importør av kjøretøy,
- forhandler eller annen som omsetter kjøretøy,
- den som utfører arbeider på kjøretøy,
- teknisk prøveinstans,
- organ som akkrediterer teknisk prøveinstans,
- eier og bruker av kjøretøy.

### *§ 3 Myndigheter etter forskriften*

[kommentar](#)

Vegdirektoratet er myndighet for:

- typegodkjenning,
- utpeking av tekniske prøveinstanser,
- tilsyn,
- vedtak om restkjøretøy,
- vedtak om at kjøretøy er bevaringsverdig.



Regionvegkontoret er myndighet for:

- enkeltdokjening,
- tilsyn
- godkjenning av verksted for hastighetsbegrensere.

Godkjenningsmyndigheten utsteder de godkjenninger, attester m.v. som framgår av rammedirektivet og de ulike rettsakter i direktivets vedlegg IV.

#### **§ 4 Definisjoner m.m.**

[kommentar](#)

Definisjoner av de kjøretøy som omfattes av forskriften fastsettes hovedsakelig i rammedirektivets kapittel I og vedlegg II (definisjoner av kjøretøygrupper). Rettsaktene i vedlegg IV fastsetter også definisjoner som gjelder innenfor sine virkeområder. Kapittel I fastsetter i tillegg definisjoner av andre sentrale begreper i godkjenningsprosessen.

Dessuten i Norge:

Bil skal ha betydning som fastsatt i art 3 nr 11 tilhenger til bil som i art 3 nr 12

<i>I vedlegg II er gjort følgende underinndeling i kjøretøygrupper</i>	<i>Norske betegnelser er</i>
M1	personbil
M2 og M3	buss
N1	varebil
N2 og N3	lastebil
O1-O4	tilhenger til bil

Når det annet sted i denne forskrift brukes begrepet kjøretøy, menes bil og tilhenger til bil.

## **Kapittel 2 Godkjenning**

### **§ 5 Generelt om godkjenning**

[kommentar](#)

Godkjenning av bil og tilhenger til bil samt deler og utstyr, skal følge framgangsmåte og krav som framgår av de deler av direktiv 2007/46/EF som endret ved forordning EF 1060/2008, med vedlegg, som er vedlegg I til denne forskriften, og med de tilpasninger som følger av bestemmelsene her.

Bil og tilhenger til bil skal EF-typegodkjennes dersom ikke annet framgår av forskriften her.

Ved godkjenning av bil skal det framlegges opplysninger som fastsatt i kjøretøyforskriften § 23-1 nr. 3.

Kjøretøy/ utstyr i bruk skal opprettholdes i slik utførelse/ vedlikeholdes slik at de til en hver tid tilfredsstillere krav som gjaldt ved første gangs godkjenning.

## § 6 EF-typegodkjenning

[kommentar](#)

EF-typegodkjenning foretas i samsvar med prosedyrene i direktiv 2007/46/EF som endret ved forordning EF 1060/2008, særlig:

kapittel III – EF-typegodkjennelsesprosedyrer,  
kapittel IV – gjennomføring av EF-typegodkjenningsprosedyrene,  
kapittel V - endringer av EF-typegodkjenninger,  
kapittel VI - gyldighet av EF-typegodkjenninger,  
kapittel VII – typeattest og merking,  
kapittel VIII – nye teknologier eller prinsipper som er uforenelig med særdirektiver  
kapittel IX artikkel 22 EF-typegodkjenning av små serier  
Spesielle krav til fabrikant framgår også av direktivets artikkel 5 og kapittel XIV.

Vedleggene til direktivet skal benyttes likevel slik at vedlegg IV (og XI) er erstattet av norsk vedlegg med samme betegnelse. Vedleggene inneholder:

Vedlegg I Fullstendig liste over opplysninger til bruk for EF-typegodkjennelse av kjøretøy

Vedlegg II Definisjon av kjøretøyklasser og kjøretøytyper

Vedlegg III Opplysningsskjema til bruk ved EF-typegodkjennelse av kjøretøy

Vedlegg IV (norsk) Liste over krav i forbindelse med EF-typegodkjennelse av kjøretøy

Tillegg: Liste over krav i forbindelse med EF-typegodkjennelse av kjøretøy i klasse M1, fremstilt i små serier

Vedlegg V Fremgangsmåte for EF-typegodkjennelse av kjøretøy

Tillegg 1: Standarder, som skal overholdes av de enheter, som er nevnt i artikkel 41

Tillegg 2: Prosedyre for vurdering av tekniske tjenester

Vedlegg VI EF-typegodkjennelsesattest

Tillegg: Liste over rettsakter, som typen av kjøretøy er i overensstemmelse med

Vedlegg VII Nummereringssystem for EF-typegodkjennelsesattester

Tillegg: EF-typegodkjennelsesmerke for komponenter og separate tekniske enheter

Vedlegg VIII Prøvningsresultater

Vedlegg IX EF-overensstemmelseserklæring

Vedlegg X Prosedyrer i forbindelse med produksjonens overensstemmelse

Vedlegg XI Beskaffenhet av kjøretøy til særlig anvendelse og bestemmelser herfor

Tillegg 1: Campingbiler, ambulanser og begravelsebiler

Tillegg 2: Pansrede kjøretøy

Tillegg 3: Kjøretøyer med adgang for rullestol

Tillegg 4: Andre kjøretøy til særlig anvendelse (herunder campingvogn)

Tillegg 5: Mobilkraner

Vedlegg XII Grenser for små serier og restkjøretøy

Vedlegg XIII Liste over dele eller utstyr, der utgjør en betydelig risiko for den korrekte funksjon av systemer, der er avgjørende for kjøretøyets sikkerhet eller dets miljøprestasjoner, krav til deres prestasjon, relevante prøvningsprosedyrer, bestemmelser om merking og emballering

Vedlegg XIV Liste over EF-typegodkjenninger utstedt i henhold til rettsakter

Vedlegg XV Liste over rettsakter, i forbindelse med hvilke en fabrikant kan utpekes som teknisk tjeneste

Vedlegg XVI Liste over rettsakter, i forbindelse med hvilke en fabrikant eller en teknisk tjeneste kan bruke virtuelle prøvningsmetoder

Tillegg 1: Alminnelige betingelser for virtuelle prøvningsmetoder

Tillegg 2: Spesifikke betingelser for virtuelle prøvningsmetoder

Vedlegg XVII Prosedyrer, som skal anvendes ved trinnvis EF-typegodkjenning

Tillegg: Eksempel på supplerende fabrikkationsskilt

Vedlegg XVIII Opprinnessertifikat for kjøretøy — Fabrikantens erklæring om basiskjøretøy/delvis oppbygget kjøretøy, for hvilket

der ikke foreligger et overensstemmelseserklæringsnummer

Vedlegg XIX Tidsplan for gjennomførelsen av dette direktiv med hensyn til typegodkjenning

Vedlegg XX Tidsfrister for gjennomførelse av de ophevede direktiver i nasjonal rett

Vedlegg XXI Sammenligningstabell

## **§ 7 Nasjonal typegodkjenning av småserier**

[kommentar](#)

Kjøretøy produsert i små serier kan framstilles for nasjonal typegodkjenning jfr. artikkel 23 og vedlegg XII . For M1 settes grensen i Norge lik vedlegg XII, for de andre klasser 1/10 av antallet. Godkjenningsformen kan også benyttes for etappevis typegodkjenning. Alternative krav kan bare benyttes ved godkjenningen der slike er fastsatt i vedlegg til denne forskriften. Direktiv 95/28EF (branntekniske egenskaper) gjelder også buss klasse I og II . Direktiv 96/36EF og 96/38EF (bilbelte) gjelder også buss klasse II .

Overensstemmelse med kravene skal dokumenteres som for EF-typegodkjenning, likevel slik at det tillates at dokumentasjon kan utstedes av teknisk prøveinstans utpekt av andre EØS-land enn Norge. Godkjenningsmyndigheten kan kreve underlagsmateriale for dokumentasjonen fra søkeren eller teknisk prøveinstans.

Fabrikantens forpliktelser som gjelder EF-typegodkjenning, får tilsvarende anvendelse.

Prosedyrene for retting, endring, vurdering av produksjonsoverensstemmelse tilbaketrekking og opphør av EF-typegodkjenninger gjelder så langt de passer.

Godkjenningsmyndigheten kan etter skriftlig søknad gjøre unntak fra krav dersom sterke grunner tilsier det og rettsaktene åpner for unntak. Det må godtgjøres at unntaket ikke er til vesentlig skade for de trafiksikkerhets- og miljøkrav regelverket fastsetter og det skal begrunnes hvorfor kravene ikke kan oppfylles. Det kan ikke gjøres unntak fra definisjonene.

## **§ 8 Restkjøretøy**

[kommentar](#)

Når nye bestemmelser trer i kraft kan Vegdirektoratet etter søknad, ved behov og dersom det ikke i vesentlig grad er til ulempe for trafiksikkerhet og miljø, gi tillatelse til at restkjøretøy registreres i Norge innenfor de grenser som følger av artikkel 27 jfr vedlegg XII B første alternativ Unntaksvis kan annet alternativ benyttes. Bestemmelsen benyttes også ved nasjonal småserietypegodkjenning.

## **§ 9 Enkeltgodkjenning av nytt kjøretøy**

[kommentar](#)

Nye kjøretøy kan framstilles for enkeltgodkjenning jfr artiklene 24 og 25 i følgende tilfeller:

- kjøretøy importert av eier til eget bruk (privatimport),
- kjøretøy for videresalg, i kjøretøygrupper der EF-typegodkjenning ikke er obligatorisk,
- kjøretøy produsert i enkeltexemplar av fabrikant,
- kjøretøy der alle deler og komponenter er EF-typegodkjent,

- kjøretøy som endres etter EF-typegodkjenningen er gitt (jfr art. 24 nr 8 ) eller etter nasjonal småserietypegodkjenning,
- kjøretøy som ønskes enkeltgodkjent etter etappevis EF-typegodkjenning eller nasjonal småserietypegodkjenning,
- kjøretøy som er enkeltgodkjent (men ikke er registrert) i annet EØS-land og som oppfyller vilkårene i artikkel 24 nr.6.

Kjøretøy skal tilfredsstillere kravene i direktivets vedlegg IV eventuelt XI. Alternative krav kan bare benyttes ved godkjenningen der slike er fastsatt i vedlegg til denne forskriften. Direktiv 95/28EF (branntekniske egenskaper) gjelder også buss klasse I og II . Direktiv 96/36EF og 96/38EF (bilbelte) gjelder også buss klasse II .

Overensstemmelse med kravene skal dokumenteres som for EF-typegodkjenning, likevel slik at det tillates at dokumentasjon kan utstedes av teknisk prøveinstans utpekt av andre EØS-land enn Norge. Godkjenningsmyndigheten kan kreve underlagsmateriale for dokumentasjonen fra søkeren eller teknisk prøveinstans. Dokumentasjon kan også utstedes av fabrikant dersom denne kan utføre de nødvendige prøver m.v. som rettsaktene krever. Underlagsmateriale skal i så fall vedlegges søknaden.

Fabrikantens forpliktelser i forbindelse med EF-typegodkjenning gjelder så langt det passer ved enkeltgodkjenning, tilsvarende ansvar har også eier/importør av kjøretøy som framstilles for godkjenning.

Kjøretøy der det er søkt om enkeltgodkjenning og som er dokumentert importert eller ferdigprodusert her i landet før ikrafttredelsesdatoen for et nytt krav, men som ikke tilfredsstillere dette, kan godkjennes også etter denne dato når de tilfredsstillere de krav som ble stilt til kjøretøyene før denne dato. Dette gjelder forutsatt at det dreier seg om rimelig antall og at de tas i bruk innen et år etter kravets ikrafttredelsesdato.

Godkjenningsmyndigheten kan etter skriftlig søknad gjøre unntak i enkelttilfeller fra krav dersom sterke grunner tilsier det og rettsaktene åpner for unntak. Det må godtgjøres at unntaket ikke er til vesentlig skade for de trafiksikkerhets- og miljøkrav regelverket fastsetter og det skal begrunnes hvorfor kravene ikke kan oppfylles. Det kan ikke gjøres unntak fra definisjonene eller som utvider området for enkeltgodkjenning.

### ***§ 10 Enkeltgodkjenning m.v. av bruktimport kjøretøy***

[kommentar](#)

Kjøretøy regnes som brukt når det har vært ordinært godkjent og/eller registrert.

1) Kjøretøy som er EF-typegodkjent i annet EØS-land kan registreres i Norge uten ny godkjenning dersom det ikke er foretatt ombygging av kjøretøyet etter godkjenningen. Det foretas identitetskontroll og kan utføres stikkprøvekontroll av overensstemmelse med EF-typegodkjenningen.

2) Kjøretøy som er enkeltgodkjent i annet EØS-land etter 29. april 2009 eller ombygd etter EF-typegodkjenning, enkeltgodkjennes i Norge i den utstrekning det oppfyller vilkårene i artikkel 24 (se nr 6) og det framlegges dokumentasjon fra godkjenningsmyndigheten i eksportlandet.

3) For brukt kjøretøy som ikke omfattes av nr. 1 eller 2 gjelder at det skal tilfredsstille de krav som i Norge gjaldt på det tidspunkt kjøretøyet ble førstegangsregistrert. For kjøretøy som er førstegangsregistrert i utlandet før denne forskrifts ikrafttredelse skal overensstemmelse med kravene dokumenteres som fastsatt i kjøretøyforskriften. For kjøretøy som er førstegangsgodkjent i utlandet etter forskriftens ikrafttredelse må det framlegges dokumentasjon fra eksportlandets myndigheter, teknisk prøveinstans utpekt av et EØS-land for overensstemmelse med kravene. Godkjenningmyndigheten kan kreve underlagsmateriale for dokumentasjonen fra søkeren eller teknisk prøveinstans. Dokumentasjon kan også utstedes av fabrikant dersom denne kan utføre de nødvendige prøver m.v. som rettsaktene krever. Underlagsmateriale skal i så fall vedlegges søknaden.

4) For godkjenning av arvegods gjelder kjøretøyforskriften § 1-8, og for bevaringsverdige kjøretøy gjelder kjøretøyforskriften § 1-9.

Alternative krav som gjelder ved enkeltgodkjenning av nye kjøretøy kan også benyttes ved brukimport.

Regionvegkontoret kan etter skriftlig søknad gjøre unntak i enkelttilfeller fra krav dersom sterke grunner tilsier det og rettsaktene åpner for unntak. Det må godtgjøres at unntaket ikke er til vesentlig skade for de trafikksikkerhets- og miljøkrav regelverket fastsetter og det skal begrunnes hvorfor kravene ikke kan oppfylles. Det kan ikke gjøres unntak fra definisjonene eller unntak som utvider området for enkeltgodkjenning.

## **§ 11. Kontroll**

### **kommentar**

1. Godkjenningmyndigheten eller politiet kan når som helst gi pålegg om at kjøretøy skal fremstilles til kontroll hos regionvegkontoret, uansett om kjøretøyet er godkjennings- eller registreringspliktig eller ikke.

2. Regionvegkontoret og politiet eller andre som Samferdselsdepartementet bemyndiger kan når som helst uten varsel kontrollere kjøretøy på vilkårlig sted, uansett om kjøretøyet er godkjennings- eller registreringspliktig eller ikke.

3. Vegdirektoratet eller den det bemyndiger kan på vilkårlig tidspunkt foreta kontroll av godkjenningspliktige deler og utstyr.

Den som produserer eller fører i handel godkjenningspliktige deler eller utstyr, har plikt til å låne ut nødvendige eksemplarer til kontroll når dette kreves.

## **§ 12 Forbud mot å framstille kjøretøy til godkjenning**

### **kommentar**

Dersom ikke annet er fastsatt i godkjenningsdirektivet kan regionvegkontoret/ Vegdirektoratet forby person eller virksomhet å framstille kjøretøy for godkjenning for en periode ved vesentlige brudd på reglene eller framlegging av feil opplysninger.

## **Kapittel 3 Tekniske prøveinstanser og verksteder for hastighetsbegrensere**

### **§ 13 Utpeking av tekniske prøveinstanser**

#### **kommentar**

Vegdirektoratet utpeker tekniske prøveinstanser som omtalt i art 11 jfr kap XVI. Søknad om utpeking skal vedlegges akkreditering fra Norsk Akkreditering eller tilsvarende organ i annet EØS-land om at virksomheten oppfyller kravene i direktivets kapittel XVI , jfr vedlegg V.

Den som søker om utpeking som teknisk prøveinstans må bære omkostningene i forbindelse med søknaden, herunder framskaffelse av akkreditering som er gjennomført som grunnlag for søknaden og revisjoner av denne.

#### **§ 14 Tilsyn og reaksjoner**

[kommentar](#)

Vegdirektoratet fører tilsyn med utpekte prøveinstanser og har rett til å innhente kopier av rapporter direkte fra akkrediteringsorganet ved behov.

Vegdirektoratet kan trekke tilbake utpeking av teknisk prøvingsinstans for en periode eller for alltid

- dersom vilkårene for utpekingen ikke lenger er tilstede,
- dersom det sannsynliggjøres at prøving eller oppfølging av produksjonen ikke utføres eller holder tilstrekkelig kvalitet eller
- ved andre vesentlige brudd på regelverket.

#### **§ 15 Verksteder for hastighetsbegrenser**

[kommentar](#)

For godkjenning av og arbeid ved verksteder for hastighetsbegrenser gjelder kjøretøyforskriften kapittel 47.

## **Kap 4 Krav til kjøretøy og utstyr i bruk**

#### **§ 16 Krav til kjøretøy/ utstyr i bruk**

[kommentar](#)

Kjøretøy/ utstyr i bruk skal opprettholdes i slik utførelse/ vedlikeholdes slik at de til en hver tid tilfredsstillende krav som gjaldt ved første gangs registrering, eller ibruktaking uten registreringsplikt, med mindre annet fremgår av denne forskrift.

#### **§ 17 Reparasjon, ombygging og oppbygging**

[kommentar](#)

- For reparasjon, ombygging og oppbygging av bil og tilhenger til bil gjelder kjøretøyforskriften §§ 1-4, 6-8, kapittel 7, §§ 16-4 nr 5, § 16-6 og 18-1 nr 6. Oppbygd kjøretøy må likevel godkjennes etter §9.

Ved ombygging gjelder dessuten at det ikke må foretas kjøretøytekniske ombygginger som gjør at kjøretøyet blir mindre trafikksikkert, mindre miljøvennlig eller mer brannfarlig enn før ombyggingen dersom ikke annet følger av bestemmelsene i første ledd.

#### **§ 18 Lysutstyr og lydsignal**

[kommentar](#)

I tillegg til lysutstyr som framgår av vedlegg IV kan ekstra lys- og refleksutstyr som omtalt i kjøretøyforskriften § 28-1 nr 4 påmonteres kjøretøy og benyttes i samsvar med formålet under bruken. Annet lysutstyr tillates ikke.

For sirene for utrykningskjøretøy gjelder kjøretøyforskriften § 29-1.

Dersom ekstra utstyr er påmontert på godkjenningstidspunktet jfr kapittel 2, skal overensstemmelse med kravene til slikt utstyr dokumenteres som del av godkjenningen.

### **§ 19 Bruk av dekk med pigger**

[kommentar](#)

Dekk som i følge forskrift om bruk av kjøretøy tillates brukt med pigger, kan bare ha pigger som fastsatt i kjøretøyforskriften § 13-3 nr 3-6 for bil og § 13-7 nr 2-4 for tilhenger.

## **Kapittel 5 Administrative bestemmelser, kostnader, gebyr m.m.**

### **§ 20 Kostnader ved godkjenningen**

[kommentar](#)

Den som søker om godkjenning av et kjøretøy må selv bære omkostningene i forbindelse med godkjenningen, så som dokumentasjon, prøvinger, kontroll av produksjonsoverensstemmelse m.v..

### **§ 21 Gebyr**

[kommentar](#)

For enkeltgodkjenning av nytt eller bruktimportert kjøretøy, godkjenning etter ombygging, nasjonal typegodkjenning og EF-typegodkjenning, skal det betales gebyr etter disse regler.

Det skal ikke betales gebyr for klagebehandling. Det betales heller ikke gebyr for identitetssjekk eller stikkprøvekontroll av bruktimportert EF-typegodkjent kjøretøy (jfr § 10).

Gebyr skal være betalt før søknad om enkeltgodkjenning behandles, dersom ikke annet er avtalt. Ved omgjøring av vedtak skal gebyr tilbakebetales, i den grad det omgjorte vedtak har hatt betydning for gebyrplikten.

Gebyr for enkeltgodkjenning og godkjenning etter ombygging er:

a) Kjøretøy med tillatt totalvekt til og med 3.500 kg	Kr 430,-
b) Kjøretøy med tillatt totalvekt fra 3.501 kg til og med 7.500 kg	Kr 775,-
c) Kjøretøy med tillatt totalvekt over 7.500 kg	Kr 1110,-
d) Kjøretøy under a), fornyet søknad med begrenset kontroll	Kr 275,-
e) Kjøretøy under b), fornyet søknad med begrenset kontroll	Kr 385,-
f) Kjøretøy under c), fornyet søknad med begrenset kontroll	Kr 550,-

Gebyret for typegodkjenninger:

a) Kjøretøy med tillatt totalvekt til og med 3.500 kg,	Kr 1.290,-
b) Kjøretøy med tillatt totalvekt over 3.500 kg	Kr 1.935,-
c) Kjøretøy under a), fornyet søknad med begrenset kontroll	Kr 650,-
d) Kjøretøy under b), fornyet søknad med begrenset kontroll	Kr 970,-

For EF-typegodkjenning betales dobbelt gebyr. Satsen under a) gjelder også EF-typegodkjenning av komponenter og deler til kjøretøy.

## **Kapittel 6 Ikrafttredelse og overgangsbestemmelser**

### **§ 22 Forholdet til gamle og nye bestemmelser**

[kommentar](#)

Når det ved endring i denne forskrift iverksettes nye og strengere bestemmelser, skal tidligere bestemmelser på området fortsette å gjelde for kjøretøy/ deler allerede registrert/ tatt i bruk/ omsatt, med mindre noe annet er spesielt fastsatt.

Når det i denne forskrift er fastsatt at en bestemmelse trer i kraft en viss dato, skal dette ikke være til hinder for at bestemmelsen følges straks, med mindre noe annet fremgår av sammenhengen.

Når det i denne forskrift er vist til en EF-rettsakt, skal det ikke være til hinder for at senere endringer av rettsakten kan godtas dersom det gir en bedre trafiksikkerhets- eller miljøstandard og ikke annet er fastsatt i forskriften.

### **§23 Ikrafttredelse**

[kommentar](#)

Denne forskrift får anvendelse for bil og tilhenger til bil som registreres første gang eller tas i bruk uten registreringsplikt i Norge fra 29. april 2009. Den får også anvendelse for deler omsatt eller tatt i bruk e.l. - avhengig av hva slags ikrafttredelsesbestemmelse som gjelder - 29. april 2009 eller senere.

Kjøretøy som er dokumentert importert for enkeltgodkjenning før ikrafttredelsen kan framstilles for godkjenning etter kjøretøyforskriften. Kjøretøy som er produsert i Norge og ferdigstilt og søkt godkjenning for før ikrafttredelsen kan også godkjennes etter kjøretøyforskriften.

### **§ 24 Overgangsbestemmelser**

[kommentar](#)

I den overgangsperiode som følger av artikkel 45 og vedlegg XIX kan den som framstiller kjøretøy for typegodkjenning velge nasjonal typegodkjenning etter tidligere gjeldende regler, likevel slik at de tekniske kravene i denne forskrift skal benyttes.

Nasjonale typegodkjenninger opphører å være gyldig senest fra det tidspunkt EF-typegodkjenning er obligatorisk. Bestemmelsene om restkjøretøy anvendes tilsvarende.

Kjøretøy som er enkeltgodkjent etter kjøretøyforskriften, men som ikke er registrert må godkjennes etter denne forskrift dersom den ikke førstegangsregistreres innen et år etter ikrafttredelsen.







33. Merking av betjeningsinnretninger	78/316/EØF	93/91/EØF, 94/53/EF	x	x	x	x	x	x					
34. Avising/avdugging	78/317/EØF		x	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)					
35. Vindusvisker/-vindusspyleranlegg	78/318/EØF	94/68/EF, 2006/96EF	x	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)					
36. Varmeanlegg	2001/56/EF	2004/78/EF, 2006/119/EF, 2006/96EF	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
37. Hjulavskjerming	78/549/EØF	94/78/EF	x										
38. Hodestøtter	78/932/EØF	2006/96EF	x										
39. Drivstofforbruk og CO <sub>2</sub> -utslipp	80/1268/EØF	93/116/EF, 1999/100/EF, 2004/3/EF	x			x							
40. Motoreffekt	80/1269/EØF	89/491/EØF, 97/21/EF, 1999/99/EF	x	x	x	x	x	x					
41. Utslipp fra diesel- og gassmotorer	88/77/EØF	91/542/EØF, 96/1/EF, 1999/96/EF, 2001/27/EF, 2006/51/EF	x (10)	x (10)	x	x (10)	x (10)	x					
42. Sidevern	89/297/EØF						x	x			x	x	
43. Innretninger mot vannsprut	91/226/EØF	2006/96EF					x	x			x	x	
44. Masser og dimensjoner (M <sub>1</sub> )	92/21/EØF	95/48/EF	x										
45. Sikkerhetsglass	92/22/EØF	2001/92/EF	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
46. Dekk	92/23/EØF	2001/43/EF, 2005/11/EF	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
47. Hastighetsbegrensere	92/24/EØF	2004/11/EF		X	X		X	X					
48. Masser og dimensjoner (andre kjøretøyer enn dem nevnt i nr. 44)	97/27/EF			x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
49. Utvendige utstikkende deler på førerhus	92/114/EØF					x	x	x					
50. Koplinger	94/20/EF	2006/96EF	x (3)	x (3)	x (3)	x (3)	x (3)	x (3)	x	x	x	x	x
51. Brennbarhet	95/28/EF	2006/96EF			x								
52. Busser	2001/85/EF	2006/96EF		x	x								
53. Egenskaper ved kollisjon forfra	96/79/EF	1998/98/EF	x (6)										
54. Egenskaper ved kollisjon fra siden	96/27/EF		x (11)			x (11)							
56. Kjøretøy for transport av farlig gods	98/91/EF					x (4)	x (4)	x (4)	x (4)	x (4)	x (4)	x (4)	x (4)
57. Beskyttelse foran mot underkjøring	2000/40/EF	2006/96EF					x	x					
58. Fotgjengerbeskyttelse	2003/102/EF		x (6)			x (6) (7)							
59. Gjenbruk/gjenvinning	2005/64/EF		x			x		-					
60. Frontal beskyttelse	2005/66/EF	2006/96EF	x			x							
61. Klimaanlegg	2006/40/EF		x			x <sup>1</sup> (8)							

X Rettsakten finner anvendelse (nærmere opplysninger kan finnes i rettsakten).

- (1) Kjøretøy av denne klasse skal være montert med passende avrimings- og avduggingsanordning.
- (2) Kjøretøy av denne klasse skal være montert med passende frontrutevisker og -vasker.
- (3) Kravene i direktiv 94/20/EF finner kun anvendelse på kjøretøy, som er utstyrt med tilkoblingsanordning.
- (4) Kravene i direktiv 98/91/EF finner kun anvendelse, hvis fabrikanten søker om typegodkennelse af et kjøretøy, som er bestemt til bruk for transport af farligt gods.
- (5) Inntil vedtagelse af de relevante endringer av direktiv 70/221/EØF, slik at det også omfatter LPG- og CNG-tanker, kreves det i forbindelse med LPG- eller CNG-drevne kjøretøyr en godkjennelse i henhold til FN/ECE-regulativ nr. 67, som endret ved 01-rækken af endringer, eller FN/ECE-regulativ nr. 110.
- (6) Totalmasse på inntil 2 500 kg.
- (7) Avledet av kjøretøyklasse M1.
- (8) Kun for kjøretøyr i klasse N1, gruppe I, som anført i første tabell i punkt 5.3.1.4 i bilag I til direktiv 70/220/EØF.
- (9) For kjøretøyr med en referansemasse på inntil 2 610 kg. På fabrikantens anmodning kan dette også finne anvendelse på kjøretøyr med en referansemasse på inntil 2 840 kg.
- (10) For kjøretøyr med en referansemasse på over 2 610 kg, der det ikke er fremsatt den i fotnote 9 omhandlede anmodning.
- (11) Finner kun anvendelse på kjøretøyr, hvor »setets referansepunkt« (»R«-punktet) for det laveste sete befinner sig høyst 700 mm over bakken. »R«-punktet er definert i direktiv 77/649/EØF.

## I

(Retsakter vedtaget i henhold til EF-traktaten/Euratom-traktaten, hvis offentliggørelse er obligatorisk)

## DIREKTIVER

## EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2007/46/EF

af 5. september 2007

om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer

(»Rammedirektiv«)

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION  
HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 95,

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg <sup>(1)</sup>,

efter proceduren i traktatens artikel 251 <sup>(2)</sup>, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Rådets direktiv 70/156/EØF af 6. februar 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om godkendelse af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil <sup>(3)</sup> er blevet ændret væsentligt ved flere lejligheder. Da der skal foretages yderligere ændringer, bør direktivet af klarhedshensyn omarbejdes.
- (2) For at etablere Fællesskabets indre marked og sikre, at det fungerer korrekt, er det hensigtsmæssigt at erstatte medlemsstaternes godkendelsessystemer med en godkendelsesprocedure på fællesskabsplan, der bygger på princippet om fuldstændig harmonisering.

<sup>(1)</sup> EUT C 108 af 30.4.2004, s. 29.

<sup>(2)</sup> Europa-Parlamentets udtalelse af 11. februar 2004 (EUT C 97 E af 22.4.2004, s. 370), Rådets fælles holdning af 11.12.2006 (EUT C 64 E af 20.3.2007, s. 1) og Europa-Parlamentets holdning af 10.5.2007 (endnu ikke offentliggjort i EUT). Rådets afgørelse af 23.7.2007.

<sup>(3)</sup> EFT L 42 af 23.2.1970, s. 1. Senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 (EUT L 171 af 29.6.2007, s. 1).

- (3) De tekniske krav, der gælder for systemer, komponenter, separate tekniske enheder og køretøjer bør harmoniseres og fastlægges nærmere i retsakter. Disse retsakter bør først og fremmest søge at sikre en høj grad af trafiksikkerhed, sundhedsbeskyttelse, miljøbeskyttelse, energieffektivitet og beskyttelse mod uretmæssig brug.

- (4) Rådets direktiv 92/53/EØF af 18. juni 1992 om ændring af direktiv 70/156/EØF om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om godkendelse af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil <sup>(4)</sup> begrænsede anvendelsen af proceduren for EF-typegodkendelse af køretøjer til køretøjer i klasse M<sub>1</sub>, men for yderligere at udbygge det indre marked og sikre, at det fungerer efter hensigten, bør dette direktiv omfatte alle klasser af køretøjer, således at fabrikanterne kan benytte sig af fordelene ved det indre marked igennem en EF-typegodkendelse.

- (5) For at give fabrikanterne mulighed for at tilpasse sig de nye harmoniserede procedurer, vil det være nødvendigt at fastsætte en tilstrækkelig lang frist, før en EF-typegodkendelse af køretøjer bliver obligatorisk for køretøjer af andre klasser end klasse M<sub>1</sub>, der bygges i ét trin. Køretøjer af andre klasser end klasse M<sub>1</sub> bør, hvis de kræver en etapevis typegodkendelse, gives en længere frist, fordi karrosseribyggerne indgår i denne procedure, og det derfor er nødvendigt at indhente flere erfaringer på dette område, så de nødvendige procedurer kan gennemføres ordentligt. I betragtning af sikkerhedens betydning for køretøjer i klasse M<sub>2</sub> og M<sub>3</sub> er det dog nødvendigt, at disse køretøjer også i overgangsperioden, hvor den nationale typegodkendelse stadig er gældende med henblik på at give fabrikanterne mulighed for at indhente erfaringer med EF-typegodkendelse, overholder de tekniske krav i de harmoniserede direktiver.

<sup>(4)</sup> EFT L 225 af 10.8.1992, s. 1.

- (6) Hidtil har fabrikanter, der fremstiller køretøjer i små serier, været delvist udelukket fra fordelene ved det indre marked. Erfaringerne har vist, at trafikikkerheden og beskyttelsen af miljøet kunne forbedres betydeligt, hvis disse aspekter var fuldt integreret i EF-typegodkendelsen af køretøjer, i første omgang for klasse M<sub>1</sub>.
- (7) For at undgå misbrug bør en forenklet procedure for små serier af køretøjer begrænses til virkelig små serier. Det er derfor nødvendigt mere nøjagtigt at definere begrebet små serier med hensyn til antallet af producerede køretøjer.
- (8) Det er vigtigt at fastlægge bestemmelser, der gør det muligt at godkende enkeltkøretøjer, for at tillade en vis grad af fleksibilitet inden for den etapevise typegodkendelse; indtil der fastsættes harmoniserede specifikke bestemmelser i Fællesskabet, bør medlemsstaterne imidlertid fortsat kunne give individuelle godkendelser i overensstemmelse med deres nationale regler.
- (9) Indtil anvendelsen af proceduren for EF-typegodkendelsen for køretøjer på andre klasser af køretøjer end køretøjer i klasse M<sub>1</sub> bør medlemsstaterne fortsat kunne udstede køretøjstypegodkendelser på nationalt plan, og der bør fastlægges passende overgangsbestemmelser.
- (10) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af dette direktiv bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen <sup>(1)</sup>.
- (11) Ved Rådets afgørelse 97/836/EF <sup>(2)</sup> tiltrådte Fællesskabet overenskomsten under FN's Økonomiske Kommission for Europa (UNECE) 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 forskrifter («Overenskomst af 1958, som revideret»).

Dette indebærer, at nye UNECE-regulativer, som Fællesskabet måtte tiltræde i henhold til denne afgørelse, og ændringer af UNECE-regulativer, som Fællesskabet allerede har tiltrådt, bør indbygges i proceduren for EF-typegodkendelse enten som krav i forbindelse med EF-typegodkendelse af køretøjer eller som alternativ til gældende fællesskabsret. Navnlig hvor Fællesskabet ved en rådsafgørelse beslutter, at et UNECE-regulativ skal gøres

til en del af proceduren for EF-typegodkendelse af et køretøj og erstatte gældende fællesskabsret, bør Kommissionen have beføjelse til at gennemføre de nødvendige ændringer af dette direktiv. Da der er tale om generelle foranstaltninger, som har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv eller at supplere det med nye ikke-væsentlige bestemmelser, bør de vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol, jf. artikel 5a i afgørelse 1999/468/EF.

- (12) Som led i målsætningen om bedre lovgivning og forenkling og for at undgå til stadighed at skulle ajourføre eksisterende fællesskabslovgivning vedrørende tekniske specifikationer bør det være muligt i dette direktiv eller i særdirektiver og forordninger at anvende henvisninger til internationale standarder og forskrifter uden at gengive dem i Fællesskabets regelværk.
- (13) For at sikre, at proceduren for overvågning af produktionsens overensstemmelse, som er en af hjørnestenene i EF-typegodkendelsessystemet, 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.
- (14) Hovedformålet med lovgivningen om godkendelse af køretøjer er, at der i forbindelse med markedsføring af nye køretøjer, komponenter og separate tekniske enheder sikres et højt sikkerheds- og miljøbeskyttelsesniveau. Dette formål bør ikke anfægtes af montering af visse dele eller udstyr, efter at køretøjer er blevet markedsført eller taget i brug. Der bør således træffes passende foranstaltninger for at sikre, at dele eller udstyr, der kan monteres på køretøjer, og som i betydeligt omfang kan nedsætte funktionen af systemer, der er vigtige med hensyn til sikkerhed og miljøbeskyttelse, underkastes en forudgående kontrol af en godkendende myndighed, inden de udbydes til salg. Disse foranstaltninger bør bestå i tekniske bestemmelser om de krav, som disse dele eller udstyr skal opfylde.
- (15) Disse foranstaltninger bør kun finde anvendelse på et begrænset antal dele eller udstyr. Listen over sådanne dele eller sådant udstyr og efterfølgende krav bør udarbejdes efter høring af de interesserede parter. Kommissionen bør ved udarbejdelsen af listen høre de interesserede parter på grundlag af en rapport og tilstræbe en rimelig balance mellem kravene om forbedring af trafikikkerheden og miljøbeskyttelsen og forbrugernes, producenterne og distributørernes interesser i at opretholde konkurrencen på eftermarkedet.

<sup>(1)</sup> EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23. Ændret ved afgørelse 2006/512/EF (EUT L 200 af 22.7.2006, s. 11).

<sup>(2)</sup> EFT L 346 af 17.12.1997, s. 78.

- (16) Listen over dele og udstyr, de væsentligste af de berørte systemer og prøvnings- og gennemførelsesforanstaltninger bør fastlægges i overensstemmelse med afgørelse 1999/468/EF. Da der er tale om generelle foranstaltninger, som har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv eller at supplere det med nye ikke-væsentlige bestemmelser, bør de vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol, jf. artikel 5a i nævnte afgørelse.
- (17) Dette direktiv udgør et sæt specifikke sikkerhedskrav som omhandlet i artikel 1, stk. 2, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/95/EF af 3. december 2001 om produktsikkerhed i almindelighed <sup>(1)</sup>, idet det fastlægger specifikke krav med henblik på beskyttelse af forbrugers sundhed og sikkerhed. Det er derfor vigtigt at fastsætte bestemmelser, der sikrer, at fabrikanten i tilfælde, hvor et køretøj udgør en alvorlig risiko for forbrugerne som følge af anvendelsen af dette direktiv eller de retsakter, der er opført i bilag IV, træffer effektive beskyttelsesforanstaltninger, herunder tilbagekaldelse af køretøjer. De godkendende myndigheder bør derfor være i stand til at vurdere, om de foreslåede foranstaltninger er tilstrækkelige eller ej.
- (18) Det er vigtigt, at fabrikkerne leverer relevante oplysninger til bilejerne for at forhindre forkert brug af sikkerhedsanordninger. Det er hensigtsmæssigt at lade bestemmelser herom indgå i direktivet.
- (19) Det er også vigtigt for udstyrsfabrikanter at have adgang til visse oplysninger, som kun kan leveres af køretøjsfabrikanten, nærmere bestemt de nødvendige tekniske oplysninger, herunder tegninger, således at de kan udvikle dele til eftersalgsmarkedet.
- (20) Det er også vigtigt, at fabrikanter beredvilligt stiller oplysninger til rådighed for uafhængige aktører for at sikre reparation og vedligeholdelse af køretøjer på et fuldt ud konkurrencedygtigt marked. Disse oplysningskrav er hidtil blevet indarbejdet i fællesskabslovgivningen og navnlig i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervs-køretøjer (Euro 5 og Euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer <sup>(2)</sup>, på baggrund af at Kommissionen forelægger en rapport senest fire år efter nævnte forordnings ikrafttræden om, hvorledes systemet med adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer fungerer, og overvejer, om det er hensigtsmæssigt at konsolidere alle bestemmelser om adgang til sådan information inden for rammerne af et ændret rammedirektiv om typegodkendelse.
- (21) Med henblik på at forenkle og fremskynde proceduren bør foranstaltninger til gennemførelse af særdirektiverne eller forordningerne samt foranstaltninger til tilpasning af bilagene til dette direktiv og særdirektiverne eller forordningerne, navnlig til fremkomsten af ny videnskabelig og teknisk viden, vedtages i overensstemmelse med afgørelse 1999/468/EF. Da der er tale om generelle foranstaltninger, som har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv eller i særdirektiverne eller forordningerne eller at supplere dem med nye ikke-væsentlige bestemmelser, bør de vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol, jf. artikel 5a i nævnte afgørelse. Den samme procedure bør gælde for de tilpasninger, der kræves til typegodkendelse af køretøjer til brug for handicappede.
- (22) Erfaringerne viser, at det kan være nødvendigt omgående at træffe passende foranstaltninger for at sikre en bedre beskyttelse af trafikanterne, når der er påvist mangler i den eksisterende lovgivning. I sådanne hastetilfælde vedtages de nødvendige ændringer til særdirektiver eller forordninger i overensstemmelse med afgørelse 1999/468/EF. Da der er tale om generelle foranstaltninger, som har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i særdirektiverne eller forordningerne eller at supplere dem med nye ikke-væsentlige bestemmelser, bør de vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol, jf. artikel 5a i nævnte afgørelse.
- (23) Målene for dette direktiv, nemlig gennemførelse af det indre marked gennem indførelse af en obligatorisk ordning for EF-typegodkendelse af alle klasser af køretøjer, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, og kan som følge af handlingens omfang bedre opfyldes på fællesskabsplan; Fællesskabet kan derfor vedtage bestemmelser i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går direktivet ikke ud over det, der er nødvendigt for at nå disse mål.
- (24) Forpligtelsen til at gennemføre dette direktiv i national ret bør kun omfatte de bestemmelser, hvori der er foretaget indholdsmæssige ændringer i forhold til de tidligere direktiver. Forpligtelsen til at gennemføre de bestemmelser, hvori der ikke er foretaget ændringer, følger af de tidligere direktiver.
- (25) I overensstemmelse med punkt 34 i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning <sup>(3)</sup> tilskyndes medlemsstaterne til, både i egen og i Fællesskabets interesse, at udarbejde og offentliggøre deres egne oversigter, der så vidt muligt viser overensstemmelsen mellem dette direktiv og gennemførelsesforanstaltningerne.

<sup>(1)</sup> EFT L 11 af 15.1.2002, s. 4.

<sup>(2)</sup> EUT L 171 af 29.6.2007, s. 1.

<sup>(3)</sup> EUT C 321 af 31.12.2003, s. 1.

- (26) Dette direktiv bør ikke berøre medlemsstaternes forpligtelser med hensyn til de i del B i bilag XX angivne frister for gennemførelse i national ret og anvendelse af direktiverne.
- (27) Kravene i dette direktiv er i overensstemmelse med principperne i handlingsplanen om bedre og enklere lovgivningsmæssige rammer.
- (28) Det er særlig vigtigt, at fremtidige foranstaltninger foreslået på grundlag af dette direktiv eller procedurer, der skal gennemføres i medfør af det, følger disse principper, som Kommissionen fastholder i sin meddelelse om en konkurrencevenlig lovramme for automobiler i det 21. århundrede —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

#### KAPITEL I

#### ALMINDELIGE BESTEMMELSER

##### Artikel 1

##### Genstand

Dette direktiv fastlægger en harmoniseret ramme med de administrative bestemmelser og generelle tekniske krav i forbindelse med godkendelse af alle nye køretøjer, der er omfattet af dets anvendelsesområde, samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, med henblik på at lette registreringen, salget og ibrugtagningen af køretøjerne inden for Fællesskabet.

Dette direktiv fastsætter også bestemmelser for salg og ibrugtagning af dele og udstyr til køretøjer, der er godkendt i overensstemmelse med dette direktiv.

Særlige tekniske krav til køretøjers fremstilling og funktion fastlægges i medfør af dette direktiv i retsakter, som bilag IV indeholder en udtømmende liste over.

##### Artikel 2

##### Anvendelsesområde

1. Dette direktiv gælder for typegodkendelse af køretøjer, som er konstrueret og fremstillet i et eller flere trin til brug på vej, og af systemer, komponenter og separate tekniske enheder konstrueret og fremstillet til sådanne køretøjer.

Det gælder også for individuelle godkendelser af sådanne køretøjer.

Dette direktiv gælder også for dele og udstyr til køretøjer, der er omfattet af direktivet.

2. Dette direktiv omfatter ikke typegodkendelse eller individuel godkendelse af følgende køretøjer:

- a) landbrugs- og skovbrugstraktorer, som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/37/EF af 26. maj 2003 om typegodkendelse af landbrugs- eller skovbrugstraktorer og af deres påhængskøretøjer og udskifteligt trukket materiel samt af systemer, komponenter og tekniske enheder til disse køretøjer <sup>(1)</sup>, samt påhængskøretøjer konstrueret og fremstillet specielt til at blive trukket af sådanne traktorer
- b) quadricykler som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/24/EF af 18. marts 2002 om standardtypegodkendelse af to- og trehjulede motordrevne køretøjer <sup>(2)</sup>
- c) bæltekøretøjer.

3. Typegodkendelse eller individuel godkendelse i henhold til dette direktiv er fakultativ for følgende køretøjer:

- a) køretøjer, der er konstrueret og fremstillet til først og fremmest at blive anvendt på byggepladser, i stenbrud, i havneanlæg eller i lufthavne
- b) køretøjer, der er konstrueret og fremstillet til anvendelse af hæren, civilforsvaret, brandvæsenet og ordensmagten, og
- c) mobile maskiner

i det omfang disse køretøjer opfylder kravene i dette direktiv. Sådanne fakultative godkendelser berører ikke anvendelsen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/42/EF af 17. maj 2006 om maskiner <sup>(3)</sup>.

4. Individuel godkendelse i henhold til dette direktiv er fakultativ for følgende køretøjer:

- a) køretøjer udelukkende beregnet til væddeløbskørsel på veje
- b) prototyper af køretøjer, der anvendes på vej til udførelse af et bestemt prøvningsprogram under en fabrikants ansvar, forudsat at de er specielt konstrueret og fremstillet til dette formål.

<sup>(1)</sup> EUT L 171 af 9.7.2003, s. 1. Senest ændret ved Rådets direktiv 2006/96/EF (EUT L 363 af 20.12.2006, s. 81).

<sup>(2)</sup> EFT L 124 af 9.5.2002, s. 1. Senest ændret ved Rådets direktiv 2006/96/EF.

<sup>(3)</sup> EUT L 157 af 9.6.2006, s. 24.



## Artikel 3

## Definitioner

I dette direktiv og i de i bilag IV opførte retsakter forstås, medmindre andet er bestemt heri, ved:

- 1) »retsakt«: et særdirektiv, en forordning eller et UNECE-regulativ som bilag til den reviderede overenskomst af 1958
- 2) »særdirektiv eller forordning«: et direktiv eller en forordning anført i bilag IV, del I. Udtrykket omfatter også gennemførelsesretsakter til nævnte direktiv eller forordning
- 3) »typegodkendelse«: den procedure, hvorved en medlemsstat attesterer, at en type køretøj, system, komponent eller separat teknisk enhed opfylder de relevante administrative bestemmelser og tekniske krav
- 4) »national typegodkendelse«: en typegodkendelsesprocedure fastlagt i en medlemsstats nationale lovgivning, idet gyldigheden af en sådan godkendelse er begrænset til den pågældende medlemsstats område
- 5) »EF-typegodkendelse«: den procedure, hvorved en medlemsstat attesterer, at en type køretøj, system, komponent eller separat teknisk enhed opfylder de relevante administrative bestemmelser og tekniske krav i dette direktiv og i de retsakter, der er opført i bilag IV eller XI
- 6) »individuel godkendelse«: den procedure, hvorved en medlemsstat attesterer, at et bestemt køretøj, uanset om det er unikt eller ej, opfylder de relevante administrative bestemmelser og tekniske krav
- 7) »etapevis typegodkendelse«: den procedure, hvorved en eller flere medlemsstater attesterer, at en type delvis opbygget eller trinvis færdigopbygget køretøj opfylder de relevante administrative bestemmelser og tekniske krav i dette direktiv
- 8) »trinvis typegodkendelse«: en godkendelsesprocedure for køretøjer bestående af trinvis indsamling af hele sættet af EF-typegodkendelsesattester for systemerne, komponenterne og de separate tekniske enheder til køretøjet, som på sidste trin fører til godkendelse af hele køretøjet
- 9) »enkeltrinstypegodkendelse«: en procedure bestående af godkendelse af et køretøj i en enkelt operation
- 10) »blandet typegodkendelse«: en trinvis godkendelsesprocedure, hvor en eller flere systemgodkendelser opnås på det sidste trin af godkendelsen af hele køretøjet, og hvor det ikke er nødvendigt at udstede EF-typegodkendelsesattester for disse systemer
- 11) »motorkøretøj«: ethvert færdigopbygget, trinvis færdigopbygget eller delvis opbygget selvkørende motordrevet køretøj med mindst fire hjul og med en konstruktivt bestemt største hastighed på over 25 km/h
- 12) »påhængskøretøj«: et køretøj på hjul, der ikke er selvkørende, men som er konstrueret og fremstillet til at blive trukket af et motorkøretøj
- 13) »køretøj«: ethvert motorkøretøj eller påhængskøretøj dertil som defineret i nr. 11) og 12)
- 14) »hybridmotorkøretøj«: et køretøj, der til fremdrift er forsynet med mindst to forskellige energiomdannere og to forskellige systemer til lagring af energi (på køretøjet)
- 15) »hybridt el-køretøj«: et hybridt køretøj, der til mekanisk fremdrift bruger energi fra begge følgende kilder af lagret energi/kraft på køretøjet:
  - et brændstof
  - en elektrisk energi/kraftlagringsanordning (f.eks. et batteri, en kondensator, en svinghjulsakkumulator/generator osv.)
- 16) »mobil maskine«: ethvert selvkørende køretøj, som er specielt konstrueret og fremstillet til arbejdsbrug, og som på grund af dets konstruktion ikke er egnet til transport af passagerer eller varer. En maskine, der er monteret på et motorkøretøjs chassis, vil ikke blive betragtet som en mobil maskine
- 17) »køretøjstype«: køretøjer af en bestemt klasse, som ikke udviser forskelle på de i bilag II, del B, anførte væsentlige punkter. En køretøjstype kan omfatte flere varianter og versioner, som defineret i bilag II, del B
- 18) »basiskøretøj«: ethvert køretøj, som anvendes på det indledende trin i en etapevis typegodkendelsesprocedure
- 19) »delvis opbygget køretøj«: et køretøj, som skal gennem mindst ét yderligere trin i opbygningen for at opfylde de relevante tekniske krav i dette direktiv
- 20) »trinvis færdigopbygget køretøj«: et køretøj, som har gennemløbet hele processen for etapevis typegodkendelse og dermed opfylder de relevante tekniske krav i dette direktiv
- 21) »færdigopbygget køretøj«: ethvert køretøj, som ikke skal opbygges yderligere for at opfylde de relevante tekniske krav i dette direktiv
- 22) »restkøretøj«: ethvert køretøj, som indgår i en lagerbeholdning, der ikke kan registreres eller sælges eller tages i brug på grund af ikrafttrædelse af nye tekniske krav, som det ikke er godkendt til

- 23) »system«: en samling af anordninger, der i kombination udfører en eller flere specifikke funktioner i et køretøj, og som en retsakt indeholder krav til
- 24) »komponent«: en anordning, som en retsakt indeholder krav til, som er bestemt til at være en del af et køretøj, og som kan typegodkendes uafhængigt af køretøjet, hvis der i retsaksen udtrykkelig gives mulighed herfor
- 25) »separat teknisk enhed«: en anordning, som en retsakt indeholder krav til, som er bestemt til at være en del af et køretøj, og som kan typegodkendes uafhængigt af køretøjet, men kun til en eller flere nærmere bestemte køretøjstyper, hvis der i retsaksen udtrykkelig gives mulighed herfor
- 26) »originale dele eller udstyr«: dele eller udstyr, der er fremstillet i overensstemmelse med de specifikationer og produktionsstandarder, som køretøjsfabrikanten har fastlagt for produktion af dele og udstyr til samlingen af det pågældende køretøj. Dette omfatter dele eller udstyr, der er fremstillet på samme produktionslinje som disse dele eller udstyr. Det formodes, indtil det modsatte er bevist, at dele er originale dele, hvis fabrikanten attesterer, at delene matcher kvaliteten af de komponenter, der bruges ved samlingen af det pågældende køretøj, og er fremstillet i overensstemmelse med køretøjsfabrikantens specifikationer og produktionsstandarder
- 27) »fabrikant«: en person eller et organ, som over for den godkendende myndighed er ansvarlig for typegodkendelsesprocessen eller en anden godkendelsesproces i enhver henseende og for produktionens overensstemmelse. Det kræves ikke, at personen eller organet er direkte involveret i alle trin af fremstillingen af det køretøj, det system, den komponent eller den separate tekniske enhed, som skal godkendes
- 28) »fabrikantens repræsentant«: enhver fysisk eller juridisk person, der er etableret i Fællesskabet og er behørigt udpeget af fabrikanten til at repræsentere denne over for den godkendende myndighed og handle på fabrikantens vegne, inden for de områder, der er omfattet af dette direktiv, og hvor der henvises til udtrykket »fabrikant«, skal dette forstås som enten fabrikanten eller fabrikantens repræsentant
- 29) »godkendende myndighed«: den myndighed i en medlemsstat, 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
- 30) »kompetent myndighed«: i artikel 42 enten en godkendende myndighed eller en udpeget myndighed eller et akkrediteringsorgan, der handler på deres vegne
- 31) »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; den godkendende myndighed kan også selv udøve denne funktion
- 32) »virtuel prøvningsmetode«: computersimulationer, herunder beregninger, der viser, at et køretøj, et system, en komponent eller en separat teknisk enhed opfylder de tekniske krav i en retsakt. I forbindelse med en virtuel prøvningsmetode kræves det ikke, at der fysisk anvendes et køretøj, et system, en komponent eller en separat teknisk enhed
- 33) »typegodkendelsesattest«: det dokument, hvorved den godkendende myndighed officielt attesterer, at en type køretøj, system, komponent eller separat teknisk enhed er godkendt
- 34) »EF-typegodkendelsesattest«: den attest, der er angivet i bilag VI til dette direktiv eller i det tilsvarende bilag til et særdirektiv eller en forordning, idet den meddelelsesformular, der findes i det relevante bilag til et af de UNECE-regulativer, der er opført i del I eller del II i bilag IV til dette direktiv, anses for at svare hertil
- 35) »individuel godkendelsesattest«: det dokument, hvorved den godkendende myndighed officielt attesterer, at et bestemt køretøj er godkendt
- 36) »typeattest«: det dokument, der findes i bilag IX, og som udstedes af fabrikanten, som attesterer, at et køretøj, der tilhører serien af den type, der er godkendt i henhold til dette direktiv, er i overensstemmelse med alle retsakter på fremstillingstidspunktet
- 37) »oplysningsskema«: det dokument, der findes i bilag I eller III eller i et tilsvarende bilag til et særdirektiv eller en forordning, og hvoraf fremgår, hvilke oplysninger ansøgeren skal indgive, idet oplysningsskemaet kan indgives i form af en elektronisk fil
- 38) »informationsmappe«: hele den mappe, herunder oplysningsskemaet, fil, data, tegninger, fotografier m.v., som indgives af ansøgeren, idet informationsmappen kan indgives i form af en elektronisk fil

- 39) »informationspakke«: informationsmappen plus prøvningsrapporter og ethvert andet dokument, som den tekniske tjeneste eller den godkendende myndighed har tilføjet under udførelsen af deres opgaver, idet informationspakken kan indgives i form af en elektronisk fil
- 40) »indeks til informationspakken«: et dokument med en liste over informationspakkens indhold, idet hver enkelt side er nummereret eller mærket, således at den let kan identificeres, idet dokumentet skal være formateret således, at det registrerer de forskellige trin i administrationen af EF-typegodkendelsen, navnlig datoerne for revisioner og opdateringer.

## KAPITEL II

### GENERELLE FORPLIGTELSE

#### Artikel 4

#### Medlemsstaternes forpligtelser

1. Medlemsstaterne sikrer, at fabrikanter, der ansøger om godkendelse, opfylder deres forpligtelser i henhold til dette direktiv.
2. Medlemsstaterne godkender kun køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, der opfylder kravene i dette direktiv.
3. Medlemsstaterne registrerer eller tillader kun salg eller ibrugtagning af køretøjer, komponenter og separate tekniske enheder, der opfylder kravene i dette direktiv.

De må ikke forbyde, begrænse eller hindre registrering, salg, 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 dette direktiv, hvis de opfylder kravene i direktivet.

4. Medlemsstaterne opretter eller udpeger de myndigheder, der skal være de kompetente myndigheder i spørgsmål vedrørende godkendelse, og de meddeler Kommissionen denne oprettelse eller udpegelse i overensstemmelse med artikel 43.

Meddelelsen om de godkendende myndigheder skal bl.a. indeholde oplysning om navn, adresse, herunder e-mail-adresse samt deres ansvarsområde.

#### Artikel 5

#### Fabrikanternes forpligtelser

1. 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.

2. 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 det trin i opbygningen af et køretøj, som han forestår.

En 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.

3. For så vidt angår dette direktiv skal en fabrikant, der er etableret uden for Fællesskabet, udpege en repræsentant, der er etableret i Fællesskabet, til at repræsentere sig over for den godkendende myndighed.

## KAPITEL III

### EF-TYPEGODKENDELSESPROCEDURER

#### Artikel 6

#### Procedurer, der skal følges ved EF-typegodkendelse af køretøjer

1. Fabrikanten kan vælge en af følgende procedurer:
  - a) trinvis typegodkendelse
  - b) enkeltrinstypegodkendelse
  - c) blandet godkendelse.
2. Ansøgning om trinvis typegodkendelse skal bestå af en informationsmappe med de oplysninger, der kræves i bilag III, og skal ledsages af det komplette sæt af typegodkendelsesattester, som kræves i henhold til hver enkelt af de gældende retsakter, der er opført i bilag IV eller bilag XI. Hvis der er tale om typegodkendelse af et system eller en separat teknisk enhed i henhold til de gældende retsakter, skal den godkendende myndighed have adgang til den dermed forbundne informationspakke, indtil der udstedes eller nægtes typegodkendelse.
3. En ansøgning om enkeltrinstypegodkendelse skal bestå af en informationsmappe, der indeholder de oplysninger i bilag I, som kræves i henhold til de retsakter, der er nævnt i bilag IV eller bilag XI, og, efter omstændighederne, oplysningerne i bilag III, del II.
4. Ved en blandet typegodkendelsesprocedure kan den godkendende myndighed fritage en fabrikant for forpligtelsen til at fremlægge en eller flere EF-typegodkendelsesattester for systemer, forudsat at informationsmappen suppleres med de nærmere oplysninger, der er nævnt i bilag I, og som er påkrævet til godkendelse af disse systemer på det trin, hvor køretøjet godkendes, og i sådanne tilfælde skal hver af de EF-typegodkendelsesattester, der således er givet fritagelse for, erstattes af en prøvningsrapport.

5. Med forbehold af stk. 2, 3 og 4 skal følgende oplysninger indgives ved en etapevis typegodkendelse:

- a) på første trin: de dele af informationsmappen og EF-typegodkendelsesattesterne, som kræves til et færdigopbygget køretøj, og som svarer til basiskøretøjets opbygningsstade
- b) på andet og alle følgende trin: de dele af informationsmappen og de EF-typegodkendelsesattester, som svarer til det aktuelle fremstillingsstade, samt en kopi af den EF-typegodkendelsesattest, der er udstedt for køretøjet på det forudgående fremstillingsstade; desuden skal fabrikanten indlevere en liste over alle de ændringer eller tilføjelser, han har foretaget på køretøjet

Oplysningerne i litra a) eller b) kan indgives i overensstemmelse med den blandede typegodkendelsesprocedure, der er beskrevet i stk. 4.

6. Fabrikanten indsender ansøgningen til den godkendende myndighed. Der må kun indsendes én ansøgning for en bestemt type køretøj, og den må kun indsendes i én medlemsstat.

Der skal indgives særskilt ansøgning for hver type, der ønskes godkendt.

7. Den godkendende myndighed kan, hvis det er rimeligt, anmode fabrikanten om at levere yderligere oplysninger, der måtte være nødvendige for at afgøre, hvilke prøvninger der er påkrævet, eller for at lette udførelsen af de påkrævede prøvninger.

8. Fabrikanten stiller det antal prøvekøretøjer til rådighed for den godkendende myndighed, som er nødvendigt for at sikre en tilfredsstillende gennemførelse af typegodkendelsesproceduren.

#### Artikel 7

#### **Procedure, der skal følges ved EF-typegodkendelse af systemer, komponenter eller separate tekniske enheder**

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

2. Ansøgningen ledsages af en informationsmappe, hvis indhold er specificeret i særdirektiverne eller forordningerne.

3. 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.

4. Fabrikanten stiller det antal prøvekøretøjer, komponenter eller separate tekniske enheder til rådighed for den godkendende myndighed, som i henhold til de relevante særdirektiver eller forordninger kræves til udførelsen af de påkrævede prøvninger.

#### KAPITEL IV

#### **GENNEMFØRELSE AF EF-TYPEGODKENDELSESPROCEDURERNE**

#### Artikel 8

#### **Almindelige bestemmelser**

1. Medlemsstaterne må ikke udstede en EF-typegodkendelse uden først at sikre, at de procedurer, der er omhandlet i artikel 12, er blevet gennemført på behørig og tilfredsstillende vis.

2. Medlemsstaterne udsteder EF-typegodkendelser i overensstemmelse med artikel 9 og 10.

3. Hvis en medlemsstat konstaterer, at en type køretøj, system, komponent eller separat teknisk enhed, selv om den opfylder de krævede bestemmelser, udgør en alvorlig risiko for trafiksikkerheden eller i alvorlig grad skader miljøet eller folkesundheden, kan den afvise at udstede en EF-typegodkendelse. I et sådant tilfælde sender den straks de andre medlemsstater og Kommissionen en detaljeret fil, hvori den giver en begrundelse for sin beslutning, og dokumenterer de konstateringer, den har gjort.

4. EF-typegodkendelsesattesterne nummereres efter den metode, der er beskrevet i bilag VII.

5. Den godkendende myndighed sender inden for en frist på 20 arbejdsdage de godkendende myndigheder i de andre medlemsstater en kopi af EF-typegodkendelsesattesten med bilag for hver type køretøj, som den har godkendt. Papirudgaven kan erstattes af en elektronisk fil.

6. Den godkendende myndighed underretter straks de godkendende myndigheder i de andre medlemsstater om nægtelse eller inddragelse af enhver køretøjsgodkendelse, som den har udstedt, med angivelse af grundene hertil.

7. Den godkendende myndighed sender hver tredje måned de godkendende myndigheder i de andre medlemsstater en liste over EF-typegodkendelser for systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, som den har udstedt, ændret, nægtet eller inddraget i den forudgående periode. Denne liste skal indeholde de oplysninger, der er angivet i bilag XIV.

8. Hvis den anmodes herom af en anden medlemsstat, skal den medlemsstat, der har udstedt en EF-typegodkendelse, inden for en frist på 20 arbejdsdage efter at have modtaget anmodningen fremsende en kopi af den pågældende EF-typegodkendelsesattest med bilag. Papirudgaven kan erstattes af en elektronisk fil.

## Artikel 9

**Særlige bestemmelser vedrørende køretøjer**

1. Medlemsstaterne udsteder en EF-godkendelse for:
  - a) en type køretøj, som svarer til specifikationerne i informationsmappen, og som opfylder de tekniske krav i de relevante retsakter, der er opført i bilag IV
  - b) en type køretøj til særlig brug, som svarer til specifikationerne i informationsmappen, og som opfylder de tekniske krav i de relevante retsakter, som er opført i bilag XI.

Procedurerne i bilag V finder anvendelse.

2. Medlemsstaterne udsteder en etapevis typegodkendelse for de typer delvis opbyggede køretøjer og trinvis færdigopbyggede køretøjer, som svarer til specifikationerne i informationsmappen, og som opfylder de tekniske krav i de relevante retsakter, der er opført i bilag IV eller bilag XI, under hensyntagen til køretøjernes opbygningsstade.

Etapevis typegodkendelse gælder også for nye køretøjer, der er ombygget eller ændret af en anden fabrikant.

Procedurerne i bilag XVII finder anvendelse.

3. For hver enkel type køretøj skal den godkendende myndighed:

- a) udfylde alle de relevante afsnit af EF-typegodkendelsesattesten, herunder bilaget med prøvningsresultater, i overensstemmelse med den model, der findes i bilag VIII
- b) samle og kontrollere indholdet af indekset til informationspakken
- c) uden ubegrundet forsinkelse udstede den udfyldte attest med bilag til ansøgeren.

4. I tilfælde af en EF-typegodkendelse, i forbindelse med hvilken der i overensstemmelse med artikel 20, artikel 22 eller bilag XI er blevet pålagt begrænsninger med hensyn til gyldigheden eller givet fritagelser for visse bestemmelser i retsakterne, skal EF-typegodkendelsesattesten indeholde oplysninger om sådanne begrænsninger eller fritagelser.

5. Hvis oplysningerne i informationsmappen specificerer bestemmelser for køretøjer til særlig brug som angivet i bilag XI, skal EF-typegodkendelsesattesten indeholde oplysninger om sådanne bestemmelser.

6. Hvis fabrikanten vælger den blandede godkendelsesprocedure, skal den godkendende myndighed i del III i det oplysnings-skema, for hvilket der findes en model i bilag III, udfylde de referencer fra prøvningsrapporter, der er udarbejdet i henhold til retsakter, for hvilke der ikke findes nogen EF-typegodkendelsesattest.

7. Hvis fabrikanten vælger proceduren for enkelttrinsgodkendelse, skal den godkendende myndighed opstille en liste over gældende retsakter i henhold til modellen i tillægget til bilag VI, og denne liste skal vedføjes EF-typegodkendelsesattesten.

## Artikel 10

**Særlige bestemmelser vedrørende systemer, komponenter eller separate tekniske enheder**

1. Medlemsstaterne udsteder en EF-typegodkendelse for et system, som svarer til specifikationerne i informationsmappen, og som opfylder de tekniske krav i det relevante særdirektiv eller den relevante forordning, der er foreskrevet i bilag IV eller bilag XI.

2. Medlemsstaterne udsteder en EF-typegodkendelse for en komponent eller separat teknisk enhed, som gælder for en komponent eller en separat teknisk enhed, som svarer til specifikationerne i informationsmappen, og som opfylder de tekniske krav i det relevante særdirektiv eller den relevante forordning, der er foreskrevet i bilag IV.

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 godkendelse for en komponent eller en separat teknisk enhed, medmindre dette kræves i den relevante retsakt.

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 EF-typegodkendelsen af komponenten eller den separate tekniske enhed begrænses tilsvarende. På EF-typegodkendelsesattesten skal der i så fald anføres eventuelle begrænsninger i dens anvendelse og eventuelle særlige monteringsforskrifter. Når en sådan komponent eller separat teknisk enhed monteres af køretøjets fabrikant, kontrolleres det på tidspunktet for typegodkendelsen af køretøjet, at disse begrænsninger og monteringsforskrifter er overholdt.

## Artikel 11

**Prøvnings med henblik på EF-typegodkendelse**

1. De udpegede tekniske tjenester påviser ved passende prøvninger, at de tekniske forskrifter i dette direktiv og i de retsakter, der er opført i bilag IV, er overholdt.

Prøvningsprocedurerne og det særlige udstyr og de særlige værktøjer, der er nødvendige for at udføre disse prøvninger, beskrives i hver enkelt af retsakterne.

2. De krævede prøvninger udføres på køretøjer, komponenter og separate tekniske enheder, som er repræsentative for den type, der ønskes godkendt.

Fabrikanten kan dog efter aftale med den godkendende myndighed udvælge et køretøj, et system, en komponent eller en separat teknisk enhed, som ikke er repræsentativ for den type, der ønskes godkendt, men som kombinerer en række af de mest ugunstige træk med hensyn til det krævede præstationsniveau. Der kan anvendes virtuelle prøvningsmetoder til støtte for beslutningstagning under udvælgelsesprocessen.

3. Som alternativ til de prøvningsprocedurer, der er nævnt i stk. 1, og efter aftale med den godkendende myndighed kan der, hvis fabrikanten anmoder om det, anvendes virtuelle prøvningsmetoder i forbindelse med de retsakter, der opført i bilag XVI.

4. De generelle betingelser, som virtuelle prøvningsmetoder skal opfylde, er fastlagt i tillæg 1 til bilag XVI.

For hver enkelt af de retsakter, der er opført i bilag XVI, fastlægges de specifikke prøvningsbetingelser og de tilhørende administrative bestemmelser i tillæg 2 til dette bilag.

5. Kommissionen udarbejder listen over de retsakter, i forbindelse med hvilke det er tilladt at anvende virtuelle prøvningsmetoder, de specifikke betingelser herfor og de tilhørende administrative bestemmelser herom. Disse foranstaltninger, som har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv, bl.a. ved at supplere det, fastlægges og ajourføres efter forskriftsproceduren med kontrol, der er nævnt i artikel 40, stk. 2.

#### Artikel 12

##### Sikring af produktionens overensstemmelse

1. Når en medlemsstat udsteder en EF-typegodkendelse, skal den træffe de fornødne foranstaltninger, jf. bilag X, 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 og separate tekniske enheder er i overensstemmelse med den godkendte type.

2. Den medlemsstat, der har udstedt en EF-typegodkendelse, skal for denne godkendelse træffe de fornødne foranstaltninger, jf. bilag X, 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 passende, og at de producerede køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder stadig er i overensstemmelse med den godkendte type.

Kontrol med, at produktionen er i overensstemmelse med den godkendte type, begrænses til de procedurer, der er anført i bilag X, og i de retsakter, der indeholder specielle krav herom. I denne forbindelse kan den godkendende myndighed i den medlemsstat, der har udstedt EF-typegodkendelsen, udføre enhver kontrol eller prøvning, der er forskrevet i en af de retsakter, der er opført i bilag IV eller i bilag XI, på prøveeksemplarer udtaget hos fabrikanten, herunder i fabrikantens produktionsanlæg.

3. Når en medlemsstat, der har udstedt en EF-typegodkendelse, fastslår, at de forholdsregler, der er nævnt i stk. 1, ikke finder anvendelse, afviger væsentligt fra de vedtagne forholdsregler og kontrolplaner eller ikke længere finder anvendelse, selv om produktionen ikke er ophørt, skal denne medlemsstat træffe de fornødne foranstaltninger, herunder inddragelse af typegodkendelser, for at sikre, at proceduren for produktionens overensstemmelse er fulgt korrekt.

#### KAPITEL V

##### ÆNDRINGER AF EF-TYPEGODKENDELSER

#### Artikel 13

##### Almindelige bestemmelser

1. Fabrikanten meddeler straks den medlemsstat, der har udstedt EF-typegodkendelsen, alle ændringer i de oplysninger, der er registreret i informationspakken. Denne medlemsstat afgør i overensstemmelse med de regler, der er beskrevet i dette kapitel, hvilken procedure der skal følges. Hvis det er nødvendigt, kan medlemsstaten efter samråd med fabrikanten beslutte, at der skal udstedes en ny EF-typegodkendelse.

2. Ansøgning om ændring af en EF-typegodkendelse indgives udelukkende til den medlemsstat, der har udstedt den oprindelige EF-typegodkendelse.

3. Finder den pågældende medlemsstat, at det for at foretage en ændring er nødvendigt at foretage nye inspektioner eller prøvninger, underretter den fabrikanten herom. De procedurer, der er nævnt i artikel 14 og 15, finder først anvendelse, når de påkrævede nye inspektioner eller prøvninger er gennemført med et tilfredsstillende resultat.

#### Artikel 14

##### Særlige bestemmelser vedrørende køretøjer

1. Er der sket ændringer i nogle af de oplysninger, der er registreret i en informationspakke, 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 ændringens art anses for at opfylde dette krav.

2. Revisionen betegnes som en »udvidelse«, hvis der ud over bestemmelserne i stk. 1:

- a) kræves yderligere inspektioner eller nye prøvninger
- b) er foretaget ændringer i EF-typegodkendelsesattesten, bortset fra i bilagene
- c) træder nye krav i kraft i henhold til en af de retsakter, der finder anvendelse på den godkendte køretøjstype.

I sådanne tilfælde udsteder den godkendende myndighed en revideret EF-typegodkendelsesattest, der forsynes med et udvidelsesnummer, der stiger fortløbende i overensstemmelse med antallet af successive udvidelser, der allerede er foretaget.

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 er angivet.

4. Der kræves ingen ændring af godkendelsen af en køretøjstype, hvis de nye krav, der er nævnt i stk. 2, litra c), rent teknisk ikke er relevante for den pågældende type køretøj eller vedrører andre klasser af køretøjer end den klasse, som det pågældende køretøj hører ind under.

#### Artikel 15

##### Særlige bestemmelser vedrørende systemer, komponenter og separate tekniske enheder

1. Er der sket ændringer i nogle af oplysningerne i informationspakken, betegnes ændringen som en »revision«.

I sådanne tilfælde udsteder den godkendende myndighed de nødvendige rettelsesblade 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 ændringens art anses for at opfylde dette krav.

2. En revision betegnes som en »udvidelse«, hvis der ud over bestemmelserne i stk. 1:

- a) kræves yderligere inspektioner eller nye prøvninger
- b) er foretaget ændringer i EF-typegodkendelsesattesten, bortset fra i bilagene
- c) træder nye krav i kraft i henhold til en af de retsakter, der finder anvendelse på det godkendte system, den godkendte komponent eller den godkendte separate tekniske enhed.

I sådanne tilfælde udsteder den godkendende myndighed en revideret EF-typegodkendelsesattest, der forsynes med et udvidelsesnummer, der stiger fortløbende i overensstemmelse med antallet af successive udvidelser, der allerede er udstedt. Hvis ændringen er nødvendiggjort af anvendelsen af stk. 2, litra c), skal tredje sektion i godkendelsesnummeret ajourføres.

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 16

##### Udstedelse og meddelelse af ændringer

1. Hvis der foretages en udvidelse, ajourfører den godkendende myndighed alle relevante sektioner i EF-typegodkendelsesattesten, bilagene hertil samt indekset til informationspakken. Den ajourførte attest og bilagene hertil udstedes til ansøgeren uden ubegrundet forsinkelse.

2. Hvis der er tale om en revision, udsteder den godkendende myndighed uden ubegrundet forsinkelse 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 EF-typegodkendelser efter de procedurer, der er nævnt i artikel 8.

#### KAPITEL VI

##### GYLDIGHEDEN AF EN EF-TYPEGODKENDELSE AF KØRETØJER

#### Artikel 17

##### Gyldighedens ophør

1. En EF-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 det godkendte køretøj, bliver obligatoriske i forbindelse med registrering, salg eller ibrugtagning af nye køretøjer, og det ikke er muligt at ajourføre godkendelsen i overensstemmelse hermed
- b) når produktionen af det godkendte køretøj ophører definitivt og frivilligt
- c) når godkendelsens gyldighed udløber som følge af en særlig begrænsning.

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

3. Når produktionen af en køretøjstype ophører definitivt, underretter fabrikanten den godkendende myndighed, der har udstedt EF-typegodkendelsen for dette køretøj. Efter modtagelse af meddelelsen om ophør underretter myndigheden inden for en frist på 20 arbejdsdage de godkendende myndigheder i de andre medlemsstater.

Artikel 27 finder kun anvendelse i tilfælde af ophør under de omstændigheder, der er angivet i stk. 1, litra a), i nærværende artikel.

4. Hvis en EF-typegodkendelse af et køretøj er ved at blive ugyldig, underretter fabrikanten, med forbehold af bestemmelserne i stk. 3, den godkendende myndighed, der har udstedt typegodkendelsen.

Den godkendende myndighed meddeler uden ubegrundet forsinkelse alle relevante oplysninger til de godkendende myndigheder i de andre medlemsstater, således at artikel 27 i givet fald kan finde anvendelse. I denne meddelelse angives navnlig produktionsdatoen og identifikationsnummeret på det sidste køretøj, der er produceret.

## KAPITEL VII

### TYPEATTEST OG MÆRKNING

#### Artikel 18

#### Typeattest

1. I sin egenskab af indehaver af en EF-typegodkendelsesattest for et køretøj leverer fabrikanten en typeattest, der skal ledsage hvert færdigopbygget, delvis opbygget eller trinvis færdigopbygget køretøj, som produceres i overensstemmelse med den godkendte køretøjstype.

For delvis opbyggede og trinvis færdigopbyggede køretøjer udfylder fabrikanten kun de punkter på typeattestens side 2, som vedrører dele, der er tilføjet eller ændret i forhold til det foregående godkendelsestrin, og vedføjer i givet fald alle typeattester på det forudgående trin til typeattesten.

2. Typeattesten skal udfærdiges på et af Fællesskabernes officielle sprog. En medlemsstat kan anmode om, at typeattesten oversættes til et eller flere af dens egne sprog.

3. 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.

4. Hele typeattesten udfyldes, og den må ikke indeholde begrænsninger med hensyn til køretøjets brug, bortset fra begrænsninger i henhold til en retsakt.

5. Typeattesten for køretøjer, som er godkendt efter bestemmelserne i artikel 20, stk. 2, som beskrevet i bilag IX, del I, skal som overskrift have »For færdigopbyggede/trinvis færdigopbyggede køretøjer typegodkendt i henhold til artikel 20 (foreløbig godkendelse)«.

6. Typeattesten for køretøjer, som er godkendt i overensstemmelse med artikel 22, som beskrevet i bilag IX, del I, 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 tabellen i bilag XII, som for hvert produktionsår viser det pågældende køretøjs placering i den produktion, der er tildelt for dette år.

7. Med forbehold af bestemmelserne i stk. 1 kan fabrikanten fremsende data eller oplysninger i typeattesten elektronisk til medlemsstatens registreringsmyndighed.

8. Kun fabrikanten må udstede en genpart af typeattesten. Ordet »genpart« skal være tydeligt og synligt angivet på forsiden af genparten af typeattesten.

#### Artikel 19

### EF-typegodkendelsesmærke

1. Fabrikanten af en komponent eller en separat teknisk enhed, uanset om den indgår i et system, anbringer EF-typegodkendelsesmærket på alle komponenter og enheder, der fremstilles i overensstemmelse med den godkendte type, når dette kræves i det relevante særdirektiv eller den relevante forordning.

2. Såfremt EF-typegodkendelsesmærket ikke er påkrævet, anbringer fabrikanten mindst sit fabriks- eller firmamærke og typenummer og/eller et identifikationsnummer.

3. EF-typegodkendelsesmærket sammensættes i overensstemmelse med tillægget til bilag VII.

## KAPITEL VIII

### NYE TEKNOLOGIER ELLER PRINCIPPER, DER ER UFORENELIGE MED SÆRDIREKTIVER

#### Artikel 20

### Undtagelser for nye teknologier eller nye principper

1. Medlemsstaterne kan på fabrikantens anmodning udstede en EF-typegodkendelse for en type system, komponent eller separat teknisk enhed, hvori indgår teknologier eller principper, som er uforenelige med en eller flere af de retsakter, der er opført i bilag IV, del I, forudsat at Kommissionen giver bemyndigelse her til efter proceduren i artikel 40, stk. 3.



2. I afventen af, om en sådan bemyndigelse gives eller ej, kan medlemsstaten udstede en foreløbig godkendelse, der kun er gyldig på dens område, for den type køretøj, der er omfattet af den undtagelse, der ansøges om, forudsat at den straks underretter Kommissionen og de andre medlemsstater herom ved hjælp af en fil, der indeholder følgende elementer:

- a) en begrundelse for, hvorfor de pågældende teknologier eller principper forhindrer systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed i at være i overensstemmelse med kravene
- b) en beskrivelse af, hvilke sikkerheds- og miljøaspekter der berøres, og hvilke foranstaltninger der er truffet
- c) en beskrivelse af de prøvninger og prøvningsresultater, der godtgør, at der i forhold til de krav, fra hvilke der anmodes om en undtagelse, er sikret et mindst lige så højt sikkerheds- og miljøbeskyttelsesniveau.

3. Andre medlemsstater kan beslutte at acceptere den foreløbige godkendelse, der er nævnt i stk. 2, på deres område.

4. I overensstemmelse med proceduren i artikel 40, stk. 3, beslutter Kommissionen, om den pågældende medlemsstat skal gives tilladelse til at udstede en EF-typegodkendelse for den pågældende type køretøj.

Om fornødent skal det i beslutningen også angives, om dens gyldighed er underlagt nogen begrænsninger, som f.eks. frister. I alle tilfælde må godkendelsens gyldighed ikke være mindre end 36 måneder.

Hvis Kommissionen beslutter at nægte godkendelse, giver medlemsstaten omgående indehaveren af den foreløbige typegodkendelse, der er nævnt i denne artikels stk. 2, meddelelse om, at den foreløbige godkendelse vil blive tilbagekaldt 6 måneder efter datoen for Kommissionens afgørelse. Køretøjer, der er fremstillet i overensstemmelse med den foreløbige godkendelse, inden den er blevet tilbagekaldt, skal kunne registreres, sælges eller tages i brug i de medlemsstater, der har accepteret den foreløbige godkendelse.

5. Denne artikel finder ikke anvendelse, hvis et system, en komponent eller en separat teknisk enhed er i overensstemmelse med et UNECE-regulativ, som er blevet tiltrådt af Fællesskabet.

#### Artikel 21

#### Påkrævede foranstaltninger

1. Hvis Kommissionen finder, at der er gode grunde til at tillade en undtagelse i henhold til artikel 20, træffer den omgående de nødvendige foranstaltninger for at tilpasse de berørte særdirektiver eller forordninger til den teknologiske udvikling. Disse foranstaltninger, som har til formål at ændre ikke væsentlige elementer i de særdirektiver eller forordninger, der er opført i del I i bilag IV, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 40, stk. 2.

Hvis undtagelsen i henhold til artikel 20 har relation til et UNECE-regulativ, foreslår Kommissionen en ændring af det relevante UNECE-regulativ efter den procedure, der er fastlagt i den reviderede 1958-overenskomst.

2. Så snart de relevante retsakter er blevet ændret, ophæves enhver begrænsning vedrørende undtagelsen omgående.

Hvis der ikke er taget de nødvendige skridt til at tilpasse retsakterne, kan gyldigheden af en undtagelse udvides efter anmodning fra den medlemsstat, som udstedte godkendelsen, gennem endnu en beslutning efter proceduren i artikel 40, stk. 3.

#### KAPITEL IX

#### KØRETØJER PRODUCERET I SMÅ SERIER

#### Artikel 22

#### EF-typegodkendelse af små serier

1. På fabrikantens anmodning og inden for de kvantitative begrænsninger, der er anført i bilag XII, del A, afsnit 1, udsteder medlemsstaterne i overensstemmelse med den i artikel 6, stk. 4, omhandlede procedure en EF-typegodkendelse, hvis en type køretøj mindst opfylder de krav, der er anført i del I i tillægget til bilag IV.

2. Stk. 1 finder ikke anvendelse på køretøjer til særlig brug.

3. EF-typegodkendelsesattesterne nummereres i henhold til bilag VII.

#### Artikel 23

#### National typegodkendelse af små serier

1. Hvis der er tale om køretøjer produceret inden for de kvantitative grænser, der er fastsat i bilag XII, del A, afsnit 2, kan medlemsstaterne meddele fritagelse for en eller flere af bestemmelserne i en eller flere af de retsakter, der er opført i bilag IV eller bilag XI, forudsat at de fastsætter relevante alternative krav.

Ved »alternative krav« forstås administrative bestemmelser og tekniske krav, der har til formål at sikre et trafikikkerheds- og miljøbeskyttelsesniveau, som i det omfang, det er praktisk muligt, svarer til det niveau, der gælder i henhold til bestemmelserne i bilag IV eller bilag XI.

2. Medlemsstaterne kan, hvis der er tale om de køretøjer, der henvises til i stk. 1, fritage for en eller flere af bestemmelserne i dette direktiv.

3. Der kan kun fritages for de bestemmelser, der er nævnt i stk. 1 og 2, hvis en medlemsstat har rimelige grunde til at gøre det.

4. Med henblik på typegodkendelse af køretøjer i henhold til denne artikel skal medlemsstaterne acceptere systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, der er typegodkendt i overensstemmelse med de retsakter, der er opført i bilag IV.

5. På typegodkendelsesattesten angives arten af de fritagelser, der er indrømmet i medfør af stk. 1 og 2.

Typegodkendelsesattesten, for hvilken der findes en model i bilag VI, må ikke have overskriften »EF-typegodkendelsesattest for en køretøjstype«. Godkendelsesattesterne nummereres dog i henhold til bilag VII.

6. Gyldigheden af en typegodkendelse skal begrænses til den medlemsstat, der har udstedt den. Hvis fabrikanten anmoder herom, fremsender den godkendende myndighed dog med anbefalet brev eller elektronisk post en kopi af typegodkendelsesattesten og dens bilag til de godkendende myndigheder i de af fabrikanten angivne medlemsstater.

Inden for en frist på 60 dage efter modtagelsen beslutter en sådan medlemsstat, om den accepterer typegodkendelsen eller ej. Den meddeler formelt sin beslutning til den godkendende myndighed, der er nævnt i første afsnit.

En medlemsstat må ikke nægte en typegodkendelse, medmindre den har rimelige grunde til at mene, at de tekniske bestemmelser, som køretøjet er godkendt på grundlag af, ikke svarer til dens egne bestemmelser.

7. Efter anmodning fra en ansøger, der ønsker at sælge, registrere eller ibrugtage et køretøj i en anden medlemsstat, sender den medlemsstat, der har udstedt godkendelsen, ansøgeren en kopi af typegodkendelsesattesten, herunder informationspakken.

En medlemsstat skal tillade salg, registrering eller ibrugtagning af et sådant køretøj, medmindre den har rimelige grunde til at mene, at de tekniske bestemmelser, som køretøjet er godkendt på grundlag af, ikke svarer til dens egne bestemmelser.

## KAPITEL X

### INDIVIDUELLE GODKENDELSER

#### Artikel 24

#### Individuelle godkendelser

1. Medlemsstaterne kan undtage et bestemt køretøj, uanset om det er unikt eller ej, fra opfyldelsen af en eller flere bestemmelser i dette direktiv eller af en eller flere af de retsakter, der er opført i bilag IV eller bilag XI, forudsat at de pålægger alternative krav.

Der kan kun fritages for de bestemmelser, der er nævnt i afsnit 1, hvis en medlemsstat har rimelige grunde til at gøre det.

Ved »alternative krav« forstås administrative bestemmelser og tekniske krav, der har til formål at sikre et trafikikkerheds- og miljøbeskyttelsesniveau, som i det omfang, det er praktisk muligt, svarer til det niveau, der gælder efter bestemmelserne i bilag IV eller bilag XI.

2. Medlemsstaterne skal ikke udføre destruktive prøvninger. De skal gøre brug af alle relevante oplysninger fra ansøgeren, som viser, at de alternative krav er opfyldt.

3. Medlemsstaterne skal acceptere enhver EF-typegodkendelse for et system, en komponent eller en separat teknisk enhed i stedet for de alternative krav.

4. En ansøgning om individuel godkendelse indsendes af fabrikanten eller køretøjets ejer eller af en person, der handler på deres vegne, forudsat at denne person er etableret i Fællesskabet.

5. En medlemsstat udsteder en individuel godkendelse, hvis køretøjet svarer til den beskrivelse, der er vedlagt ansøgningen, og opfylder de gældende tekniske krav, og skal uden ubegrundet forsinkelse udstede en individuel godkendelsesattest.

Formatet af den individuelle godkendelsesattest skal baseres på den model for EF-typegodkendelsesattest, der er vist i bilag VI, 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/EF af 29. april 1999 om registreringsdokumenter for motorkøretøjer<sup>(1)</sup>. Individuelle godkendelsesattester må ikke have overskriften »EF-godkendelse af køretøj«.

En individuel godkendelsesattest mærkes med det pågældende køretøjs identifikationsnummer.

6. Gyldigheden af en individuel godkendelse skal begrænses til den medlemsstat, der har udstedt den.

Hvis en ansøger ønsker at sælge, registrere eller ibrugtage et køretøj med en individuel godkendelse i en anden medlemsstat, skal den medlemsstat, der har udstedt godkendelsen, på anmodning sende ansøgeren en redegørelse for de tekniske bestemmelser, som køretøjet er godkendt på grundlag af.

For så vidt angår et køretøj, som en medlemsstat har udstedt en individuel godkendelse for efter bestemmelserne i denne artikel, skal en anden medlemsstat tillade, at køretøjet sælges, registreres eller ibrugtages, medmindre den har rimelige grunde til at mene, at de tekniske bestemmelser, som køretøjet er godkendt på grundlag af, ikke svarer til dens egne bestemmelser.

<sup>(1)</sup> EFT L 138 af 1.6.1999, s. 57. Senest ændret ved direktiv 2006/103/EF (EUT L 363 af 20.12.2006, s. 344).

7. På anmodning af fabrikanten eller ejeren af køretøjet skal medlemsstaterne udstede en individuel godkendelse for et køretøj, der opfylder bestemmelserne i dette direktiv og de retsakter, der er opført i bilag IV eller bilag XI.

Medlemsstaterne skal i så fald acceptere den individuelle godkendelse og tillade salg, registrering og ibrugtagning af køretøjet.

8. Bestemmelserne i denne artikel kan anvendes på køretøjer, der er typegodkendt i overensstemmelse med dette direktiv, og som er blevet ændret inden deres første registrering eller ibrugtagning.

#### Artikel 25

##### Særlige bestemmelser

1. Den procedure, der er fastsat i artikel 24, kan anvendes på et bestemt køretøj på de forskellige trin i færdigopbygningen af et køretøj i overensstemmelse med den etapevise typegodkendelsesprocedure.

2. Den procedure, der er fastsat i artikel 24, må ikke erstatte et mellemtrin inden for den normale sekvens i en etapevis typegodkendelsesprocedure og må ikke finde anvendelse med henblik på at opnå godkendelse af første trin af et køretøj.

#### KAPITEL XI

##### REGISTRERING, SALG OG IBRUGTAGNING

#### Artikel 26

##### Registrering, salg og ibrugtagning af køretøjer

1. Med forbehold af bestemmelserne i artikel 29 og 30 må medlemsstaterne kun registrere og tillade salg og ibrugtagning af køretøjer, hvis de ledsages af en gyldig typeattest udstedt i overensstemmelse med artikel 18.

Medlemsstaterne skal tillade salg af delvis opbyggede køretøjer, men kan nægte endelig registrering og ibrugtagning, indtil køretøjerne er færdigopbygget.

2. Køretøjer, der er undtaget fra kravet om en typeattest, må kun registreres, sælges eller ibrugtages, hvis de opfylder de relevante tekniske krav i dette direktiv.

3. For så vidt angår køretøjer fremstillet i små serier må antallet af køretøjer, der registreres, sælges eller ibrugtages inden for et enkelt år, ikke overstige det antal enheder, der er angivet i bilag XII, del A.

#### Artikel 27

##### Registrering, salg og ibrugtagning af restkøretøjer

1. Med forbehold af de grænser, der er angivet i bilag XII, del B, kan medlemsstaterne for en begrænset periode registrere og tillade salg eller ibrugtagning af køretøjer, der svarer til en køretøjstype, for hvilken EF-typegodkendelsen ikke længere er gyldig.

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

2. Muligheden i stk. 1 er begrænset til en periode på 12 måneder for færdigopbyggede køretøjer og til 18 måneder for trinvis færdigopbyggede køretøjer, fra den dato, hvor EF-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, som berøres af ibrugtagningen af sådanne køretøjer. I ansøgningen angives de tekniske eller økonomiske grunde, der er til hinder for, at køretøjerne er i overensstemmelse med de nye tekniske krav.

Inden for en periode på tre måneder fra modtagelsen af en sådan ansøgning afgør de berørte medlemsstater, hvorvidt og for hvilket antal køretøjer de tillader, at disse køretøjer registreres inden for deres område.

4. Stk. 1, 2 og 3 finder tilsvarende anvendelse på køretøjer, der var omfattet af en national typegodkendelse, men som ikke var blevet registreret eller ibrugtaget, før denne godkendelse ophørte med at være gyldig i medfør af artikel 45, som følge af den obligatoriske gennemførelse af EF-typegodkendelsesproceduren.

5. Medlemsstaterne anvender passende foranstaltninger for at sikre, at antallet af køretøjer, der registreres eller tages i brug inden for rammerne af den i denne artikel omhandlede procedure, kontrolleres effektivt.

#### Artikel 28

##### Salg og ibrugtagning af komponenter og separate tekniske enheder

1. Medlemsstaterne må kun tillade salg og ibrugtagning af komponenter og separate tekniske enheder, hvis og kun hvis de opfylder kravene i de relevante retsakter og er behørigt mærket i overensstemmelse med artikel 19.

2. Stk. 1 anvendes ikke i forbindelse med komponenter eller separate tekniske enheder, som er fremstillet eller specielt konstrueret til nye køretøjer, som ikke er omfattet af dette direktiv.

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 en retsakt i medfør af artikel 20 eller er beregnet til montering på køretøjer, der er omfattet af godkendelser i henhold til artikel 22, 23 eller 24 for så vidt angår den pågældende komponent eller separate tekniske enhed.

4. Uanset stk. 1 og medmindre andet er fastsat i en retsakt, kan medlemsstaterne tillade salg og ibrugtagning af komponenter eller separate tekniske enheder, der er beregnet til montering på køretøjer, der på tidspunktet for deres ibrugtagning ifølge nærværende direktiv eller direktiv 70/156/EØF ikke var underlagt obligatorisk EF-typegodkendelse.

## KAPITEL XII

### BESKYTTELSESKLAUSULER

#### Artikel 29

#### **Køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, der er i overensstemmelse med dette direktiv**

1. En medlemsstat, der godtgør, at nye køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder udgør en alvorlig fare for færdselssikkerheden eller i alvorlig grad skader miljøet eller folkesundheden, selv om de er i overensstemmelse med de gældende krav eller er korrekt mærket, kan i et tidsrum på højst seks måneder nægte registrering af sådanne køretøjer eller nægte at tillade salg eller ibrugtagning af sådanne køretøjer, komponenter eller separate tekniske enheder på sit område.

I sådanne tilfælde underretter den pågældende medlemsstat omgående fabrikanten, de øvrige medlemsstater og Kommissionen herom, idet den angiver grundene til sin beslutning, og navnlig om denne skyldes:

- mangler i de relevante retsakter, eller
- fejlagtig anvendelse af de relevante krav.

2. Kommissionen hører hurtigst muligt de berørte parter og navnlig den godkendende myndighed, der udstedte typegodkendelsen, for at forberede en afgørelse.

3. Hvis de i stk. 1 omhandlede foranstaltninger tilskrives mangler i de relevante retsakter, træffes der passende foranstaltninger som følger:

- hvis der er tale om direktiver eller forordninger i del I i bilag IV, ændrer Kommissionen dem efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 40, stk. 2
- hvis der er tale om UNECE-regulativer, foreslår Kommissionen de nødvendige udkast til ændringer af de relevante UNECE-regulativer efter den procedure, der finder anvendelse i henhold til den reviderede 1958-overenskomst.

4. Hvis de i stk. 1 omhandlede foranstaltninger tilskrives fejlagtig anvendelse af de relevante krav, træffer Kommissionen de fornødne foranstaltninger for at sikre overensstemmelse med de pågældende krav.

#### Artikel 30

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

1. Konstaterer en medlemsstat, som har udstedt en EF-typegodkendelse, at 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, træffer den de foranstaltninger, herunder om nødvendigt inddragelse af typegodkendelsen, der er nødvendige for, at de køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, der produceres, bringes i overensstemmelse med den godkendte type. Den godkendende myndighed i den pågældende medlemsstat underretter de godkendende myndigheder i de øvrige medlemsstater om de trufne foranstaltninger.

2. For så vidt angår stk. 1 anses afvigelser fra oplysningerne i EF-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 tillader tolerancer, og disse tolerancer overholdes.

3. Godtgør en medlemsstat, at nye køretøjer, komponenter eller separate tekniske enheder, som er ledsaget af en typeattest eller forsynet med et godkendelsesmærke, ikke er i overensstemmelse med den godkendte type, kan den anmode den medlemsstat, der har udstedt EF-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 pågældende medlemsstat snarest muligt og under alle omstændigheder senest seks måneder efter, at anmodningen er fremsat, de fornødne foranstaltninger.

4. Den godkendende myndighed skal i nedenstående tilfælde anmode den medlemsstat, der har typegodkendt 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 EF-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.

Efter modtagelse af en sådan anmodning træffer den pågældende medlemsstat de fornødne foranstaltninger, om nødvendigt i samarbejde med den medlemsstat, der har fremsat anmodningen, snarest muligt og under alle omstændigheder senest seks måneder efter, at anmodningen er fremsat. 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.

5. De godkendende myndigheder underretter inden for en frist på 20 arbejdsdage hinanden om enhver inddragelse af en EF-typegodkendelse og grundene hertil.

6. Bestrider den medlemsstat, der har udstedt EF-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 31

### Salg og ibrugtagning af dele eller udstyr, der kan udgøre en betydelig risiko for væsentlige systemers korrekte funktion

1. Medlemsstaterne tillader kun salg, udbydelse til salg eller ibrugtagning af dele eller udstyr, der kan udgøre en betydelig risiko for den korrekte funktion af systemer, der er væsentlige for køretøjets sikkerhed eller miljøpræstationer, hvis der er givet tilladelse til de pågældende dele eller det pågældende udstyr af en godkendende myndighed i overensstemmelse med stk. 5-10.

2. Dele eller udstyr, som er omfattet af en tilladelse i henhold til stk. 1, opføres på den liste, der skal fastsættes i bilag XIII. En sådan afgørelse skal være baseret på en forudgående vurdering med tilhørende rapport og tilstræbe en rimelig balance mellem følgende elementer:

- eksistensen af en alvorlig risiko for køretøjernes sikkerhed eller miljøpræstationer, når de er monteret med de dele eller det udstyr, der er tale om, og
- virkningerne for forbrugerne og fabrikanterne på eftermarkedet, hvis der stilles krav om en eventuel tilladelse til dele eller udstyr som omhandlet i denne artikel.

3. Stk. 1 gælder ikke for originale dele eller originalt udstyr, der er omfattet af en typegodkendelse af et system med hensyn til et køretøj, og for dele eller udstyr, der er typegodkendt efter bestemmelserne i en af de retsakter, der er nævnt i bilag IV, medmindre disse godkendelser vedrører andre aspekter end dem, der er omfattet af stk. 1. Stk. 1 gælder ikke for dele eller udstyr, der udelukkende fremstilles til racer køretøjer, som ikke er beregnet til anvendelse på offentlig vej. Såfremt dele eller udstyr i bilag XIII kan anvendes både til racerkørsel og til kørsel på vej, må sådanne dele eller sådant udstyr ikke sælges eller udbydes til salg til den almindelige offentlighed med henblik på anvendelse i vejkøretøjer, medmindre delene eller udstyret opfylder kravene i denne artikel.

Kommissionen kan om nødvendigt vedtage bestemmelser om identifikation af de dele eller det udstyr, der er omhandlet i dette stykke.

4. Kommissionen fastsætter efter høring af de interesserede parter den procedure og de krav vedrørende tilladelsesprocessen, der er nævnt i stk. 1, og vedtager bestemmelserne for den efterfølgende ajourføring af listen i bilag XIII. Kravene skal omfatte forskrifter om sikkerhed, miljøbeskyttelse og om nødvendigt om prøvningsstandarder. De kan baseres på de retsakter, der er opført i bilag IV, udvikles i takt med den relevante sikkerheds-, miljø- og prøvningsteknologi, eller, hvis dette er en hensigtsmæssig måde at opfylde de nødvendige sikkerheds- eller miljømålsætninger på, bestå i, at der foretages en sammenligning mellem delen eller udstyret og det originale køretøjs eller i givet fald en hvilken som helst af dets deles miljømæssige eller sikkerhedsmæssige præstationer.

5. For så vidt angår stk. 1 forelægger fabrikanten af delene eller udstyret den godkendende myndighed en prøvningsrapport, der er udarbejdet af en udpeget teknisk tjeneste, der attesterer, at de dele eller det udstyr, som der søges om tilladelse til, opfylder kravene i stk. 4. Fabrikanten kan kun indsende én ansøgning pr. type pr. del og kun til én godkendende myndighed.

Ansøgningen skal indeholde oplysninger om fabrikanten af delene eller udstyret, type-, identifikations- og delnumre på de dele eller det udstyr, som der søges om tilladelse til, samt køretøjsfabrikantens navn, køretøjstype og i givet fald fremstillingsår eller alle andre oplysninger, der gør det muligt at identificere det køretøj, som delene eller udstyret skal monteres på.

Når den godkendende myndighed på grundlag af prøvningsrapporten og anden dokumentation har forvisset sig om, at de pågældende dele eller det pågældende udstyr overholder kravene i stk. 4, udsteder den en attest til fabrikanten uden ubegrundet forsinkelse. Denne attest giver tilladelse til, at delene eller udstyret sælges, udbydes til salg eller monteres på køretøjer i Fællesskabet, jf. dog stk. 9, andet afsnit.

6. Hver udstyrsdel, der er tilladt i henhold til denne artikel, skal være behørigt mærket.

Kommissionen fastlægger mærknings- og emballeringskravene samt model- og nummereringssystemet i forbindelse med den attest, der er nævnt i stk. 5.

7. Foranstaltningerne i stk. 2-6 vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol, jf. artikel 40, stk. 2, da de har til formål at ændre ikke-væsentlige elementer i dette direktiv, bl.a. ved at supplere det.

8. Fabrikanten underretter straks 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 nye prøvninger.

Fabrikanten har ansvaret for at sikre, at dele og udstyr fremstilles og fortsætter med at blive fremstillet under de betingelser, hvorunder attesten blev udstedt.

9. Før den godkendende myndighed giver en tilladelse, efterprøver den, at der findes tilfredsstillende ordninger og procedurer til sikring af effektiv kontrol med fremstillingens 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 delene eller udstyret på ny bringes i overensstemmelse. Den trækker om nødvendigt tilladelsen tilbage.

10. Kommissionen underrettes om enhver uenighed mellem medlemsstaterne angående de attester, der er nævnt i stk. 5. Den træffer passende foranstaltninger og kan om nødvendigt bl.a. kræve tilbagetrækning af tilladelsen efter høring af medlemsstaterne.

11. Denne artikel finder ikke anvendelse på en udstyrsdel, før den er opført i bilag XIII. Der fastsættes en rimelig overgangsperiode for enhver angivelse eller gruppe af angivelser i bilag XIII, så fabrikanten af delen eller udstyret kan ansøge om og få en tilladelse. Der kan i givet fald samtidig fastsættes en dato for at udelukke dele og udstyr, der er konstrueret til køretøjer, som er typegodkendt inden denne dato, fra anvendelsen af denne artikel.

12. Så længe der ikke er truffet beslutning om, hvorvidt en del eller udstyr skal medtages i den i stk. 1 nævnte liste, kan medlemsstaterne opretholde nationale bestemmelser vedrørende dele eller udstyr, der kan udgøre en betydelig risiko for den korrekte funktion af systemer, der er væsentlige for køretøjets sikkerhed eller miljøpræstationer.

Når der er truffet en sådan beslutning, er de nationale bestemmelser vedrørende de pågældende dele eller det pågældende udstyr ikke længere gyldige.

13. Fra den 29. oktober 2007 vedtager medlemsstaterne ikke nye bestemmelser om dele og udstyr, som kan berøre den korrekte funktion af systemer, der er væsentlige for køretøjets sikkerhed eller miljøpræstationer.

#### Artikel 32

### Tilbagekaldelse af køretøjer

1. Hvis en fabrikant, der har modtaget en EF-typegodkendelse af en køretøjstype, i medfør af bestemmelserne i en retsakt eller direktiv 2001/95/EF er nødsaget til at tilbagekalde køretøjer, der allerede er solgt, registreret eller taget i brug, fordi et eller flere systemer eller en eller flere komponenter eller separate tekniske enheder, der er monteret på køretøjet, uanset om de er blevet behørigt godkendt i overensstemmelse med dette direktiv, udgør en alvorlig risiko for færdselssikkerheden, folkesundheden eller beskyttelsen af miljøet, skal han straks underrette den godkendende myndighed, der har udstedt godkendelsen for køretøjer.

2. Fabrikanten foreslår over for den godkendende myndighed et sæt passende afhjælpningsforanstaltninger til fjernelse af den i stk. 1 omhandlede risiko. Den godkendende myndighed underretter straks de andre medlemsstaters myndigheder om de foreslåede foranstaltninger.

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

3. Hvis de berørte myndigheder vurderer, at foranstaltningerne er utilstrækkelige eller ikke gennemføres hurtigt nok, underretter de straks den godkendende myndighed, der har udstedt EF-typegodkendelsen for køretøjstypen.

Den godkendende myndighed underretter herefter fabrikanten. Hvis den godkendende myndighed, der har udstedt EF-typegodkendelsen, ikke selv er tilfreds med fabrikantens foranstaltninger, træffer den alle de nødvendige beskyttelsesforanstaltninger og kan bl.a. trække EF-typegodkendelsen for køretøjstypen tilbage, hvis fabrikanten ikke foreslår og gennemfører effektive korrigerende foranstaltninger. I tilfælde af tilbagetrækning af EF-typegodkendelsen for køretøjstypen underretter den pågældende godkendende myndighed ved anbefalet brev eller tilsvarende elektronisk inden for en periode på 20 arbejdsdage fabrikanten, de godkendende myndigheder i de øvrige medlemsstater og Kommissionen.

4. Denne artikel gælder også for dele, der ikke er underlagt nogen krav i henhold til en retsakt.

## Artikel 33

**Underretning om beslutninger og retsmidler**

Der skal gives en udførlig begrundelse for alle beslutninger, som træffes i medfør af bestemmelser, der er vedtaget til gennemførelse af dette direktiv, og alle beslutninger om at nægte eller inddrage EF-typegodkendelse, nægte registrering eller forbyde salg.

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 XIII

**INTERNATIONALE REGULATIVER**

## Artikel 34

**UNECE-regulativer, der er påkrævede ved EF-typegodkendelse**

1. UNECE-regulativer, som Fællesskabet har tiltrådt, og som er anført i bilag IV, del 1, og bilag XI, indgår i EF-typegodkendelsen af køretøjer på samme betingelser som særdirektiver eller forordninger. De finder anvendelse på de klasser af køretøjer, der er anført i de relevante kolonner i tabellen i bilag IV, del 1, og bilag XI.

2. Hvis Fællesskabet i henhold til artikel 4, stk. 4, i afgørelse 97/836/EF har besluttet at gøre anvendelsen af et UNECE-regulativ obligatorisk i forbindelse med EF-typegodkendelse af et køretøj, ændres bilagene til dette direktiv i fornødent omfang efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 40, stk. 2, i dette direktiv. Den retsakt, der ændrer bilagene til dette direktiv, fastsætter også datoerne for obligatorisk anvendelse af UNECE-regulativet eller af ændringerne hertil. Medlemsstaterne ophæver eller tilpasser eventuel national lovgivning, der er uforenelig med det pågældende UNECE-regulativ.

Hvis et sådant UNECE-regulativ erstatter et eksisterende særdirektiv eller en forordning, erstattes den pågældende angivelse i bilag IV, del I, og i bilag XI af nummeret på UNECE-regulativet, og den tilsvarende angivelse i bilag IV, del II, slettes efter samme procedure.

3. I det tilfælde, der er omhandlet i stk. 2, andet afsnit, ophæves det særdirektiv eller den forordning, der er erstattet af UNECE-regulativet, efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 40, stk. 2.

Når et særdirektiv ophæves, ophæver medlemsstaterne eventuel national lovgivning, der er blevet vedtaget med henblik på gennemførelse af det pågældende direktiv.

4. Der kan i dette direktiv eller i særdirektiverne eller forordningerne henvises direkte til internationale standarder og forskrifter, uden at de gengives i Fællesskabets regelværk.

## Artikel 35

**Sidestillelse af UNECE-regulativer med direktiver eller forordninger**

1. De UNECE-regulativer, der er anført i del II i bilag IV, anerkendes som værende sidestillet med de tilsvarende særdirektiver eller forordninger, for så vidt som de har samme anvendelsesområde og genstand.

Medlemsstaternes godkendende myndigheder accepterer godkendelser udstedt i overensstemmelse med disse UNECE-regulativer og, hvor dette er relevant, de dertil hørende godkendelsesmærkninger i stedet for de tilsvarende godkendelser og godkendelsesmærkninger udstedt i overensstemmelse med det tilsvarende særdirektiv eller den tilsvarende forordning.

2. Hvis Fællesskabet har besluttet at anvende et nyt UNECE-regulativ eller et ændret UNECE-regulativ i henhold til stk. 1, ændres dette direktivs bilag IV, del II, i fornødent omfang. Disse foranstaltninger, som har til formål at ændre ikke-væsentlige elementer i dette direktiv, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 40, stk. 2.

## Artikel 36

**Sidestillelse med andre regulativer**

På forslag af Kommissionen kan Rådet, der træffer afgørelse med kvalificeret flertal, inden for rammerne af multilaterale og bilaterale aftaler mellem Fællesskabet og tredjelande, anerkende, at procedurer, som er fastsat ved internationale regulativer eller ved bestemmelser i tredjelande, kan sidestilles med nærværende direktivs bestemmelser om EF-typegodkendelse af systemer, komponenter og separate tekniske enheder.

## KAPITEL XIV

**LEVERING AF TEKNISKE OPLYSNINGER**

## Artikel 37

**Oplysninger beregnet for brugerne**

1. Fabrikanten må ikke levere teknisk information vedrørende de oplysninger, der er truffet bestemmelse om i dette direktiv eller i de retsakter, der er opført i bilag IV, hvis sådan information afviger fra de oplysninger, der er godkendt i de EF-typegodkendelser, der er udstedt af den godkendende myndighed.

2. Hvis en retsakt indeholder specifikke 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, en komponent eller en separat teknisk enhed.

Disse oplysninger skal foreligge på Fællesskabets officielle sprog. Efter aftale med den godkendende myndighed leveres de i form af passende dokumentation som f.eks. en instruktionsbog eller vedligeholdelsesvejledning.

*Artikel 38***Oplysninger beregnet for fabrikanter af komponenter eller separate tekniske enheder**

1. Køretøjets fabrikant stiller alle de oplysninger, herunder eventuelt tegninger, der er specifikt nævnt i de relevante bilag eller tillæg til en retsakt, og som er nødvendige for EF-typegodkendelse af komponenter eller separate tekniske enheder eller for en tilladelse i medfør af artikel 31, til rådighed for fabrikanter, der fremstiller 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 EF-typegodkendelsesattest, som i overensstemmelse med artikel 10, stk. 4, indeholder begrænsninger vedrørende brugen, eller særlige monteringsbetingelser eller begge dele, give køretøjsfabrikanten alle de detaljerede oplysninger herom.

Hvis en retsakt 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 XV

**GENNEMFØRELSESFORANSTALTNINGER OG ÆNDRINGER***Artikel 39***Gennemførelsesforanstaltninger samt ændringer af dette direktiv, særdirektiver og forordninger**

1. Kommissionen vedtager de foranstaltninger, der er nødvendige for at gennemføre de enkelte særdirektiver eller forordninger, i overensstemmelse med de regler, der er fastlagt i de pågældende direktiver eller forordninger.

2. Kommissionen vedtager de ændringer af bilagene til dette direktiv eller af bestemmelser i de i del I i bilag IV nævnte særdirektiver eller forordninger, der er nødvendige for at tilpasse dem til ny videnskabelig eller teknisk viden eller til handicappedes særlige behov.

3. Kommissionen vedtager de ændringer af dette direktiv, der er nødvendige for at fastlægge tekniske krav til køretøjer fremstillet i små serier, køretøjer godkendt efter proceduren med individuel godkendelse og køretøjer til særlig anvendelse.

4. Hvis Kommissionen får kendskab til alvorlige risici for trafikanterne eller miljøet, som kræver hurtige foranstaltninger, kan den ændre bestemmelserne i de særdirektiver og forordninger, der er anført i bilag IV, del I.

5. Kommissionen vedtager de ændringer, der er nødvendige af hensyn til god administration, og især ændringer, der er nødvendige for at sikre indbyrdes sammenhæng mellem de særdirektiver og forordninger, der er anført i bilag IV, del I, samt deres sammenhæng med anden fællesskabsret.

6. Når der i henhold til afgørelse 97/836/EF indføres nye UNECE-regulativer eller foretages ændringer i allerede eksisterende UNECE-regulativer, som Fællesskabet har tiltrådt, foretager Kommissionen de fornødne ændringer i bilagene til nærværende direktiv.

7. Ved hvert nyt særdirektiv eller hver ny forordning skal der foretages de nødvendige ændringer i bilagene til nærværende direktiv.

8. Bilagene til dette direktiv kan ændres gennem forordninger.

9. Foranstaltningerne i denne artikel vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 40, stk. 2, da de har til formål at ændre ikke-væsentlige elementer i dette direktiv eller i særdirektiverne og forordningerne, bl.a. ved at supplere dem.

*Artikel 40***Udvalg**

1. Kommissionen bistås af et udvalg benævnt »Det Tekniske Udvalg for Motorkøretøjer« (TCMV).

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5a, stk. 1-4 og artikel 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

3. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

Perioden i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF fastsættes til tre måneder.

## KAPITEL XVI

**UDPEGELSE AF OG UNDERRETNING OM TEKNISKE TJENESTER***Artikel 41***Udpegelse af tekniske tjenester**

1. Når en medlemsstat udpeger en teknisk tjeneste, skal denne tjeneste overholde dette direktivs bestemmelser.



2. Tekniske tjenester skal selv udføre eller føre tilsyn med de prøvninger, der kræves med henblik på godkendelse eller inspektioner som præciseret i dette direktiv eller i en retsakt, der er opført i bilag IV, medmindre der udtrykkeligt er givet tilladelse til alternative procedurer. De 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 fire aktivitetskategorier afhængig af deres kompetenceområde:

- a) kategori A: tekniske tjenester, der i deres egne anlæg udfører de prøvninger, der er nævnt i dette direktiv og i de retsakter, der er opført i bilag IV
- b) kategori B: tekniske tjenester, der fører tilsyn med de prøvninger, der er nævnt i dette direktiv og i de retsakter, der er opført i bilag IV, og som udføres i fabrikantens eller tredjemandens 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.

4. Tekniske tjenester skal have passende færdigheder, specifik teknisk viden og dokumenteret erfaring på de specifikke områder, der er omfattet af dette direktiv og de retsakter, der er opført i bilag IV.

Derudover skal tekniske tjenester opfylde de standarder i tillæg 1 til bilag V, der er relevante for de aktiviteter, de udfører. Dette krav gælder dog ikke i forbindelse med sidste etape i den etapevise typegodkendelsesprocedure, der er nævnt i artikel 25, stk. 1.

5. En godkendende myndighed kan fungere som teknisk tjeneste i forbindelse med en eller flere af de aktiviteter, der er nævnt i stk. 3.

6. En fabrikant eller en underentreprenør, der handler på hans vegne, kan udpeges som teknisk tjeneste i forbindelse med kategori A-aktiviteter for så vidt angår de retsakter, der er opført i bilag XV.

Kommissionen ændrer om nødvendigt listen over disse retsakter efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 40, stk. 2.

7. De enheder, der er nævnt i stk. 5 og 6, skal overholde bestemmelserne i denne artikel.

8. Tekniske tjenester i tredjelande ud over dem, der er udpeget i overensstemmelse med stk. 6, må kun underrettes i henhold til artikel 43 inden for rammerne af en bilateral aftale mellem Fællesskabet og det pågældende tredjeland.

## Artikel 42

### Vurdering af tekniske tjenesters færdigheder

1. De færdigheder, der er nævnt i artikel 41, skal fremgå af en vurderingsrapport udarbejdet af en kompetent myndighed. Denne kan omfatte et akkrediteringscertifikat udstedt af et akkrediteringsorgan.

2. Den vurdering, der ligger til grund for rapporten i stk. 1, foretages efter bestemmelserne i tillæg 2 til bilag V.

Vurderingsrapporten revideres efter højst tre år.

3. Vurderingsrapporten tilsendes Kommissionen på anmodning.

4. Den godkendende myndighed, der fungerer som teknisk tjeneste, skal fremlægge dokumentation for overholdelse.

Denne omfatter 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. En fabrikant eller en underentreprenør, der handler på hans vegne, som er udpeget som teknisk tjeneste, skal overholde de relevante bestemmelser i denne artikel.

## Artikel 43

### Underrettningsprocedurer

1. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om navne og adresser, herunder e-mail-adresser, på de ansvarlige personer og om aktivitetskategorien for hver udpeget teknisk tjeneste. De underretter den om alle senere ændringer heri.

Det skal angives i underretningsdokumentet, for hvilke retsakter de tekniske tjenester er udpeget.

2. En teknisk tjeneste må kun udføre de i artikel 41 beskrevne aktiviteter med henblik på typegodkendelse, hvis Kommissionen i forvejen er blevet underrettet herom.

3. En teknisk tjeneste kan udpeges og gøres til genstand for underretning af flere medlemsstater uanset aktivitetskategori.

4. Hvis en specifik organisation eller et kompetent organ, hvis aktivitet ikke er omfattet af artikel 41, skal udpeges i henhold til en retsakt, foretages underretningen efter bestemmelserne i nærværende artikel.

5. Kommissionen offentliggør listen over og de nærmere oplysninger vedrørende godkendende myndigheder og tekniske tjenester på sit websted.

## KAPITEL XVII

## AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

## Artikel 44

**Overgangsbestemmelser**

1. I afventning af de nødvendige ændringer af dette direktiv med henblik på at indbefatte køretøjer, der endnu ikke er omfattet af det, eller for at supplere de administrative og tekniske bestemmelser vedrørende typegodkendelse af køretøjer, bortset fra køretøjer i klasse M<sub>1</sub>, fremstillet i små serier, og for at fastlægge harmoniserede administrative og tekniske bestemmelser for den individuelle godkendelsesprocedure, og i afventning af udløbet af de i artikel 45 nævnte overgangsperioder, fortsætter medlemsstaterne med at udstede nationale typegodkendelser for disse køretøjer, forudsat at de er baseret på de harmoniserede tekniske krav, der er fastlagt i dette direktiv.

2. Efter ansøgning fra fabrikanten eller, hvis der er tale om en individuel godkendelse, fra køretøjets ejer, og efter fremlæggelse af de påkrævede oplysninger, udfylder og udsteder den pågældende medlemsstat typegodkendelsesattesten eller den individuelle godkendelsesattest. Attesten udstedes til ansøgeren.

For så vidt angår køretøjer af samme type accepterer de andre medlemsstater en bekræftet kopi som bevis for, at de krævede prøvninger er blevet gennemført.

3. Hvis et bestemt køretøj, der er omfattet af en individuel godkendelse, skal registreres i en anden medlemsstat, kan denne medlemsstat af den godkendende myndighed, der har udstedt den individuelle godkendelse, kræve enhver form for yderligere oplysninger, der i detaljer angiver arten af de tekniske krav, som det pågældende køretøj opfylder.

4. I afventning af gennemførelsen af harmoniseringen af medlemsstaternes registrerings- og beskatningssystemer for køretøjer, som er omfattet af nærværende direktiv, kan medlemsstaterne anvende nationale koder for at lette registrering og beskatning på deres område. Til dette formål kan medlemsstaterne underopdele de versioner, som fremgår af del II i bilag III, forudsat at de oplysninger, som lægges til grund for underopdelingen, fremgår direkte af informationspakken eller kan udledes heraf ved simpel beregning.

## Artikel 45

**Anvendelsesdatoer for EF-typegodkendelsen**

1. For så vidt angår EF-typegodkendelse udsteder medlemsstaterne EF-godkendelser for nye typer af køretøjer fra de datoer, der er anført i bilag XIX.

2. På fabrikantens anmodning kan medlemsstaterne udstede EF-typegodkendelse for nye typer køretøjer fra den 29. april 2009.

3. Indtil de datoer, der er angivet i fjerde kolonne i tabellen i bilag XIX, finder artikel 26, stk. 1, ikke anvendelse på nye køretøjer, for hvilke der er blevet udstedt national godkendelse før de datoer, der er anført i tredje kolonne i bilaget, eller for hvilke der ikke var nogen godkendelse.

4. Efter anmodning fra fabrikanten og indtil de datoer, der er angivet i tredje kolonne, række 6 og 9, i tabellen i bilag XIX, udsteder medlemsstaterne fortsat nationale typegodkendelser som et alternativ til EF-typegodkendelse for køretøjer i klasse M<sub>2</sub> eller M<sub>3</sub> under forudsætning af, at disse køretøjer, deres systemer, komponenter og separate tekniske enheder er typegodkendt i overensstemmelse med de retsakter, der er opført i del I af bilag IV til dette direktiv.

5. Dette direktiv medfører ikke, at en EF-typegodkendelse udstedt for køretøjer i klasse M<sub>1</sub> før den 29. april 2009 er ugyldig, og forhindrer heller ikke udvidelsen af sådanne godkendelser.

6. For så vidt angår EF-godkendelse af nye typer af systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, anvender medlemsstaterne dette direktiv fra den 29. april 2009.

Dette direktiv medfører ikke, at en EF-typegodkendelse udstedt for systemer, komponenter eller separate tekniske enheder før den 29. april 2009 er ugyldig, og forhindrer heller ikke udvidelsen af sådanne godkendelser.

## Artikel 46

**Sanktioner**

Medlemsstaterne fastsætter regler for, hvilke sanktioner der skal anvendes ved overtrædelse af bestemmelserne i dette direktiv, herunder navnlig de forbud, der er omhandlet i eller afledt af artikel 31, og af de retsakter, der er opført i bilag IV, del I, og træffer alle nødvendige foranstaltninger til deres iværksættelse. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning. Medlemsstaterne giver Kommissionen meddelelse om disse regler senest den 29. april 2009 og underretter den hurtigst muligt om alle senere ændringer.

## Artikel 47

**Vurdering**

1. Senest den 29. april 2011 underretter medlemsstaterne Kommissionen om anvendelsen af de typegodkendelsesprocedurer, der er fastlagt i dette direktiv, navnlig om den etapevise typegodkendelsesproces. Om nødvendigt foreslår Kommissionen de ændringer, der anses for påkrævede for at forbedre typegodkendelsesprocessen.

2. På grundlag af underretningen i stk. 1 aflægger Kommissionen rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om anvendelsen af dette direktiv senest den 29. oktober 2011. Kommissionen kan om fornødent foreslå en udsættelse af de i artikel 45 fastsatte anvendelsesdatoer.

## Artikel 48

**Gennemførelse**

1. Medlemsstaterne vedtager og offentliggør inden den 29. april 2009 de nødvendige love og administrative bestemmelser for at efterkomme de indholdsmæssige ændringer i dette direktiv. De meddeler straks Kommissionen teksten til disse bestemmelser.

Medlemsstaterne anvender disse bestemmelser fra den 29. april 2009.

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De skal også indeholde oplysning om, at henvisninger i gældende love og administrative bestemmelser til det direktiv, der ophæves ved nærværende direktiv, gælder som henvisninger til nærværende direktiv. De nærmere regler for henvisningen og affattelsen af den nævnte oplysning fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsfor skrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af nærværende direktiv.

#### Artikel 49

### Ophævelse

Direktiv 70/156/EØF ophæves med virkning fra den 29. april 2009, uden at dette berører medlemsstaternes forpligtelser med hensyn til de i bilag XX, del B, angivne frister for gennemførelse i national ret og anvendelse af direktiverne.

Henvisninger til det ophævede direktiv gælder som henvisninger til nærværende direktiv og læses efter sammenligningstabellen i bilag XXI.

#### Artikel 50

### Ikrafttræden

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

#### Artikel 51

### Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 5. september 2007.

På Europa-Parlamentets vegne  
H.-G. PÖTTERING  
Formand

På Rådets vegne  
M. LOBO ANTUNES  
Formand

## BILAGSFORTEGNELSE

Bilag I	Fuldstændig liste over oplysninger til brug for EF-typegodkendelse af køretøjer
Bilag II	Definition af køretøjsklasser og køretøjstyper
Bilag III	Oplysningskema til brug ved EF-typegodkendelse af køretøjer
Bilag IV	Liste over krav i forbindelse med EF-typegodkendelse af køretøjer Tillæg: Liste over krav i forbindelse med EF-typegodkendelse af køretøjer i klasse M <sub>1</sub> , fremstillet i små serier
Bilag V	Fremgangsmåde for EF-typegodkendelse af køretøjer Tillæg 1: Standarder, som skal overholdes af de enheder, der er nævnt i artikel 41 Tillæg 2: Procedure for vurdering af tekniske tjenester
Bilag VI	EF-typegodkendelsesattest Tillæg: Liste over retsakter, som typen af køretøj er i overensstemmelse med
Bilag VII	Nummereringssystem for EF-typegodkendelsesattester Tillæg: EF-typegodkendelsesmærke for komponenter og separate tekniske enheder
Bilag VIII	Prøvningsresultater
Bilag IX	EF-overensstemmelseserklæring
Bilag X	Procedurer i forbindelse med produktionens overensstemmelse
Bilag XI	Beskaffenhed af køretøjer til særlig anvendelse og bestemmelser herfor Tillæg 1: Campingbiler, ambulancer og rustvogne Tillæg 2: Pansrede køretøjer Tillæg 3: Køretøjer med adgang for kørestole Tillæg 4: Andre køretøjer til særlig anvendelse (herunder campingvogne) Tillæg 5: Mobilkraner
Bilag XII	Grænser for små serier og restkøretøjer
Bilag XIII	Liste over dele eller udstyr, der udgør en betydelig risiko for den korrekte funktion af systemer, der er afgørende for køretøjets sikkerhed eller dets miljøpræstationer, krav til deres præstation, relevante prøvningsprocedurer, bestemmelser om mærkning og emballering
Bilag XIV	Liste over EF-typegodkendelser udstedt i henhold til retsakter
Bilag XV	Liste over retsakter, i forbindelse med hvilke en fabrikant kan udpeges som teknisk tjeneste
Bilag XVI	Liste over retsakter, i forbindelse med hvilke en fabrikant eller en teknisk tjeneste kan bruge virtuelle prøvningsmetoder Tillæg 1: Almindelige betingelser for virtuelle prøvningsmetoder Tillæg 2: Specifikke betingelser for virtuelle prøvningsmetoder
Bilag XVII	Procedurer, som skal anvendes ved trinvis EF-typegodkendelse Tillæg: Eksempel på supplerende fabrikationsskilt
Bilag XVIII	Oprindelsescertifikat for køretøj — Fabrikantens erklæring om basiskøretøj/delvis opbygget køretøj, for hvilket der ikke foreligger et overensstemmelseserklæringsnummer
Bilag XIX	Tidsplan for gennemførelsen af dette direktiv med hensyn til typegodkendelse
Bilag XX	Tidsfrister for gennemførelse af de ophævede direktiver i national ret
Bilag XXI	Sammenligningstabel

## BILAG II

**Definition af køretøjsklasser og køretøjstyper**

## A. DEFINITION AF KØRETØJSKLASSER

Køretøjsklasserne fremgår af følgende klasseinddeling: (Hvor der henvises til »totalmasse« i de følgende definitioner, er det i betydningen »teknisk tilladt totalmasse«, som angivet under punkt 2.8. i bilag I).

1. Klasse M: Motorkøretøjer til personbefordring med mindst fire hjul
- Klasse M<sub>1</sub>: Køretøjer til personbefordring med højst 8 siddepladser foruden førerens plads
- Klasse M<sub>2</sub>: Køretøjer til personbefordring med over 8 siddepladser foruden førerens plads og en totalmasse på indtil 5 000 kg
- Klasse M<sub>3</sub>: Køretøjer til personbefordring med over 8 siddepladser foruden førerens plads og en totalmasse på over 5 000 kg.

De forskellige typer karrosseri og kodebetegnelser for køretøjer i klasse M er defineret afsnit C i dette bilags punkt 1 (køretøjer M<sub>1</sub>) og punkt 2 (køretøjer M<sub>2</sub> og M<sub>3</sub>) og anvendes som anført deri.

2. Klasse N: Motorkøretøjer til godsbefordring med mindst fire hjul.
- Klasse N<sub>1</sub>: Køretøjer til godsbefordring med en totalmasse på indtil 3 500 kg.
- Klasse N<sub>2</sub>: Køretøjer til godsbefordring med en totalmasse på over 3 500 kg og indtil 12 000 kg.
- Klasse N<sub>3</sub>: Køretøjer til godsbefordring med en totalmasse på over 12 000 kg.

For et trækkende køretøj, der er konstrueret til tilkobling af sættevogn eller kærre, beregnes den masse, der lægges til grund for klassificeringen, som summen af det trækkende køretøjs masse i køreklar stand, den masse, der svarer til den maksimale statiske lodrette belastning, sættevognen eller kærren overfører til det trækkende køretøj, og i givet fald den største masse af det trækkende køretøjs egen last.

De forskellige typer karrosseri og kodebetegnelser for køretøjer i klasse N er defineret i afsnit C, punkt 3 i dette bilag og anvendes som anført deri.

3. Klasse O: Påhængskøretøjer (herunder sættevogne)
- Klasse O<sub>1</sub>: Påhængskøretøjer med en totalmasse på indtil 750 kg
- Klasse O<sub>2</sub>: Påhængskøretøjer med en totalmasse på over 750 kg og indtil 3 500 kg
- Klasse O<sub>3</sub>: Påhængskøretøjer med en totalmasse på over 3 500 kg og indtil 10 000 kg
- Klasse O<sub>4</sub>: Påhængskøretøjer med en totalmasse på over 10 000 kg.

For køretøjer, som er bestemt til at trække sættevogn eller kærre, skal som den totalmasse, der lægges til grund for klassificeringen, regnes massen af det trækkende køretøj i køreklar stand, tillagt en masse svarende til den maksimale statiske lodrette belastning, der overføres til det trækkende køretøj af sættevognen eller kærren samt, hvor det er relevant, den maksimale masse af det trækkende køretøjs egen last.

De forskellige typer karrosseri og kodebetegnelser for køretøjer i klasse O er defineret i dette bilags afsnit C, punkt 4 og anvendes som anført deri.

4. Terrængående (off-road) køretøjer (symbolet G).
- 4.1. Køretøjer af klasse N<sub>1</sub> med en totalmasse på indtil 2 000 kg og køretøjer af klasse M<sub>1</sub> betragtes som terrængående køretøjer, hvis de:
  - er forsynet med mindst én foraksel og mindst én bagaksel, der er konstrueret til at trække samtidig, herunder køretøjer, hvor trækket på den ene akse kan frakobles

- er forsynet med mindst én differentialespærre eller mindst én mekanisme med tilsvarende virkning og kan forcere en 30 % stigning beregnet for det enkelte køretøj.

Endvidere skal de opfylde mindst fem af følgende seks krav:

- en mindste frigangsvinkel fortil på 25°
- en mindste frigangsvinkel bagtil på 20°
- en mindste rampevinkel på 20°
- en mindste frihøjde under forakslen på 180 mm
- en mindste frihøjde under bagakslen på 180 mm
- en mindste frihøjde mellem akslerne på 200 mm.

4.2. Køretøjer af klasse N<sub>1</sub> med en totalmasse på over 2 000 kg, klasse N<sub>2</sub> og M<sub>2</sub> samt klasse M<sub>3</sub> med en totalmasse på indtil 12 000 kg betragtes som terrængående køretøjer, hvis deres hjul er konstrueret til at trække samtidig, herunder køretøjer, hvor trækket på den ene aksel kan frakobles, eller hvis følgende tre krav er opfyldt:

- mindst én foraksel og mindst én bagaksel er konstrueret til at trække samtidig, herunder køretøjer, hvor trækket på den ene aksel kan frakobles
- der er mindst én differentialespærre eller mindst én mekanisme med tilsvarende virkning
- de kan forcere en 25 % stigning beregnet for det enkelte køretøj.

4.3. Køretøjer af klasse M<sub>3</sub> med en totalmasse på over 12 000 kg og af klasse N<sub>3</sub> betragtes som terrængående køretøjer, hvis deres hjul er konstrueret til at trække samtidig, herunder køretøjer, hvor trækket på den ene aksel kan frakobles, eller hvis følgende krav er opfyldt:

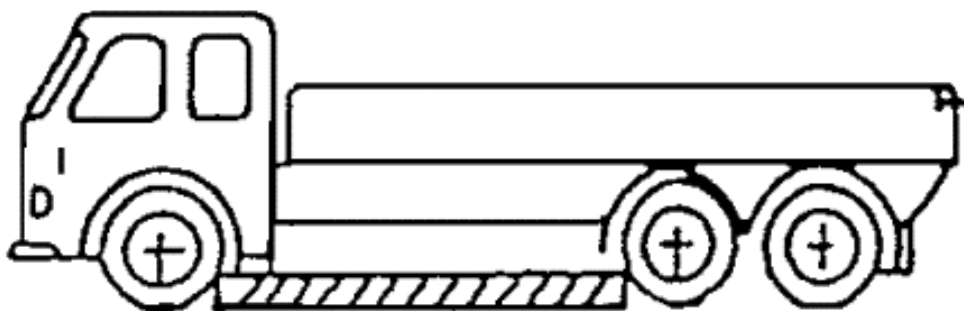
- mindst halvdelen af hjulene er drivende hjul
- der er mindst én differentialespærre eller mindst én mekanisme med tilsvarende virkning
- de kan forcere en 25 % stigning beregnet for det enkelte køretøj
- de opfylder mindst fire af følgende seks krav:

- en mindste frigangsvinkel fortil på 25°
- en mindste frigangsvinkel bagtil på 25°
- en mindste rampevinkel på 25°
- en mindste frihøjde under forakslen på 250 mm
- en mindste frihøjde mellem akslerne på 300 mm
- en mindste frihøjde under bagakslen på 250 mm.

4.4. Belastnings- og kontrolbetingelser

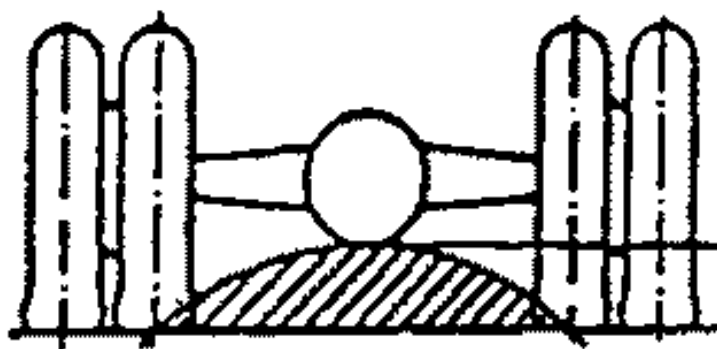
4.4.1. Køretøjer i klasse N<sub>1</sub> med en maksimal masse på højst to tons samt køretøjer i klasse M<sub>1</sub> skal være i køreklar stand, dvs. med kølevæske, smøremidler, brændstof, værktøj, reservehjul og fører (se fodnote (°) i bilag I).

- 4.4.2. Andre motorkøretøjer end de i punkt 4.4.1 nævnte skal være lastet til den af fabrikanten opgivne teknisk tilladte totalmasse.
- 4.4.3. Kontrollen af evnen til at forcere de krævede stigninger (25 % og 30 %) sker ved simpel beregning. Den tekniske tjeneste kan dog i grænsetilfælde anmode om, at et køretøj af den pågældende type fremstilles til en praktisk afprøvning.
- 4.4.4. Ved måling af frigangsvinklen fortil og bagtil samt af rampevinklen tages beskyttelsesanordninger mod underkøring ikke i betragtning.
- 4.5. Definitioner og tegninger af frihøjde. (Vedrørende definitioner af frigangsvinkel fortil og bagtil samt rampevinkel henvises til bilag I, fodnote (n<sup>a</sup>), (n<sup>b</sup>) og (n<sup>c</sup>)).
- 4.5.1. Ved »frihøjde mellem akslerne« forstås den mindste afstand mellem jordplanet og det laveste faste punkt på køretøjet. Flerakslede bogiekonstruktioner betragtes som værende en enkelt aksel.



- 4.5.2. Ved »frihøjde under en aksel« forstås afstanden under det højeste punkt på en cirkelbue, der går gennem midten af dækkenes trædeflade på en aksels hjul (de indvendige hjul i tilfælde af tvillingdæk), og som rører det laveste faste punkt på køretøjet mellem hjulene.

Ingen fast del af køretøjet må rage ind i det skraverede område på tegningen. Frihøjden for flere aksler angives i givet fald i henhold til disses placering, f.eks. 280/250/250.



- 4.6. Kombinerede klassebetegnelser

Symbolet »G« kombineres enten med symbolet »M« eller »N«. F.eks. skal der for et køretøj i klasse N<sub>1</sub>, som er egnet til terrængående kørsel, benyttes klassebetegnelsen N<sub>1</sub>G.

5. Ved »køretøj til særlig anvendelse« forstås et køretøj til anvendelse, som kræver særlig karrosseriform eller særligt udstyr. Denne klasse omfatter køretøjer med adgang for kørestole.
- 5.1. Ved »campingbil« forstås et køretøj af klasse M til specialanvendelse, bygget således, at det kan anvendes til beboelse, og forsynet med mindst følgende udstyr:

- sæder og bord
- sovepladser, som kan fremkomme ved omdannelse af sæderne

— indretning til madlavning

— indretning til opbevaring.

Dette tilbehør skal være stift fastgjort i opholdsrummet; dog kan bordet være udformet således, at det let kan nedtages.

- 5.2. Ved »pansrede køretøjer« forstås køretøjer, som er bestemt til beskyttelse af de befordrede passagerer og/eller det medførte gods, og som opfylder de krav til beskyttelse mod beskydning.
- 5.3. Ved »ambulancer« forstås motorkøretøjer af klasse M, som er bestemt til befordring af syge eller tilskadede personer og er forsynet med særligt udstyr dertil.
- 5.4. Ved »rustvogne« forstås motorkøretøjer af klasse M, som er bestemt til befordring af afdøde personer og er forsynet med særligt udstyr dertil.
- 5.5. Ved »køretøj med kørestolsadgang« forstås et køretøj i klasse M<sub>1</sub>, der er fremstillet eller ombygget, så det kan rumme en eller flere personer, som sidder i deres kørestole under kørslen.
- 5.6. »Campingvogne«, se ISO-standard 3833-1977, term nr. 3.2.1.3.
- 5.7. Ved »mobilkran« forstås et køretøj i klasse N<sub>3</sub> til særlig anvendelse, som ikke er udstyret til godsbefordring, men som er forsynet med en kran med et løftemoment på mindst 400 kNm.
- 5.8. Ved »andre køretøjer til særlig anvendelse« forstås køretøjer som defineret i punkt 5. ovenfor, bortset fra dem, som er nævnt i punkt 5.1. til 5.6.

Kodebetegnelser for »køretøjer til særlig anvendelse« er defineret i dette bilags afsnit C, punkt 5. og anvendes som anført deri.

## B. DEFINITION AF KØRETØJSTYPE

### 1. Inden for klasse M<sub>1</sub>:

Består en »køretøjstype« af køretøjer, der i hvert fald på følgende væsentlige punkter ikke adskiller sig fra hinanden:

- fabrikant
- fabrikantens typebetegnelse
- væsentlige konstruktionsaspekter:
  - chassis/vognbund (åbenbare grundlæggende forskelle)
  - motor (motor med indre forbrænding/elektromotor/hybridmotor).

Ved »varianter« af en type forstås køretøjer af samme type, som i hvert fald på følgende væsentlige punkter ikke adskiller sig fra hinanden:

- karrosseriform (f.eks. sedan, hatchback, coupe, cabriolet, stationcar eller multifunktionelt køretøj)
- motor:
  - funktionsprincip (som i punkt 3.2.1.1. i bilag III)
  - cylinderantal og -arrangement
  - forskel i effekt på over 30 % (dvs. at den højeste er større end 1,3 gange den laveste)
  - forskel i slagvolumen på over 20 % (dvs. at den højeste er større end 1,2 gange den laveste)



- drivaksler (antal, placering, indbyrdes forbindelse)
- styrende aksler (antal og placering).

Ved »versioner« af en variant forstås køretøjer, som består af tilladte kombinationer af de forskellige punkter, der fremgår af informationspakken, i overensstemmelse med bilag VIII.

Forskellige værdier af nedenstående parametre kan ikke kombineres inden for samme version:

- teknisk tilladt totalmasse
- slagvolumen
- største nettoeffekt
- gearkassetype og antal gear
- maksimalt antal siddepladser som defineret i bilag II.C.

2. For køretøjer i klasse M<sub>2</sub> og M<sub>3</sub>:

Består en »køretøjstype« af køretøjer, der i hvert fald på følgende væsentlige punkter ikke adskiller sig fra hinanden:

- fabrikant
- fabrikantens typebetegnelse
- klasse
- væsentlige konstruktionsaspekter:
  - chassis/selvbærende karrosseri, enkelt/dobbeltdækker, stiv/leddelt (tydelige og fundamentale forskelle)
  - antal aksler
  - motor (motor med indre forbrænding/elektromotor/hybridmotor).

Ved »varianter« af en type forstås køretøjer af samme type, som i hvert fald på følgende væsentlige punkter ikke adskiller sig fra hinanden:

- kategori, således denne er defineret i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/85/EF af 20. november 2001 om særlige bestemmelser for køretøjer, der anvendes til personbefordring og har flere end otte siddepladser ud over førerens plads <sup>(1)</sup> (kun færdigopbyggede køretøjer)
- opbygningsgrad (f.eks. færdigopbygget/delvis opbygget)
- motor:
  - funktionsprincip (som i punkt 3.2.1.1. i bilag III)
  - cylinderantal og -arrangement
  - forskel i effekt på over 50 % (dvs. at den højeste er større end 1,5 gange den laveste)
  - forskel i slagvolumen på over 50 % (dvs. at den højeste er større end 1,5 gange den laveste)
  - placering (fortil, centralt, bagtil)

<sup>(1)</sup> EFT L 42 af 13.2.2002, s. 1.

- forskel i teknisk tilladt totalmasse på over 20 % (dvs. at den højeste er større end 1,2 gange den laveste)
- drivaksler (antal, placering, indbyrdes forbindelse)
- styrende aksler (antal og placering).

Ved »versioner« af en variant forstås køretøjer, som består af en kombination af de forskellige punkter, der fremgår af informationspakken, idet kravene i bilag VIII skal være opfyldt.

3. For køretøjer N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> og N<sub>3</sub>:

Består en »køretøjstype« af køretøjer, der i hvert fald på følgende væsentlige punkter ikke adskiller sig fra hinanden:

- fabrikant
- fabrikantens typebetegnelse
- klasse
- væsentlige konstruktionsaspekter:
  - chassis/vognbund (åbenbare grundlæggende forskelle)
  - antal aksler
  - motor (forbrændingsmotor/elektromotor/hybridmotor).

Ved »varianter« af en type forstås køretøjer af samme type, som i hvert fald på følgende væsentlige punkter ikke adskiller sig fra hinanden:

- karrosseriets konstruktionsprincip (f.eks. ladvogn, bil med tippelad, tankbil, trækkende køretøj til sættevogn) (kun for færdigopbyggede køretøjer)
- opbygningsgrad (f.eks. færdigopbygget/delvis opbygget)
- motor:
  - funktionsprincip (som i punkt 3.2.1.1 i bilag III)
  - cylinderantal og -arrangement
  - forskel i effekt på over 50 % (dvs. at den højeste er større end 1,5 gange den laveste)
  - forskel i slagvolumen på over 50 % (dvs. at det højeste er større end 1,5 gange det laveste)
- forskel i teknisk tilladt totalmasse på over 20 % (dvs. at den højeste er større end 1,2 gange den laveste)
- drivaksler (antal, placering, indbyrdes forbindelse)
- styrende aksler (antal og placering).

Ved »versioner« af en variant forstås køretøjer, som består af en kombination af de forskellige punkter, der fremgår af informationspakken, idet kravene i bilag VIII skal være opfyldt.

4. For køretøjer O<sub>1</sub>, O<sub>2</sub>, O<sub>3</sub> og O<sub>4</sub>:

Består en »køretøjstype« af køretøjer, der i hvert fald på følgende væsentlige punkter ikke adskiller sig fra hinanden:

- fabrikant
- fabrikantens typebetegnelse
- klasse
- væsentlige konstruktionsaspekter:
  - chassis/selvbærende karrosseri (åbenbare grundlæggende forskelle)
  - antal aksler
  - påhængskøretøj med trækstang/sættevogn/kærre
  - bremsesystemets type (f.eks. ubremset/påløbsbremse/servobremse).

Ved »varianter« af en type forstås køretøjer af samme type, som i hvert fald på følgende væsentlige punkter ikke adskiller sig fra hinanden:

- opbygningsgrad (f.eks. færdigopbygget/delvis opbygget)
- karrosseriform (f.eks. campingbil/ladvogn/tankvogn) (kun for færdigopbygget/etapevis opbygget køretøj)
- forskel i teknisk tilladt totalmasse på over 20 % (dvs. at den højeste er større end 1,2 gange den laveste)
- styrende aksler (antal og placering).

Ved »versioner« af en variant forstås køretøjer, som består af en kombination af de forskellige punkter, der fremgår af informationspakken.

## 5. For alle klasser:

Den fuldstændige identifikation af et køretøj blot på grundlag af dets type, variant og version skal stemme overens med en enkelt nøjagtig definition af alle de tekniske karakteristika, der er nødvendige for, at køretøjet kan tages i brug.

## C. DEFINITION AF KARROSSERIART (kun for færdigopbyggede/etapevis opbyggede køretøjer)

Karrosseriarterne i bilag I, bilag III, del 1, punkt 9.1, og i bilag IX, punkt 37, angives med følgende kodificering:

1. Personbiler (M<sub>1</sub>)

AA Sedan	ISO-standard 3833-1977, term nr. 3.1.1.1, herunder dog også køretøjer med flere end fire sidevinduer.
AB Hatchback	Sedan (AA) med vippedør i bagenden af køretøjet.
AC Stationcar	ISO-standard 3833-1977, term nr. 3.1.1.4 (estate car)
AD Coupe	ISO Standard 3833-1977, term nr. 3.1.1.5
AE Kabriolet	ISO Standard 3833-1977, term nr. 3.1.1.6

AF Multifunktionelt køretøj  
 Motorkøretøjer bortset fra de i punkt AA til AE omhandlede, som er konstrueret til befordring af passagerer og disses bagage eller gods i én enkelt kabine. Hvis et sådant køretøj imidlertid opfylder begge følgende betingelser:

i) antal siddepladser foruden førerens er højst seks

en »siddeplads« anses for at foreligge, såfremt køretøjet er forsynet med »tilgængelige« seleforankringer

ved »tilgængelige« forankringer forstås forankringer, som kan anvendes. For at forhindre, at forankringerne er »tilgængelige«, skal fabrikanten gøre deres brug fysisk umulig, f.eks. ved at påsvejsede dækplader eller montere tilsvarende fast tilbehør, som ikke kan afmonteres ved hjælp af værktøj, som normalt er til rådighed, og

ii)  $P - (M + N \times 68) > N \times 68$

hvor:

P = teknisk tilladt totalmasse, kg

M = masse i køreklar stand, kg

N = antal siddepladser foruden førerens

anses køretøjet ikke for at tilhøre klasse M<sub>1</sub>.

## 2. Køretøjer M<sub>2</sub> og M<sub>3</sub>

*Køretøjer i gruppe I (jf. direktiv 2001/85/EF)*

CA Enkeltdekker  
 CB Dobbeltdekker  
 CC Enkeltdekker ledbus  
 CD Dobbeltdekker ledbus  
 CE Enkeltdekker lavtgulvsbus  
 CF Dobbeltdekker lavtgulvsbus  
 CG Enkeltdekker leddelt lavtgulvsbus  
 CH Dobbeltdekker leddelt lavtgulvsbus

*Køretøjer i gruppe II (jf. direktiv 2001/85/EF »Busser og rutebiler«)*

CI Enkeltdekker  
 CJ Dobbeltdekker  
 CK Leddelt enkeltdekker  
 CL Leddelt dobbeltdekker  
 CM Enkeltdekker lavtgulvsbus  
 CN Dobbeltdekker lavtgulvsbus  
 CO Enkeltdekker leddelt lavtgulvsbus  
 CP Dobbeltdekker leddelt lavtgulvsbus

*Køretøjer i gruppe III (jf. direktiv 2001/85/EF)*

CQ Enkeltdekker  
 CR Dobbeltdekker  
 CS Enkeltdekker ledbus  
 CT Dobbeltdekker ledbus

*Køretøjer i kategori A (jf. direktiv 2001/85/EF)*

CU Enkeltdekker  
 CV Enkeltdekker lavtgulvsbus

Køretøjer i kategori B (jf. direktiv 2001/85/EF »Busser og rutebiler«)

CW Enkeltdekker

3. Køretøjer N

BA Lastbil Der henvises til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 97/27/EF af 22. juli 1997 om masse og dimensioner for visse motorkøretøjsklasser og påhængskøretøjer dertil <sup>(1)</sup>, bilag I, punkt 2.1.1.

BB Varevogn Lastbil med førerhus indbygget i karrosseriet.

BC Bil til sættevogn Der henvises til direktiv 97/27/EF, bilag I, punkt 2.1.1.

BD Bil til påhængsvogn Der henvises til direktiv 97/27/EF, bilag I, punkt 2.1.1.

— Hvis imidlertid et køretøj, som er defineret som BB og har en teknisk tilladelig maksimal masse på højst 3 500 kg:

— har flere end seks siddepladser foruden førerens,

eller

— opfylder begge følgende betingelser:

i) der er højst seks siddepladser foruden førerens, og

ii)  $P - (M + N \times 68) \leq N \times 68$

anses dette køretøj ikke for at tilhøre klasse N.

— Hvis imidlertid et køretøj, som er defineret som BA, som BB med en teknisk tilladelig maksimal masse på over 3 500 kg, eller som BC eller BD, opfylder mindst én af følgende betingelser:

i) antal siddepladser, foruden førerens, er over otte eller

ii)  $P - (M + N \times 68) \leq N \times 68$ ,

anses køretøjet ikke for at tilhøre klasse N.

»Siddeplads« P, M og N er defineret i del C, punkt 1, i dette bilag.

4. Køretøjer O

DA Sættevogn Der henvises til direktiv 97/27/EF, bilag I, punkt 2.2.2.

DB Almindelig påhængsvogn Der henvises til direktiv 97/27/EF, bilag I, punkt 2.2.3.

DC Kærre Der henvises til direktiv 97/27/EF, bilag I, punkt 2.2.4.

5. Køretøjer til særlig anvendelse

SA Campingbiler (Se bilag II A, punkt 5.1.)

SB Pansrede køretøjer (Se bilag II A, punkt 5.2.)

SC Ambulancer (Se bilag II A, punkt 5.3.)

SD Rustvogne (Se bilag II A, punkt 5.4.)

SE Campingvogne (Se bilag II A, punkt 5.6.)

SF Mobilkraner (Se bilag II A, punkt 5.7.)

SG Andre køretøjer til særlig anvendelse (Se bilag II A, punkt 5.8.).

SH Køretøj med kørestolsadgang (Se bilag II, A, punkt 5.5.)

<sup>(1)</sup> EFT L 233 af 25.8.1997, s. 1. Senest ændret ved Kommissionens direktiv 2003/19/EF (EUT L 79 af 26.3.2003, s. 6).

## BILAG V

**Fremgangsmåde for EF-typegodkendelse af køretøjer**

1. Ved ansøgning om typegodkendelse af et køretøj skal den EF-typegodkendende myndighed:
  - a) kontrollere, at alle de EF-typegodkendelsesattester, der er udstedt i henhold til gældende retsakter vedrørende typegodkendelse af køretøjer, omfatter den pågældende type køretøj og svarer til de fastsatte krav
  - b) ved gennemgang af dokumentationsmaterialet sikre sig, at de køretøjsspecifikationer og -data, der kræves i del I i oplysningsskemaet vedrørende køretøjerne, også indgår i informationspakken og i EF-typegodkendelsesattesterne i henhold til de relevante retsakter, og i de tilfælde, hvor et punkt i del I i oplysningsskemaet ikke findes i informationspakken vedrørende en af retsakterne, kontrollere, at den pågældende del eller egenskab svarer til oplysningerne i informationsmappen
  - c) på stikprøver af køretøjer af den type, der skal godkendes, foretage eller lade foretage inspektion af køretøjsdele og systemer for at kontrollere, at køretøjet/køretøjerne er konstrueret i overensstemmelse med oplysningerne i den informationspakke, der er godkendt for så vidt angår de relevante EF-typegodkendelsesattester
  - d) om nødvendigt foretage eller lade foretage kontrol af monteringen af separate tekniske enheder
  - e) når det er relevant, udføre eller lade udføre den nødvendige kontrol af tilstedeværelsen af de anordninger, som er foreskrevet i fodnote 1 og 2 i del I i bilag IV.
2. Der skal til inspektionen i henhold til punkt 1, litra c) udtages tilstrækkeligt mange køretøjer til, at der kan ske passende kontrol af de forskellige kombinationer, der skal godkendes, efter følgende kriterier:

Køretøjets klasse	M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>
Kriterier										
Motor	X	X	X	X	X	X	—	—	—	—
Gearkasse	X	X	X	X	X	X	—	—	—	—
Antal aksler	—	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Drivaksler (antal, placering, indbyrdes forbindelse)	X	X	X	X	X	X	—	—	—	—
Styrende aksler (antal og placering)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Karrosseriform	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Antal døre	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Højre- eller venstrestyring	X	X	X	X	X	X	—	—	—	—
Antal sæder	X	X	X	X	X	X	—	—	—	—
Udstyrsniveau	X	X	X	X	X	X	—	—	—	—

3. Hvis der ikke foreligger godkendelsesattester med hensyn til de relevante retsakter, skal den EF-typegodkendende myndighed:
  - a) sørge for den prøvning og kontrol, som hvert enkelt af de relevante retsakter kræver
  - b) kontrollere, at køretøjet svarer til oplysningerne i informationsmappen og opfylder de tekniske krav i alle de relevante retsakter
  - c) om nødvendigt foretage eller lade foretage kontrol af monteringen af separate tekniske enheder
  - d) om nødvendigt foretage eller lade foretage den nødvendige kontrol af, at der forefindes de anordninger, som er foreskrevet i fodnote 1 og 2 i del I i bilag IV.

## Tillæg 1

**Standarder, som enhederne i artikel 41 skal overholde**

1. Aktiviteter knyttet til prøvning med henblik på typegodkendelse, som skal udføres i overensstemmelse med de retsakter, der er anført i bilag IV:
    - 1.1. Kategori A (prøvninger, der udføres i egne lokaler):

EN ISO/IEC 17025: 2005 om de generelle krav til prøvnings- og kalibreringslaboratoriers kompetence.

En teknisk tjeneste, der er udpeget med henblik på kategori A-aktiviteter, kan udføre eller føre tilsyn med prøvninger, der er omhandlet i de retsakter, som tjenestens udpegelse omfatter, i en fabrikants eller en tredjeparts lokaler.
    - 1.2. Kategori B (tilsyn med prøvninger, der udføres i fabrikantens eller tredjepartens lokaler):

EN ISO/IEC 17020: 2004 om generelle kriterier for drift af de forskellige typer organer, der foretager inspektion.

Den tekniske tjeneste skal, inden den udfører eller fører tilsyn med prøvninger i en fabrikants eller tredjeparts lokaler, kontrollere, at prøvelokalerne og måleudstyret opfylder de relevante krav i den i punkt 1.1. omhandlede standard.
  2. Aktiviteter knyttet til produktionsoverensstemmelse
    - 2.1. Kategori C (procedure for den indledende vurdering af fabrikantens kvalitetsstyringssystem og revision af tilsynet med det):

EN 45012: 1998 om de generelle krav for organer, der foretager vurdering og certificering/registrering af kvalitetsstyringssystemer.
    - 2.2. Kategori D (inspektion eller prøvning af produktionseksemplarer eller tilsyn hermed):

EN ISO/IEC 17020: 2004 om de generelle kriterier for drift af forskellige typer organer, der foretager inspektion.
-

## Tillæg 2

**Procedure for vurdering af de tekniske tjenester**

## 1. FORMÅL MED DETTE TILLÆG

- 1.1. Dette tillæg angiver vilkårene for, hvordan den i artikel 42 omhandlede kompetente myndighed skal foretage vurdering af de tekniske tjenester.
- 1.2. Disse krav finder efter omstændighederne tilsvarende anvendelse på alle tekniske tjenester, uanset deres retlige status (uafhængig organisation, fabrikant eller godkendende myndighed i egenskab af teknisk tjeneste).

## 2. VURDERINGSPRINCIPPER

Vurderingen bygger på en række principper:

- uafhængighed, der er en forudsætning for konklusionernes upartiskhed og objektivitet
- en evidensbaseret metode, der sikrer pålidelige og reproducerbare konklusioner.

Auditørerne skal udvise tillid og integritet, og de skal overholde deres tavshedspligt og optræde med diskretion. De skal aflægge sandfærdig og nøjagtig beretning om resultater og konklusioner.

## 3. KVALIFIKATIONSKRAV TIL AUDITØRERNE

- 3.1. Vurderingerne må kun foretages af auditører med de nødvendige tekniske og administrative kvalifikationer.
- 3.2. Auditørernes uddannelse skal være målrettet mod vurderingsvirksomhed. Derudover skal de have specifikt fagligt kendskab til det tekniske område, hvor den tekniske tjeneste udøver sin virksomhed.
- 3.3. Med forbehold af bestemmelserne i punkt 3.1 og 3.2 skal vurderingen i artikel 42, stk. 4, foretages af auditører, der er uafhængige af de aktiviteter, der vurderes.

## 4. ANSØGNING OM UDPEGELSE

- 4.1. En behørigt bemyndiget repræsentant for den ansøgende tekniske tjeneste skal til den kompetente myndighed indgive en formel ansøgning, der skal indeholde følgende:
  - a) almindelige data vedrørende den tekniske tjeneste, herunder juridisk enhed, navn, adresser, retlig status, menneskelige og tekniske ressourcer
  - b) almindelige oplysninger om den tekniske tjeneste, såsom aktiviteter, eventuel placering inden for en større juridisk enhed samt adresser på alle de fysiske arbejdssteder, der skal omfattes af udpegelsen
  - c) tilsagn om at opfylde kravene til udpegelse og den tekniske tjenestes øvrige forpligtelser, som de fremgår af de pågældende direktiver
  - d) en beskrivelse af den overensstemmelsesvurdering, som den tekniske tjeneste foretager inden for rammerne af de gældende direktiver, og en fortegnelse over de direktiver, som den tekniske tjeneste søges udpeget til, herunder i givet fald kapacitetsgrænser.
  - e) et eksemplar af den tekniske tjenestes kvalitetshåndbog.
- 4.2. Den kompetente myndighed skal gennemgå nøjagtigheden i oplysningerne fra den tekniske tjeneste.



## 5. GENNEMGANG AF RESSOURCER

Den kompetente myndighed skal på grundlag af sin egen politik, sin kompetence og antallet af egnede auditører og eksperter overveje, om den er i stand til at foretage vurderingen af den tekniske tjeneste.

## 6. UDFØRELSE AF VURDERINGEN I UNDERENTREPRISE

6.1. Den kompetente myndighed kan give dele af vurderingen i underentreprise hos en anden udpegende myndighed eller anmode tekniske eksperter fra andre kompetente myndigheder om bistand. Underentreprenører og eksperter skal godkendes af den anmodende tekniske tjeneste.

6.2. Den kompetente myndighed skal tage hensyn til akkrediteringsattester med tilstrækkelig bredde, når den foretager en samlet vurdering af den tekniske tjeneste.

## 7. FORBEREDELSE AF VURDERINGEN

7.1. Den kompetente myndighed skal formelt udpege en vurderingsgruppe. Den skal sikre, at den nødvendige ekspertise er til stede ved hver arbejdsopgave. Gruppen som helhed skal navnlig:

- a) have tilstrækkeligt kendskab til det specifikke område, som den ansøgte udpegelse vedrører
- b) have tilstrækkelig forståelse af området til at kunne foretage en pålidelig vurdering af den tekniske tjenestes kompetence inden for det område, som udpegelsen omfatter.

7.2. Den kompetente myndighed skal klart definere vurderingsgruppens opgave. Gruppens arbejde består i at gennemgå de dokumenter, der er indsamlet fra den ansøgende tekniske tjeneste, og foretage en vurdering på stedet.

7.3. Den kompetente myndighed skal aftale en dato og tidsplan for vurderingen med den tekniske tjeneste og den vurderingsgruppe, der er udpeget. Det er imidlertid den kompetente myndighed, der er ansvarlig for at få fastsat en dato, der er i overensstemmelse med planen for tilsyn og fornyet vurdering.

7.4. Den kompetente myndighed skal sikre, at vurderingsgruppen får udleveret de nødvendige kriterier, tidligere vurderinger samt den tekniske tjenestes relevante dokumenter og journaler.

## 8. VURDERING PÅ STEDET

Vurderingsgruppen skal foretage vurderingen af den tekniske tjeneste på det sted, hvor tjenesten er placeret, og hvorfra den udøver en eller flere nøgleaktiviteter, og den skal i givet fald bevidne den tekniske tjenestes arbejde på andre udvalgte lokaliteter.

## 9. ANALYSE AF RESULTATERNE OG VURDERINGSRAPPORT

9.1. Vurderingsgruppen skal analysere alle relevante oplysninger og al relevant dokumentation, der indsamles under gennemgangen af dokumenter og journaler og vurderingen på stedet. Denne analyse skal være tilstrækkelig til, at gruppen kan vurdere den tekniske tjenestes kompetence, og i hvor høj grad den opfylder betingelserne for udpegelse.

9.2. Den kompetente myndigheds rapporteringsprocedurer skal sikre, at følgende betingelser er opfyldt.

9.2.1. Der skal afholdes et møde mellem vurderingsgruppen og den tekniske tjeneste, inden gruppen forlader lokaliteten. Vurderingsgruppen skal på mødet fremlægge en skriftlig og/eller mundtlig rapport om resultaterne af analysen. Den tekniske tjeneste skal have mulighed for at stille spørgsmål vedrørende resultaterne, herunder eventuel manglende opfyldelse af betingelserne, og om grundlaget for resultaterne.

9.2.2. Den tekniske tjeneste skal omgående modtage en skriftlig rapport om resultatet af vurderingen. Denne vurderingsrapport skal indeholde bemærkninger om kompetence og overensstemmelse og skal påpege eventuel manglende overensstemmelse, der skal afhjælpes for at opfylde alle betingelserne for udpegelse.

- 9.2.3. Den tekniske tjeneste skal opfordres til at reagere på vurderingsrapporten og beskrive, hvilke konkrete foranstaltninger den har truffet eller har planlagt at træffe inden for en nærmere fastsat tidsfrist, til afhjælpning af eventuel manglende overensstemmelse.
- 9.3. Den kompetente myndighed skal sikre, at den tekniske tjenestes foranstaltninger til afhjælpning af den manglende overensstemmelse gennemgås for at se, om de forekommer tilstrækkelige og effektive. Hvis den tekniske tjenestes foranstaltninger forekommer utilstrækkelige, skal der anmodes om flere oplysninger. Derudover kan der anmodes om dokumentation for, at foranstaltningerne er blevet gennemført i praksis, eller der kan foretages en opfølgende vurdering for at kontrollere, at de korrigerende foranstaltninger er blevet gennemført i praksis.
- 9.4. Vurderingsrapporten skal mindst indeholde:
- unik identifikation af den tekniske tjeneste
  - den eller de dato(er), hvor vurderingen på stedet er foretaget
  - navnet eller navnene på den eller de auditor(er)/ekspert(er), der har deltaget i vurderingen
  - unik identifikation af samtlige vurderede lokaliteter
  - foreslået rækkevidde af den pågældende udpegelse
  - en erklæring om, hvorvidt den tekniske tjenestes interne organisation og procedurer, vurderet ud fra tjeneestens opfyldelse af betingelserne for udpegelse, er tilstrækkelige til at skabe tillid til tjenestens kompetence
  - oplysning om, hvorvidt al manglende overensstemmelse er afhjulpet
  - en anbefaling af, om ansøgeren bør udpeges eller bekræftes som teknisk tjeneste og i bekræftende fald udpegelsens rækkevidde.
10. TILDELING/BEKRÆFTELSE AF EN UDPEGELSE
- 10.1. Den godkendende myndighed skal uden ubegrundet forsinkelse træffe afgørelse om, hvorvidt den skal tildele, bekræfte eller forlænge en udpegelse på grundlag af rapport(en)(erne) og andre relevante oplysninger.
- 10.2. Den godkendende myndighed skal udstede en attest til den tekniske tjeneste. Attesten skal indeholde følgende oplysninger:
- den godkendende myndigheds identitet og logo
  - den udpegede tekniske tjenestes unikke identitet
  - udpegelsens ikrafttrædelsesdato og udløbsdatoen
  - en kort angivelse af eller en henvisning til udpegelsens anvendelsesområde (gældende direktiver, forordninger eller dele deraf)
  - en overensstemmelseserklæring og en henvisning til dette direktiv.
11. FORNYET VURDERING OG TILSYN
- 11.1. Fornyet vurdering svarer til en indledende vurdering bortset fra, at erfaringer fra tidligere vurderinger skal tages med i betragtning. Tilsyn i form af vurdering på stedet er mindre omfattende end fornyet vurdering.
- 11.2. Den kompetente myndighed skal udarbejde sin plan for fornyet vurdering af og tilsyn med hver enkelt udpeget teknisk tjeneste på en sådan måde, at der regelmæssigt vurderes repræsentative eksempler på udpegelsens anvendelsesområde.

Intervallet mellem vurderinger på stedet, hvad enten det drejer sig om fornyet vurdering eller tilsyn, afhænger af den tekniske tjenestes dokumenterede stabilitet.

- 11.3. Hvis der ved tilsyn eller fornyet vurdering konstateres manglende overensstemmelse, skal den kompetente myndighed fastsætte stramme tidsfrister for gennemførelsen af korrigerende foranstaltninger.
  - 11.4. Hvis de korrigerende foranstaltninger eller forbedringerne ikke er foretaget inden for den aftalte tidsramme eller skønnes at være utilstrækkelige, skal den kompetente myndighed vedtage passende foranstaltninger, såsom at foretage endnu en vurdering, suspendere udpegelsen/trække den tilbage for en eller flere af de aktiviteter, som udpegelsen af den tekniske tjeneste omfatter.
  - 11.5. Hvis den kompetente myndighed beslutter at suspendere udpegelsen af en teknisk tjeneste eller trække den tilbage, skal den underrette tjenesten ved anbefalet brev. Den kompetente myndighed skal under alle omstændigheder vedtage alle nødvendige foranstaltninger for at sikre kontinuiteten i de aktiviteter, som allerede udføres af den tekniske tjeneste.
12. REGISTRERING AF UDPEGEDE TEKNISKE TJENESTER
- 12.1. Den kompetente myndighed skal føre protokol over de tekniske tjenester for at dokumentere, at betingelserne for udpegelsen, bl.a. med hensyn til kompetence, faktisk er opfyldt.
  - 12.2. Den kompetente myndighed skal opbevare protokollerne over de tekniske tjenester sikkert, så fortroligheden sikres.
  - 12.3. Protokollerne over de tekniske tjenester skal mindst indeholde:
    - a) relevant korrespondance
    - b) registrering af vurderinger og vurderingsrapporter
    - c) kopier af udpegelsesattester.
-

## BILAG VIII

## PRØVNINGSRESULTATER

(Udfyldes af den godkendende myndighed og vedlægges køretøjets EF-typegodkendelsesattest)

I hvert tilfælde skal det af oplysningerne klart fremgå, hvilken variant og version, de gælder for. For én given version må der kun foreligge ét resultat. Det er dog tilladt at angive en kombination af flere resultater pr. version, som viser den mest ugunstige situation. I sidstnævnte tilfælde skal der anføres en bemærkning om, at for punkter mærket (\*) er kun angivet de resultater, som viser den mest ugunstige situation.

## 1. Resultater af støjniveaumålinger

Nummer på basisretsakten og den seneste ændringsretsakt, som finder anvendelse på godkendelsen. For retsakter med to eller flere gennemførelsesfaser angives også gennemførelsesfasen:

Variant/version:	...	...	...
Kørselsmåling (dB(A)/E):	...	...	...
Standmåling (dB(A)/E):	...	...	...
ved (min <sup>-1</sup> ):	...	...	...

## 2. Resultater af måling af udstødningsgassen

## 2.1. Luftforurening fra motorkøretøjer.

Angiv den seneste ændringsretsakt, som finder anvendelse på godkendelsen. Har retsakten to eller flere gennemførelsesfaser, angives desuden gennemførelsesfasen:

Brændstof(fer) <sup>(1)</sup>: ... (diesel, benzin, LPG, NG, kombineret: benzin/LPG, kombineret benzin/NG, ethanol ...)

2.1.1. Type I-prøve <sup>(2)</sup>, emissioner under testcyklussen efter koldstart

Variant/Version:	...	...	...
CO	...	...	...
HC	...	...	...
NO <sub>x</sub>			
HC + NO <sub>x</sub>			
Partikler	...	...	...

2.1.2. Type II-prøve <sup>(2)</sup>, foreskrevne emissionsdata:

Type II, prøvning ved lav tomgang:

Variant/Version:	...	...	...
CO %	...	...	...
Motorhastighed	...	...	...
Motorolietemperatur	...	...	...

<sup>(1)</sup> Når der gælder begrænsninger for brændstoffet, angives disse (f.eks. naturgas, L-området eller H-området).

<sup>(2)</sup> Gentages for både benzin og gas, hvis køretøjet kan køre på både benzin og gas. Køretøjer, der kan køre på både benzin og gasformigt brændstof, men hvis benzinanlæg udelukkende er til brug i nødsituationer og ved start, og hvis benzintank højst kan rumme 15 l benzin, betragtes i henseende til denne prøve som køretøjer, der kun kan køre på gas.

Type II, prøvning ved høj tomgang:

Variant/version:	...	...	...
CO %	...	...	...
Lambda-værdi	...	...	...
Motorhastighed			
Motorolietemperatur	...	...	...

2.1.3. Resultat af type-III prøve: ...

2.1.4. Resultat af type IV-prøve (fordampningsprøve): ... g/prøve

2.1.5. Resultat af type V-holdbarhedsprøve:

— Holdbarhedsprøve: 80 000 km/100 000 km/ikke relevant <sup>(1)</sup>

— Ældningsfaktor DF: beregnet/fastsat <sup>(1)</sup>

— Størrelse af specifikation:

CO: ...

HC: ...

NO<sub>x</sub>: ...

2.1.6. Resultat af type VI-emissionsprøve ved lav omgivende temperatur:

Variant/version:	...	...	...
CO g/km			
HC g/km			

2.1.7. Selvttest: ja/nej <sup>(1)</sup>

2.2. Emission fra dieselmotorer til fremdrift af køretøjer.

Angiv nummeret på den seneste ændringsretsakt, der er relevant for godkendelsen. Har retsakten to eller flere gennemførelsesfaser, angives desuden gennemførelsesfasen: ...

Brændstof(fer) <sup>(2)</sup>: ... (diesel, benzin, LPG, NG, ethanol osv.)

2.2.1. Resultater af ESC-prøve <sup>(3)</sup>

CO: g/kWh

THC: g/kWh

NO<sub>x</sub>: g/kWh

PT: g/kWh

2.2.2. Resultat af ELR-prøve <sup>(3)</sup>

Røgtæthed: ... m<sup>-1</sup>

<sup>(1)</sup> Det ikke relevante slettes.

<sup>(2)</sup> Når der gælder begrænsninger for brændstoffet, angives disse (f.eks. naturgas, L-området eller H-området).

<sup>(3)</sup> Hvis relevant.

2.2.3. Resultat af ETC-prøve <sup>(1)</sup>

CO:	g/kWh
THC:	g/kWh <sup>(1)</sup>
NMHC:	g/kWh <sup>(1)</sup>
CH <sub>4</sub> :	g/kWh <sup>(1)</sup>
NO <sub>x</sub> :	g/kWh <sup>(1)</sup>
PT:	g/kWh <sup>(1)</sup>

## 2.3. Luftforurening fra dieselmotorer.

Angiv nummeret på den seneste ændringsretsakt, der er relevant for godkendelsen. Har retsakten to eller flere gennemførelsesfaser, angives desuden gennemførelsesfasen:

## 2.3.1. Resultater af måling ved fri acceleration

Variant/version:	...	...	...
Korrigeret værdi af absorptionskoefficienten (m <sup>-1</sup> ):	...	...	...
Normal tomgangshastighed			
Maksimal motorhastighed			
Olietemperatur (min./maks.)			

3. Resultater af måling af CO<sub>2</sub>-emission/brændstofforbrug <sup>(1)</sup> <sup>(2)</sup>.

Nummeret på basisretsakten og den seneste ændringsretsakt, der er relevant for godkendelsen:

Variant/version:	...	...	...
CO <sub>2</sub> -emission (bykørsel) (g/km)	...	...	...
CO <sub>2</sub> -emission (ikke-bymæssige omgivelser) (g/km)	...	...	...
CO <sub>2</sub> -emission (kombineret) (g/km)	...	...	...
Brændstofforbrug (bykørsel) (l/100 km) <sup>(3)</sup>	...	...	...
Brændstofforbrug (ikke-bymæssige omgivelser) (l/100 km) <sup>(3)</sup>	...	...	...
Brændstofforbrug (kombineret) (l/100 km) <sup>(3)</sup>	...	...	...

<sup>(1)</sup> Hvis relevant.

<sup>(2)</sup> Gentages for både benzin og gas, hvis køretøjet kan køre på både benzin og gas. Køretøjer, der kan køre på både benzin og gasformigt brændstof, men hvis benzinanlæg udelukkende er til brug i nødsituationer og ved start, og hvis benzintank højst kan rumme 15 l benzin, betragtes i henseende til denne prøve som køretøjer, der kun kan køre på gas.

<sup>(3)</sup> For køretøjer der kører på NG, erstattes »l/100 km« af »m<sup>3</sup>/100 km«.

## BILAG IX

## EF-OVERENSSTEMMELSESERKLÆRING

For færdigopbygget køretøj/etapevis færdigopbygget <sup>(1)</sup> køretøj

## DEL I

(Største format: A4 (210 × 297 mm), eller foldet til denne størrelse)

Side 1

Undertegnede:

(Fulde navn)

erklærer, at køretøj:

0.1. Fabriksmærke (firmabetegnelse):

0.2. Type:

variant <sup>(2)</sup>:

version <sup>(2)</sup>:

0.2.1. Handelsbetegnelse(r):

0.4. Klasse:

0.5. Navn og adresse på fabrikanten af basiskøretøjet:

Navn og adresse på fabrikanten, der har udført den seneste opbygningsetape på køretøjet <sup>(1)</sup>:

0.6. Anbringelsessted for foreskrevne skilte:

Køretøjets identifikationsnummer:

Placering af køretøjets identifikationsnummer på chassiset:

baseret på den (de) køretøjstype(r), der er beskrevet i følgende EF-typegodkendelse(r) <sup>(1)</sup>

Basiskøretøj:

Fabrikant:

EF-typegodkendelsesnummer:

Dateret:

<sup>(1)</sup> Det ikke gældende overstreges.

<sup>(2)</sup> Også den numeriske eller alfanumeriske identifikationskode anføres. Denne kode må ikke bestå af mere end henholdsvis 25 positioner for en variant og 35 positioner for en version.

Trin 2: Fabrikant:

EF-typegodkendelsesnummer:

Dateret:

i alle henseender svarer til den færdigopbyggede/etapevis færdigopbyggede <sup>(1)</sup> type, der er beskrevet i

EF-typegodkendelse nr.:

Dato:

Køretøjet kan endeligt registreres i medlemsstater med højre-/venstrekørsel <sup>(2)</sup> som benytter metriske enheder/måleenhederne i det britiske imperium <sup>(3)</sup> til speedometeret, uden yderligere EF-typegodkendelse.

(Sted) (Dato):

(Underskrift) (Stilling)

Bilag (kun for etapevis godkendte køretøjstyper): overensstemmelseserklæring for hver etape.

Side 2

### For færdigopbygget køretøj/etapevis færdigopbygget køretøj M<sub>1</sub>

(Nedenfor benyttes samme værdier og enheder som i de pågældende retsakters typegodkendelsesdokumenter. Ved efterprøvning af produktionens overensstemmelse skal værdierne verificeres i henhold til de metoder, der foreskrives i de pågældende retsakter, under hensyntagen til deri tilladte tolerancer for efterprøvning af produktionens overensstemmelse).

1. Antal aksler: ... og hjul: ...
2. Drivaksler:
3. Akselafstand: ... mm
5. Sporvidde: 1. ... mm 2. ... mm 3. ... mm
- 6.1. Længde: ... mm
- 7.1. Bredde: ... mm
8. Højde: ... mm
11. Overhæng bagtil: ... mm
- 12.1. Masse af køretøj med karrosseri i køreklar stand: ... kg
- 14.1. Teknisk tilladt totalmasse: ... kg
- 14.2. Denne masses fordeling på akslerne: 1. ... kg 2. ... kg 3. ... kg osv.
- 14.3. Teknisk tilladt akseltryk på hver aksel: 1. ... kg 2. ... kg 3. ... kg osv.
16. Tilladt taglast: ... kg
17. Tilladt masse af påhængskøretøj (med bremses): ... kg; (uden bremses): ... kg
18. Tilladt masse af vogntog: ... kg
- 19.1. Tilladt lodret belastning på tilkoblingsanordningen: ... kg

<sup>(1)</sup> Det ikke gældende overstreges.

<sup>(2)</sup> Angiv, om køretøjet, således som det er produceret, er egnet til brug til enten højre- eller venstrekørsel eller til både højre- og venstrekørsel.

<sup>(3)</sup> Angiv, om det monterede speedometer anvender metriske eller både metriske og britiske enheder.



20. Motorfabrikant:
21. Motorkode som markeret på motoren:
22. Funktionsprincip:
  - 22.1. Direkte indsprøjtning: ja/nej <sup>(1)</sup>
23. Antal cylindre og cylinderarrangement:
24. Slagvolumen: ... cm<sup>3</sup>
25. Brændstof:
26. Største nettoeffekt: ... kW ved ... min<sup>-1</sup>
27. Kobling (type):
28. Gearkasse (type):
29. Gearudvekslingsforhold: 1. ... 2. ... 3. ... 4. ... 5. ... 6. ...
30. Endeligt udvekslingsforhold:
32. Dæk og hjul: Aksel 1: ... Aksel 2: ... Aksel 3: ... (for dæk af kategori Z, som er bestemt til montering på køretøjer med maksimumhastighed over 300 km/h, angives de væsentlige dækegenskaber)
34. For styreapparat, servoforstærkningens art:
35. Kort beskrivelse af bremsesystemet:
37. Karrosseriets art:
38. Køretøjets farve <sup>(2)</sup>:
41. Antal og arrangement af udstigningsdøre:
  - 42.1. Antal og placering af siddepladser:
    - 43.1. EF-typegodkendelsesmærke for tilkoblingsanordning, hvis monteret:
44. Tophastighed: ... km/h.
45. Støjniveau

Nummer på basisretsakt og seneste ændringsretsakt, der er relevant for EF-typegodkendelsen. For en retsakt, der gennemføres i flere faser, anføres ligeledes gennemførelsesfasen: ...

Standmåling: ... dB(A) ved et motoromdrejningstal på: ... min<sup>-1</sup>

Kørselsmåling: ... dB(A)

<sup>(1)</sup> Det ikke gældende overstreges.

<sup>(2)</sup> Anføres som følgende basisfarver: hvid, gul, orange, rød, lilla/violet, blå, grøn, grå, brun eller sort.

46.1. Emissioner med udstødningsgassen <sup>(1)</sup>:

Nummer på basisretsakt og seneste ændringsretsakt, der er relevant for EF-typegodkendelsen. For en retsakt, der gennemføres i flere faser, anføres ligeledes gennemførelsesfasen: ...

## 1. prøvningsprocedure: ...

CO: ... HC: ... NO<sub>x</sub>: ... HC + NO<sub>x</sub>: ...

Røg (korrigeret værdi for absorptionskoefficient (m<sup>-1</sup>)):... Partikler: ...

## 2. prøvningsprocedure (hvis relevant) ...

CO: ... NO<sub>x</sub>: ... NMHC: ... THC:... CH<sub>4</sub>: ... Partikler: ...

46.2. CO<sub>2</sub>-emission/brændstofforbrug <sup>(1)</sup>:

Nummer på basisretsakt og seneste ændringsretsakt, der er relevant for EF-typegodkendelsen: ...

	CO <sub>2</sub> -emission	Brændstofforbrug
Bykørsel	... g/km	... l/100 km/m <sup>3</sup> /100 km <sup>(2)</sup>
Landevejskørsel:	... g/km	... l/100 km/m <sup>3</sup> /100 km <sup>(2)</sup>
Kombineret by-/landevejskørsel:	... g/km	... l/100 km/m <sup>3</sup> /100 km <sup>(2)</sup>

## 47. Afgiftsklasse eller national kodebetegnelse (hvis relevant):

— Belgien: ...	— Bulgarien: ...	— Den Tjekkiske Republik: ...
— Danmark: ...	— Tyskland: ...	— Estland: ...
— Grækenland: ...	— Spanien: ...	— Frankrig: ...
— Irland: ...	— Italien: ...	— Cypern: ...
— Letland: ...	— Litauen: ...	— Luxembourg: ...
— Ungarn: ...	— Malta: ...	— Nederlandene: ...
— Østrig: ...	— Polen: ...	— Portugal: ...
— Rumænien: ...	— Slovenien: ...	— Slovakiet: ...
— Finland: ...	— Sverige: ...	— Det Forenede Kongerige: ...

<sup>(1)</sup> For køretøjer, som kan fremdrives enten af benzin eller af et gasformigt brændstof, gentages punkterne. Til fremdrivning af køretøjerne kan anvendes både benzin og gasformigt brændstof, men når benzinsystemet er monteret til anvendelse i nødstilfælde, eller når benzintanken ikke kan rumme over 15 liter benzin, anses køretøjet, hvad angår prøvningen, for et køretøj, som alene kan køre på gasformigt brændstof.

<sup>(2)</sup> Det ikke gældende overstreges.

50. Bemærkninger <sup>(1)</sup>:

51. Undtagelser:

Side 2

### For færdigopbyggede eller etapevis færdigopbyggede køretøjer M<sub>2</sub> og M<sub>3</sub>

(Nedenfor benyttes samme værdier og enheder som i de pågældende retsakters typegodkendelsesdokumenter. Ved efterprøvning af produktionens overensstemmelse skal værdierne verificeres i henhold til de metoder, der foreskrives i de pågældende retsakter, under hensyntagen til deri tilladte tolerancer for efterprøvning af produktionens overensstemmelse).

1. Antal aksler: ... og hjul: ...
2. Drivaksler: ...
3. Akselafstand: ... mm
5. Sporvidde: 1. ... mm 2. ... mm 3. ... mm 4. ... mm
- 6.1. Længde: ... mm
- 6.3. Afstand mellem køretøjets forende og centrum af tilkoblingsanordningen: ... mm
- 7.1. Bredde: ... mm
8. Højde: ... mm
- 10.1. Vejareal, som køretøjet dækker: ... m<sup>2</sup>
11. Overhæng bagtil: ... mm
- 12.1. Masse af køretøj med karrosseri i køreklar stand: ... kg
- 14.1. Teknisk tilladt totalmasse: ... kg
- 14.2. Denne masses fordeling på akslerne: 1. ... kg 2. ... kg 3. ... kg 4. ... kg
- 14.4. Teknisk tilladt akseltryk pr. aksel/akselgruppe: 1. ... kg 2. ... kg 3. ... kg 4. ... kg
16. Tilladt taglast: ... kg
17. Tilladt masse af påhængskøretøj (med bremses): ... kg; (uden bremses): ... kg
18. Teknisk tilladt masse af vogntog ...kg
- 19.1. Teknisk tilladt maksimal belastning på motorkøretøjets tilkoblingsanordning...kg
20. Motorfabrikant:
21. Motorkode som markeret på motoren:
22. Funktionsprincip:
  - 22.1. Direkte indsprøjtning: ja/nej <sup>(2)</sup>

<sup>(1)</sup> Hvis køretøjet er udstyret med 24 GHz-kortdistanceradarudstyr i henhold til afgørelse 2005/50/EF skal fabrikanten her anføre følgende:  
»Køretøj udstyret med 24 GHz-kortdistanceradarudstyr«.

<sup>(2)</sup> Det ikke gældende overstreges.

23. Antal cylindre og cylinderarrangement:
24. Slagvolumen: ... cm<sup>3</sup>
25. Brændstof:
26. Største nettoeffekt: ... kW ved ... min<sup>-1</sup>
27. Kobling (type):
28. Gearkasse (type):
29. Gearudvekslingsforhold: 1. ... 2. ... 3. ... 4. ... 5. ... 6. ...
30. Endeligt udvekslingsforhold: ...
32. Dæk og hjul: Aksel 1: ... Aksel 2: ... Aksel 3: ... Aksel 4: ...
- 33.1. Drivende aksel (aksler) monteret med luftaffjedring eller tilsvarende: ja/nej <sup>(1)</sup>
34. For styreapparat, servoforstærkningens art: ...
35. Kort beskrivelse af bremsesystemet:
36. Tryk i fødeledning til påhængskøretøjets bremsesystem: ... bar
37. Karrosseriets art:
41. Dørudformning og antal døre:
- 42.2. Antal siddepladser (foruden førerens plads):
- 42.3. Antal ståpladser:
- 43.1. EF-typegodkendelsesmærke for tilkoblingsanordning, hvis monteret:
44. Tophastighed: ... km/h
45. Støjniveau

Nummer på basisretsakt og seneste ændringsretsakt, der er relevant for typegodkendelsen.

For en retsakt, der gennemføres i flere faser, anføres ligeledes gennemførelsesfasen:

Standmåling: ... dB(A) ved et motoromdrejningstal på ... min<sup>-1</sup>

Kørselsmåling: ... dB(A)

- 46.1. Emissioner med udstødningsgassen <sup>(2)</sup>:

Nummer på basisretsakt og seneste ændringsretsakt, der er relevant for EF-typegodkendelsen. For en retsakt, der gennemføres i flere faser, anføres ligeledes gennemførelsesfasen:

1. prøvningsprocedure: ...

CO: ... HC: ... NO<sub>x</sub>: ... HC + NO<sub>x</sub>: ...

Røg (korrigeret værdi af absorptionskoefficienten (m<sup>-1</sup>)): ... Partikler: ...

<sup>(1)</sup> Det ikke gældende overstreges.

<sup>(2)</sup> For køretøjer, som kan fremdrives enten af benzin eller af et gasformigt brændstof, gentages punkterne. Til fremdrivning af køretøjerne kan anvendes både benzin og gasformigt brændstof, men når benzinsystemet er monteret til anvendelse i nødstilfælde, eller når benzintanken ikke kan rumme over 15 liter benzin, anses køretøjet, hvad angår prøvningen, for et køretøj, som alene kan køre på gasformigt brændstof.

2. prøvningsprocedure (hvis relevant) ...

CO: ... NO<sub>x</sub>: ... NMHC: ... THC:... CH<sub>4</sub>: ... Partikler: ...

47. Afgiftsklasse eller national kodebetegnelse (hvis relevant):

— Belgien: ...	— Bulgarien: ...	— Den Tjekkiske Republik: ...
— Danmark: ...	— Tyskland: ...	— Estland: ...
— Grækenland: ...	— Spanien: ...	— Frankrig: ...
— Irland: ...	— Italien: ...	— Cypern: ...
— Letland: ...	— Litauen: ...	— Luxembourg: ...
— Ungarn: ...	— Malta: ...	— Nederlandene: ...
— Østrig: ...	— Polen: ...	— Portugal: ...
— Rumænien: ...	— Slovenien: ...	— Slovakiet: ...
— Finland: ...	— Sverige: ...	— Det Forenede Kongerige: ...

50. Bemærkninger (1):

51. Undtagelser:

Side 2

### For færdigopbygget køretøj/etapevis færdigopbygget køretøj N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> og N<sub>3</sub>

(Nedenfor benyttes samme værdier og enheder som i de pågældende retsakters EF-typegodkendelsesdokumenter. Ved efterprøvning af produktionens overensstemmelse skal værdierne verificeres i henhold til de metoder, der foreskrives i de pågældende retsakter, under hensyntagen til deri tilladte tolerancer for efterprøvning af produktionens overensstemmelse).

1. Antal aksler: ... og hjul: ...
2. Drivaksler: ...
3. Akselafstand: ... mm
- 4.1. Afstand mellem bagaksel og sættevognskoblingens akse (største og mindste): ... mm
5. Sporvidde: 1. ... mm 2. ... mm 3. ... mm 4. ... mm
- 6.1. Længde: ... mm
- 6.3. Afstand mellem køretøjets forende og centrum af tilkoblingsanordningen: ... mm
- 6.5. Lastefladens længde: ... mm
- 7.1. Bredde: ... mm
8. Højde: ... mm

(1) Hvis køretøjet er udstyret med 24 GHz-kortdistanceradarudstyr i henhold til afgørelse 2005/50/EF skal fabrikanten her anføre følgende: »Køretøj udstyret med 24 GHz-kortdistanceradarudstyr«.

- 10.2. Vejareal, som køretøjet dækker: (kun  $N_2$  og  $N_3$ ): ...  $m^2$
11. Overhæng bagtil: ... mm
- 12.1. Masse af køretøj med karrosseri i køreklar stand: ... kg
- 14.1. Teknisk tilladt totalmasse: ... kg
- 14.2. Denne masses fordeling på akslerne: 1. ... kg 2. ... kg 3. ... kg 4. ... kg
- 14.4. Teknisk tilladt akseltryk pr. aksel/akselgruppe: 1. ... kg 2. ... kg 3. ... kg 4. ... kg
15. Placering af optrækkelig(e) eller belastbar(e) aksel (aksler): ...
17. Teknisk tilladelig tilkoblet totalmasse for motorkøretøjet ved tilkobling af
  - 17.1. Påhængskøretøj med trækstang:
  - 17.2. Sættevogn:
  - 17.3. Kærre:
  - 17.4. Teknisk tilladelig masse af påhængskøretøj (uden bremses): ... kg
18. Teknisk tilladelig totalmasse af vogntog: ...kg
- 19.1. Teknisk tilladelig masse på motorkøretøjets koblingspunkt: ...kg
20. Motorfabrikant:
21. Motorkode som markeret på motoren:
22. Funktionsprincip:
  - 22.1. Direkte indsprøjtning: ja/nej <sup>(1)</sup>
23. Antal cylindre og cylinderarrangement:
24. Slagvolumen: ...  $cm^3$
25. Brændstof:
26. Største nettoeffekt: ... kW ved ...  $min^{-1}$
27. Kobling (type):
28. Gearkasse (type):
29. Gearudvekslingsforhold: 1. ... 2. ... 3. ... 4. ... 5. ... 6. ...
30. Endeligt udvekslingsforhold:
32. Dæk og hjul: Aksel 1: ... Aksel 2: ... Aksel 3: ... Aksel 4: ...
- 33.1. Drivende aksel (aksler) monteret med luftaffjedring eller tilsvarende: ja/nej <sup>(1)</sup>
34. For styreapparat, servoforstærkningens art:
35. Kort beskrivelse af bremsesystemet:
36. Tryk i fødeledning til påhængskøretøjets bremsesystem: ... bar

<sup>(1)</sup> Det ikke gældende overstreges.

37. Karrosseriets art:
38. Køretøjets farve <sup>(1)</sup> (kun N<sub>1</sub>):
39. Rumindhold af tank (kun tankvogne): ... m<sup>3</sup>
40. Maksimalt kranmoment kNm.
41. Dørudformning og antal døre:
- 42.1. Sæder, antal og placering:
- 43.1. EF-typegodkendelsesmærke for tilkoblingsanordning, hvis monteret:
44. Tophastighed: ... km/h
45. Støjniveau

Nummer på basisretsakt og seneste ændringsretsakt, der er relevant for typegodkendelsen. For en retsakt, der gennemføres i flere faser, anføres ligeledes gennemførelsesfasen: ...

Standmåling: ... dB(A) ved et motoromdrejningstal på: ... min<sup>-1</sup>

Kørselsmåling: ... dB(A)

- 46.1. Emissioner med udstødningsskassen <sup>(2)</sup>:

Nummer på basisretsakt og seneste ændringsretsakt, der er relevant for EF-typegodkendelsen. For en retsakt, der gennemføres i flere faser, anføres ligeledes gennemførelsesfasen: ...

1. prøvningsprocedure: ...

CO: ... HC: ... NO<sub>x</sub>: ... HC + NO<sub>x</sub>: ...

Røg (korrigeret værdi af absorptionskoefficienten (m<sup>-1</sup>)): ... Partikler: ...

2. prøvningsprocedure (hvis relevant) ...

CO: ... NO<sub>x</sub>: ... NMHC: ... CH<sub>4</sub>: ... Partikler: ...

- 46.2. CO<sub>2</sub>-emission/brændstofforbrug <sup>(1)</sup> (kun N<sub>1</sub>):

Nummer på basisretsakt og seneste ændringsretsakt, der er relevant for EF-typegodkendelsen: ...

	CO <sub>2</sub> -emission	Brændstofforbrug
Bykørsel:	... g/km	... l/100 km eller for gas-formigt brændstof m <sup>3</sup> /100 km <sup>(3)</sup>
Landevejskørsel:	... g/km	... l/100 km eller for gas-formigt brændstof m <sup>3</sup> /100 km <sup>(3)</sup>
Kombineret by-/landevejskørsel:	... g/km	... l/100 km eller for gas-formigt brændstof m <sup>3</sup> /100 km <sup>(3)</sup>

<sup>(1)</sup> Anføres som følgende basisfarver: hvid, gul, orange, rød, lilla/violet, blå, grøn, grå, brun eller sort.

<sup>(2)</sup> For køretøjer, som kan fremdrives enten af benzin eller af et gasformigt brændstof, gentages punkterne. Til fremdrivning af køretøjerne kan anvendes både benzin og gasformigt brændstof, men når benzinsystemet er monteret til anvendelse i nødstilfælde, eller når benzintanken ikke kan rumme over 15 liter benzin, anses køretøjet, hvad angår prøvningen, for et køretøj, som alene kan køre på gasformigt brændstof.

<sup>(3)</sup> For køretøjer, som kan fremdrives enten af benzin eller af et gasformigt brændstof, gentages punkterne. Et køretøj, hvis benzinsystem er monteret til anvendelse i nødstilfælde, eller udelukkende til at starte motoren, og hvis benzintank ikke kan rumme over 15 liter benzin, anses, hvad angår prøvningen, for et køretøj, som alene kan køre på gasformigt brændstof.

47. Afgiftsklasse eller national kodebetegnelse (hvis relevant):

— Belgien: ...	— Bulgarien: ...	— Den Tjekkiske Republik: ...
— Danmark: ...	— Tyskland: ...	— Estland: ...
— Grækenland: ...	— Spanien: ...	— Frankrig: ...
— Irland: ...	— Italien: ...	— Cypern: ...
— Letland: ...	— Litauen: ...	— Luxembourg: ...
— Ungarn: ...	— Malta: ...	— Nederlandene: ...
— Østrig: ...	— Polen: ...	— Portugal: ...
— Rumænien: ...	— Slovenien: ...	— Slovakiet: ...
— Finland: ...	— Sverige: ...	— Det Forenede Kongerige: ...

48.1. EF-typegodkendt i henhold til de konstruktionsmæssige krav for transport af farligt gods: ja/kategori(er): .../nej <sup>(1)</sup>

48.2. EF-typegodkendt i henhold til de konstruktionsmæssige krav for transport af visse dyr: ja/kategori(er): .../nej <sup>(1)</sup>

50. Bemærkninger <sup>(2)</sup>:

51. Undtagelser:

Side 2

#### For færdigopbygget køretøj/etapevis færdigopbygget køretøj O<sub>1</sub>, O<sub>2</sub>, O<sub>3</sub> og O<sub>4</sub>

1. Antal aksler: ... og hjul: ...
3. Akselafstand: ... mm
5. Sporvidde: 1. ... mm 2. ... mm 3. ... mm
- 6.1. Længde: ... mm
- 6.4. Afstand mellem køretøjets bagende og centrum af tilkoblingsanordningen: ... mm
- 6.5. Lastefladens længde: ... mm
- 7.1. Bredde: ... mm
8. Højde: ... mm
- 10.3. Vejareal, som køretøjet dækker: (kun O<sub>2</sub>, O<sub>3</sub> og O<sub>4</sub>): ... m<sup>2</sup>
11. Overhæng bagtil: ... mm
- 12.1. Masse af køretøj med karrosseri i køreklar stand: ... kg

<sup>(1)</sup> Det ikke gældende overstreges.

<sup>(2)</sup> Hvis køretøjet er udstyret med 24 GHz-kortdistanceradarudstyr i henhold til afgørelse 2005/50/EF skal fabrikanten her anføre følgende:  
»Køretøj udstyret med 24 GHz-kortdistanceradarudstyr«.



- 14.1. Teknisk tilladt totalmasse: ... kg
- 14.5. Denne masses fordeling på akslerne og for kærre og sættevogn på koblingsanordningen: 1. ... kg 2. ... kg 3. ... kg  
tilkoblingspunkt: ... kg
- 14.6. Teknisk tilladt masse på hver aksel/akselgruppe: 1. ... kg 2. ... kg 3. ... og for kærre eller sættevogn massen på  
koblingspunktet: ... kg
15. Placering af optrækkelig(e) eller belastbar(e) aksel (aksler): ...
- 19.2. For tilkoblingsanordninger af kategori B, D, E og H: maksimal masse af det trækkende køretøj (T) eller af vogntoget  
(hvis T < 32 000 kg): ... kg
32. Dæk og hjul: Aksel 1: ... Aksel 2: ... Aksel 3: ...
- 33.2. Aksel (aksler) monteret med luftaffjedring eller tilsvarende: ja/nej <sup>(1)</sup>
34. For styreapparat, servoforstærkningens art:
35. Kort beskrivelse af bremsesystemet:
37. Karrosseriets art:
39. Rumindhold af tank (kun tankvogne): ... m<sup>3</sup>
- 43.2. Godkendelsesmærke for tilkoblingsanordningen:
47. Afgiftsklasse eller national kodebetegnelse (hvis relevant):

— Belgien: ...	— Bulgarien: ...	— Den Tjekkiske Republik: ...
— Danmark: ...	— Tyskland: ...	— Estland: ...
— Grækenland: ...	— Spanien: ...	— Frankrig: ...
— Irland: ...	— Italien: ...	— Cypern: ...
— Letland: ...	— Litauen: ...	— Luxembourg: ...
— Ungarn: ...	— Malta: ...	— Nederlandene: ...
— Østrig: ...	— Polen: ...	— Portugal: ... ...
— Rumænien: ...	— Slovenien: ...	— Slovakiet: ...
— Finland: ...	— Sverige: ...	— Det Forenede Kongerige: ...

- 48.1. EF-typegodkendt i henhold til de konstruktionsmæssige krav for transport af farligt gods: ja/kategori(er): .../nej <sup>(1)</sup>
- 48.2. EF-typegodkendt i henhold til de konstruktionsmæssige krav for transport af visse dyr: ja/kategori(er): .../nej <sup>(1)</sup>
50. Bemærkninger <sup>(2)</sup>:
51. Undtagelser:

<sup>(1)</sup> Det ikke gældende overstreges.

<sup>(2)</sup> Hvis køretøjet er udstyret med 24 GHz-kortdistanceradarudstyr i henhold til afgørelse 2005/50/EF skal fabrikanten her anføre følgende:  
»Køretøj udstyret med 24 GHz-kortdistanceradarudstyr«.

## DEL II

**EF-OVERENSSTEMMELSESERKLÆRING****for delvis opbyggede køretøjer**

(Største format: A4 (210 × 297 mm), eller foldet til denne størrelse)

Side 1

Undertegnede:

(Fulde navn)

erklærer, at køretøj:

0.1. Fabrikantens varemærke:

0.2. Type:

Variant <sup>(1)</sup>:

Version <sup>(1)</sup>:

0.2.1. Eventuel(le) handelsbetegnelse(r):

0.4. Klasse:

0.5. Navn og adresse på fabrikanten af basiskøretøjet:

Navn og adresse på fabrikanten, der har udført den seneste opbygningsetape på køretøjet <sup>(2)</sup>

0.6. Anbringelsessted for foreskrevne skilte:

Køretøjets identifikationsnummer:

Placering af køretøjets identifikationsnummer på chassiset:

baseret på den (de) køretøjstype(r), der er beskrevet i følgende typegodkendelse(r) <sup>(2)</sup>

Basiskøretøj: Fabrikant: ...

EF-typegodkendelse nr.: ...

Dato: ...

Trin 2: Fabrikant: ...

EF-typegodkendelse nr.: ...

Dato: ...

i alle henseender svarer til den delvis opbyggede type, der er beskrevet i

EF-typegodkendelse nr.: ...

Dato: ...

Køretøjet kan ikke endeligt registreres uden yderligere EF-typegodkendelser.

...

(Sted) (Dato) (Underskrift) (Stilling)

Bilag: overensstemmelseserklæring for hver etape.

<sup>(1)</sup> Også den numeriske eller alfanumeriske identifikationskode anføres. Denne kode må ikke bestå af mere end henholdsvis 25 positioner for en variant og 35 positioner for en version.

<sup>(2)</sup> Det ikke gældende overstreges.

Side 2

**For delvis opbygget køretøj M<sub>1</sub>**

(Nedenfor benyttes samme værdier og enheder som i de pågældende retsakters EF-typegodkendelsesdokumenter. Ved efterprøvning af produktionens overensstemmelse skal værdierne verificeres i henhold til de metoder, der foreskrives i de pågældende retsakter, under hensyntagen til deri tilladte tolerancer for efterprøvning af produktionens overensstemmelse.)

1. Antal aksler: ... og hjul: ...
2. Drivaksler:
3. Akselafstand: ... mm
5. Sporvidde: 1. ... mm 2. ... mm 3. ... mm
- 6.2. Største tilladte længde af det færdigopbyggede køretøj: ... mm
- 7.2. Største tilladte bredde af det færdigopbyggede køretøj: ... mm
- 9.1. Tyngdepunktets højde: ... mm
- 9.2. Tyngdepunktets største tilladte højde i det færdigopbyggede køretøj: ... mm
- 9.3. Tyngdepunktets mindste tilladte højde i det færdigopbyggede køretøj: ... mm
- 13.1. Mindste tilladte masse af det færdigopbyggede køretøj: ... kg
- 13.2. Denne masses fordeling på akslerne: 1. ... kg 2. ... kg 3. ... kg
- 14.1. Teknisk tilladt totalmasse: ... kg
- 14.2. Denne masses fordeling på akslerne: 1. ... kg 2. ... kg 3. ... kg
- 14.3. Teknisk tilladt akseltryk pr. aksel: 1. ... kg 2. ... kg 3. ... kg
16. Tilladt taglast: ...kg
17. Tilladt masse af påhængskøretøj (med bremses): ... kg (uden bremses): ... kg
18. Tilladt masse af vogntog: ... kg
- 19.1. Tilladt lodret belastning på tilkoblingsanordningen: ... kg
20. Motorfabrikant:
21. Motorkode som markeret på motoren:
22. Funktionsprincip:
  - 22.1. Direkte indsprøjtning: ja/nej <sup>(1)</sup>

(<sup>1</sup>) Det ikke gældende overstreges.

23. Antal cylindre og cylinderarrangement:
24. Motorens slagvolumen: ... cm<sup>3</sup>
25. Brændstof:
26. Største nettoeffekt: ... kW ved ... min<sup>-1</sup>
27. Kobling (type):
28. Gearkasse (type):
29. Gearudvekslingsforhold: 1. ... 2. ... 3. ... 4. ... 5. ... 6. ...
30. Endeligt udvekslingsforhold:
32. Dæk og hjul: Aksel 1: ... Aksel 2: ... Aksel 3: ...
34. Styreapparat: servoforstærkningens art:
35. Kort beskrivelse af bremsesystemet:
41. Dørudformning og antal døre:
- 42.1. Sæder: antal og placering:
- 43.1. EF-typegodkendelsesmærke for tilkoblingsanordning, hvis monteret:
- 43.3. Typer eller klasser af tilkoblingsanordning, der kan monteres:
- 43.4. Karakteristiske værdier <sup>(1)</sup>: D .../ V .../ S .../ U ...
45. Støjniveau:

Nummer på basisretsakt og seneste ændringsretsakt, der er relevant for EF-typegodkendelsen. For en retsakt, der gennemføres i flere faser, anføres ligeledes gennemførelsesfasen: ...

Standmåling: ... dB(A) ved en motorhastighed på ... min<sup>-1</sup>

Kørselsmåling: ... dB(A)

- 46.1. Emissioner med udstødningsgassen <sup>(2)</sup>:

Nummer på basisretsakt og seneste ændringsretsakt, der er relevant for EF-typegodkendelsen. For en retsakt, der gennemføres i flere faser, anføres ligeledes gennemførelsesfasen: ...

1. prøvningsprocedure: ...

CO: ... HC: ... NO<sub>x</sub>: ... HC + NO<sub>x</sub>: ...

Røg (korrigeret værdi af absorptionskoefficienten (m<sup>-1</sup>)): ... Partikler: ...

2. prøvningsprocedure (hvis relevant) ...

CO: ... NO<sub>x</sub>: ... NMHC: ... THC: ... CH<sub>4</sub>: ... Partikler: ...

<sup>(1)</sup> Det ikke gældende overstreges.

<sup>(2)</sup> For køretøjer, som kan fremdrives enten af benzin eller af et gasformigt brændstof, gentages punkterne. Til fremdrivning af køretøjerne kan anvendes både benzin og gasformigt brændstof, men når benzinsystemet er monteret til anvendelse i nødstilfælde, eller når benzintanken ikke kan rumme over 15 liter benzin, anses køretøjet, hvad angår prøvningen, for et køretøj, som alene kan køre på gasformigt brændstof.

## 47. Afgiftsklasse eller national kodebetegnelse:

— Belgien: ...	— Bulgarien: ...	— Den Tjekkiske Republik: ...
— Danmark: ...	— Tyskland: ...	— Estland: ...
— Grækenland: ...	— Spanien: ...	— Frankrig: ...
— Irland: ...	— Italien: ...	— Cypern: ...
— Letland: ...	— Litauen: ...	— Luxembourg: ...
— Ungarn: ...	— Malta: ...	— Nederlandene: ...
— Østrig: ...	— Polen: ...	— Portugal: ...
— Rumænien: ...	— Slovenien: ...	— Slovakiet: ...
— Finland: ...	— Sverige: ...	— Det Forenede Kongerige: ...

49. Chassis konstrueret alene til terrængående køretøjer: ja/nej <sup>(1)</sup>50. Bemærkninger <sup>(2)</sup>:

## 51. Undtagelser:

Side 2

**For delvis opbyggede køretøjer M<sub>2</sub> og M<sub>3</sub>**

(Nedenfor benyttes samme værdier og enheder som i de pågældende retsakters typegodkendelsesdokumenter. Ved efterprøvning af produktionens overensstemmelse skal værdierne verificeres i henhold til de metoder, der foreskrives i de pågældende retsakter, under hensyntagen til deri tilladte tolerancer for efterprøvning af produktionens overensstemmelse).

1. Antal aksler: ... og hjul: ...
2. Drivaksler: ...
3. Akselafstand: ... mm
5. Sporvidde: 1. ... mm 2. ... mm 3. ... mm 4. ... mm
- 6.2. Største tilladte længde af det færdigopbyggede køretøj: ... mm
- 6.3. Afstand mellem køretøjets forende og centrum af tilkoblingsanordningen: ... mm
- 7.2. Største tilladte bredde af det færdigopbyggede køretøj: ... mm
- 9.1. Tyngdepunktets højde: ... mm
- 9.2. Tyngdepunktets største tilladte højde i det færdigopbyggede køretøj: ... mm
- 9.3. Tyngdepunktets mindste tilladte højde i det færdigopbyggede køretøj: ... mm

<sup>(1)</sup> Det ikke gældende overstreges.

<sup>(2)</sup> Hvis køretøjet er udstyret med 24 GHz-kortdistanceradarudstyr i henhold til afgørelse 2005/50/EF skal fabrikanten her anføre følgende: »Køretøj udstyret med 24 GHz-kortdistanceradarudstyr«.

- 12.3. Masse af chassis uden karrosseri: ... kg
- 13.1. Mindste tilladte masse af det færdigopbyggede køretøj: ... kg
- 13.2. Denne masses fordeling på akslerne: 1. ... kg 2. ... kg 3. ... kg 4. ... kg
- 14.1. Teknisk tilladt totalmasse: ... kg
- 14.2. Denne masses fordeling på akslerne: 1. ... kg 2. ... kg 3. ... kg 4. ... kg
- 14.4. Teknisk tilladt akseltryk pr. aksel/akselgruppe: 1. ... kg 2. ... kg 3. ... kg 4. ... kg
16. Tilladt taglast: ... kg
17. Tilladt masse af påhængskøretøj (med bremses): ... kg; (uden bremses): ... kg
18. Teknisk tilladt masse af vogntog ... kg
- 19.1. Tilladt masse på motorkøretøjets tilkoblingsanordning... kg
20. Motorfabrikant:
21. Motorkode som markeret på motoren:
22. Funktionsprincip:
  - 22.1. Direkte indsprøjtning: ja/nej <sup>(1)</sup>
23. Antal cylindre og cylinderarrangement:
24. Slagvolumen: ... cm<sup>3</sup>
25. Brændstof:
26. Største nettoeffekt: ... kW ved ... min<sup>-1</sup>
27. Kobling (type):
28. Gearkasse (type):
29. Gearudvekslingsforhold: 1. ... 2. ... 3. ... 4. ... 5. ... 6. ...
30. Endeligt udvekslingsforhold: ...
32. Dæk og hjul: Aksel 1: ... Aksel 2: ... Aksel 3: ... Aksel 4: ...
- 33.1. Drivende aksel (aksler) monteret med luftaffjedring eller tilsvarende: ja/nej <sup>(1)</sup>
34. For styreapparat, servoforstærkningens art:
35. Kort beskrivelse af bremsesystemet:
36. Tryk i fødeledning til påhængskøretøjets bremsesystem: ... bar
41. Dørudformning og antal døre:
  - 43.1. Godkendelsesmærke for tilkoblingsanordning, hvis monteret: ...
  - 43.3. Typer eller kategorier af tilkoblingsanordning, der kan monteres:
  - 43.4. Karakteristiske værdier <sup>(1)</sup>: D .../ V .../ S .../ U ...

<sup>(1)</sup> Det ikke gældende overstreges.

## 45. Støjniveau:

Nummer på basisretsakt og seneste ændringsretsakt, der er relevant for typegodkendelsen. For en retsakt, der gennemføres i flere faser, anføres ligeledes gennemførelsesfasen:

Standmåling: ... dB(A) ved en motorhastighed på ... min<sup>-1</sup>

Kørselsmåling: ... dB(A)

46.1. Emission med udstødningssassen <sup>(1)</sup>:

Nummer på basisretsakt og seneste ændringsretsakt, der er relevant for EF-typegodkendelsen. For en retsakt, der gennemføres i flere faser, anføres ligeledes gennemførelsesfasen:

## 1. prøvningsprocedure:

CO: ... HC: ... NO<sub>x</sub>: ... HC + NO<sub>x</sub>: ...

Røg (korrigeret værdi af absorptionskoefficienten (m<sup>-1</sup>)): ... Partikler: ...

## 2. prøvningsprocedure (hvis relevant) ...

CO: ... NO<sub>x</sub>: ... NMHC: ... CH<sub>4</sub>: ... Partikler: ...

## 47. Afgiftsklasse eller national kodebetegnelse (hvis relevant):

— Belgien: ...	— Bulgarien: ...	— Den Tjekkiske Republik: ...
— Danmark: ...	— Tyskland: ...	— Estland: ...
— Grækenland: ...	— Spanien: ...	— Frankrig: ...
— Irland: ...	— Italien: ...	— Cypern: ...
— Letland: ...	— Litauen: ...	— Luxembourg: ...
— Ungarn: ...	— Malta: ...	— Nederlandene: ...
— Østrig: ...	— Polen: ...	— Portugal: ...
— Rumænien: ...	— Slovenien: ...	— Slovakiet: ...
— Finland: ...	— Sverige: ...	— Det Forenede Kongerige: ...

49. Chassis konstrueret alene til terrængående køretøjer: ja/nej <sup>(2)</sup>50. Bemærkninger <sup>(3)</sup>:

## 51. Undtagelser:

<sup>(1)</sup> For køretøjer, som kan fremdrives enten af benzin eller af et gasformigt brændstof, gentages punkterne. Til fremdrivning af køretøjerne kan anvendes både benzin og gasformigt brændstof, men når benzinsystemet er monteret til anvendelse i nødstilfælde, eller når benzintanken ikke kan rumme over 15 liter benzin, anses køretøjet, hvad angår prøvningen, for et køretøj, som alene kan køre på gasformigt brændstof.

<sup>(2)</sup> Det ikke gældende overstreges.

<sup>(3)</sup> Hvis køretøjet er udstyret med 24 GHz-kortdistanceradarudstyr i henhold til afgørelse 2005/50/EF skal fabrikanten her anføre følgende: »Køretøj udstyret med 24 GHz-kortdistanceradarudstyr«.

Side 2

**For delvis opbyggede køretøjer N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> og N<sub>3</sub>**

(Nedenfor benyttes samme værdier og enheder som i de pågældende retsakters typegodkendelsesdokumenter. Ved efterprøvning af produktionens overensstemmelse skal værdierne verificeres i henhold til de metoder, der foreskrives i de pågældende retsakter, under hensyntagen til deri tilladte tolerancer for efterprøvning af produktionens overensstemmelse).

1. Antal aksler: ... og hjul: ...
2. Drivaksler: ...
3. Akselafstand: ... mm
- 4.2. Afstand mellem bagaksel og sættevognskoblingens akse (største og mindste): ... mm
5. Sporvidde: 1. ... mm 2. ... mm 3. ... mm 4. ... mm
- 6.2. Største tilladte længde af det færdigopbyggede køretøj: ... mm
- 6.3. Afstand mellem køretøjets forende og centrum af tilkoblingsanordningen: ... mm
- 7.2. Største tilladte bredde af det færdigopbyggede køretøj: ... mm
- 9.1. Tyngdepunktets højde: ... mm
- 9.2. Tyngdepunktets største tilladte højde i det færdigopbyggede køretøj: ... mm
- 9.3. Tyngdepunktets mindste tilladte højde i det færdigopbyggede køretøj: ... mm
- 12.3. Masse af chassis uden karrosseri: ... kg
- 13.1. Mindste tilladte masse af det færdigopbyggede køretøj: ... kg
- 13.2. Denne masses fordeling på akslerne: 1. ... kg 2. ... kg 3. ... kg 4. ... kg
- 14.1. Teknisk tilladt totalmasse: ... kg
- 14.2. Denne masses fordeling på akslerne: 1. ... kg 2. ... kg 3. ... kg 4. ... kg
- 14.4. Teknisk tilladt akseltryk pr. aksel/akselgruppe: 1. ... kg 2. ... kg 3. ... kg 4. ... kg
15. Placering af optrækkelig(e) eller belastbar(e) aksel (aksler): ...
17. Teknisk tilladelig tilkoblet totalmasse for motorkøretøjet ved tilkobling af
  - 17.1. Påhængskøretøj med trækstang:
  - 17.2. Sættevogn:
  - 17.3. Kærre: ...
  - 17.4. Tilladt masse af påhængskøretøj (uden bremses): ... kg
18. Tilladt masse af vogntog: ... kg
- 19.1. Tilladt lodret belastning på tilkoblingsanordningen: ... kg



20. Motorfabrikant:
21. Motorkode som markeret på motoren:
22. Funktionsprincip:
  - 22.1. Direkte indsprøjtning: ja/nej <sup>(1)</sup>
23. Antal cylindre og cylinderarrangement:
24. Slagvolumen: ... cm<sup>3</sup>
25. Brændstof:
26. Største nettoeffekt: ... kW ved ... min<sup>-1</sup>
27. Kobling (type):
28. Gearkasse (type):
29. Gearudvekslingsforhold: 1. ... 2. ... 3. ... 4. ... 5. ... 6. ...
30. Endeligt udvekslingsforhold:
32. Dæk og hjul: Aksel 1: ... Aksel 2: ... Aksel 3: ... Aksel 4: ...
- 33.1. Drivende aksel (aksler) monteret med luftaffjedring eller tilsvarende: ja/nej <sup>(1)</sup>
34. For styreapparat, servoforstærkningens art:
35. Kort beskrivelse af bremsesystemet:
36. Tryk i fødeledning til påhængskøretøjets bremsesystem: ... bar
41. Dørudformning og antal døre:
  - 42.1. Sæder, antal og placering:
- 43.1. EF-typegodkendelsesmærke for tilkoblingsanordning, hvis monteret:
- 43.3. Typer eller klasser af tilkoblingsanordning, der kan monteres:
- 43.4. Karakteristiske værdier <sup>(1)</sup>: D .../ V .../ S .../ U ...
45. Støjniveau:

Nummer på basisretsakt og seneste ændringsretsakt, der er relevant for EF-typegodkendelsen. For en retsakt, der gennemføres i flere faser, anføres ligeledes gennemførelsesfasen: ...

Standmåling: ... dB(A) ved en motorhastighed på ... min<sup>-1</sup>

Kørselsmåling: ... dB(A)

<sup>(1)</sup> Det ikke gældende overstreges.

46.1. Emission fra udstødningen <sup>(1)</sup>:

Nummer på basisretsakt og seneste ændringsretsakt, der er relevant for EF-typegodkendelsen. For en retsakt, der gennemføres i flere faser, anføres ligeledes gennemførelsesfasen:

## 1. prøvningsprocedure:

CO: ... HC: ... NO<sub>x</sub>: ... HC + NO<sub>x</sub>: ...

Røg (korrigeret værdi af absorptionskoefficienten (m<sup>-1</sup>)): ... Partikler: ...

## 2. prøvningsprocedure (hvis relevant) ...

CO: ... NO<sub>x</sub>: ... NMHC: ... CH<sub>4</sub>: ... Partikler: ...

## 47. Afgiftsklasse eller national kodebetegnelse (hvis relevant):

— Belgien: ...	— Bulgarien: ...	— Den Tjekkiske Republik: ...
— Danmark: ...	— Tyskland: ...	— Estland: ...
— Grækenland: ...	— Spanien: ...	— Frankrig: ...
— Irland: ...	— Italien: ...	— Cypern: ...
— Letland: ...	— Litauen: ...	— Luxembourg: ...
— Ungarn: ...	— Malta: ...	— Nederlandene: ...
— Østrig: ...	— Polen: ...	— Portugal: ...
— Rumænien: ...	— Slovenien: ...	— Slovakiet: ...
— Finland: ...	— Sverige: ...	— Det Forenede Kongerige: ...

48.1. EF-typegodkendt i henhold til de konstruktionsmæssige krav for transport af farligt gods: ja/kategori(er): .../nej <sup>(2)</sup>48.2. EF-typegodkendt i henhold til de konstruktionsmæssige krav for transport af visse dyr: ja/kategori(er): .../nej <sup>(2)</sup>49. Chassis konstrueret alene til terrængående køretøjer: ja/nej <sup>(2)</sup>50. Bemærkninger <sup>(3)</sup>:

## 51. Undtagelser:

Side 2

**For delvis opbyggede køretøjer O<sub>1</sub>, O<sub>2</sub>, O<sub>3</sub> og O<sub>4</sub>**

## 1. Antal aksler: ... og hjul: ...

## 3. Akselafstand: ... mm

<sup>(1)</sup> For køretøjer, som kan fremdrives enten af benzin eller af et gasformigt brændstof, gentages punkterne. Til fremdrivning af køretøjerne kan anvendes både benzin og gasformigt brændstof, men når benzinsystemet er monteret til anvendelse i nødstilfælde, eller når benzintanken ikke kan rumme over 15 liter benzin, anses køretøjet, hvad angår prøvningen, for et køretøj, som alene kan køre på gasformigt brændstof.

<sup>(2)</sup> Det ikke gældende overstreges.

<sup>(3)</sup> Hvis køretøjet er udstyret med 24 GHz-kortdistanceradarudstyr i henhold til afgørelse 2005/50/EF skal fabrikanten her anføre følgende: »Køretøj udstyret med 24 GHz-kortdistanceradarudstyr«.

5. Sporvidde: 1. ... mm 2. ... mm 3. ... mm
- 6.2. Største tilladte længde af det færdigopbyggede køretøj: ... mm
- 6.4. Afstand mellem køretøjets bagende og centrum af tilkoblingsanordningen: ... mm
- 7.2. Største tilladte bredde af det færdigopbyggede køretøj: ... mm
- 9.1. Tyngdepunktets højde: ... mm
- 9.2. Tyngdepunktets største tilladte højde i det færdigopbyggede køretøj: ... mm
- 9.3. Tyngdepunktets mindste tilladte højde i det færdigopbyggede køretøj: ... mm
- 12.3. Masse af chassis uden karrosseri: ... kg
- 13.1. Mindste tilladte masse af det færdigopbyggede køretøj: ... kg
- 13.2. Denne masses fordeling på akslerne: 1. ... kg 2. ... kg 3. ... kg
- 14.1. Teknisk tilladt totalmasse: ... kg
- 14.5. Denne masses fordeling på akslerne og for kærre og sættevogn belastningen på koblingsanordningen: 1. ... kg 2. ... kg 3. ... kg tilkoblingspunkt: ... kg
- 14.6. Teknisk tilladt akseltryk pr. aksel/akselgruppe: 1. ... kg 2. ... kg 3. ... og for kærre eller sættevogn belastningen på koblingspunktet: ... kg
15. Placering af optrækkelig(e) eller belastbar(e) aksel (aksler): ...
- 19.2. For tilkoblingsanordninger af kategori B, D, E og H: maksimal masse af det trækkende køretøj (T) eller af vogntoget (hvis  $T < 32\ 000$  kg): ... kg
32. Dæk og hjul: Aksel 1: ... Aksel 2: ... Aksel 3: ...
- 33.2. Aksel (aksler) monteret med luftaffjedring eller tilsvarende: ja/nej <sup>(1)</sup>
34. For styreapparat, servoforstærkningens art:
35. Kort beskrivelse af bremsesystemet:
- 43.2. EF-typegodkendelsesmærke for tilkoblingsanordning:
- 43.3. Typer eller kategorier af tilkoblingsanordning, der kan monteres:
- 43.4. Karakteristiske værdier <sup>(1)</sup>: D .../ V .../ S .../ U ...

<sup>(1)</sup> Det ikke gældende overstreges.

47. Afgiftsklasse eller national kodebetegnelse (hvis relevant):

— Belgien: ...	— Bulgarien: ...	— Den Tjekkiske Republik: ...
— Danmark: ...	— Tyskland: ...	— Estland: ...
— Grækenland: ...	— Spanien: ...	— Frankrig: ...
— Irland: ...	— Italien: ...	— Cypern: ...
— Letland: ...	— Litauen: ...	— Luxembourg: ...
— Ungarn: ...	— Malta: ...	— Nederlandene: ...
— Østrig: ...	— Polen: ...	— Portugal: ...
— Rumænien: ...	— Slovenien: ...	— Slovakiet: ...
— Finland: ...	— Sverige: ...	— Det Forenede Kongerige: ...

48.1. EF-typegodkendt i henhold til de konstruktionsmæssige krav for transport af farligt gods: ja/kategori(er): .../nej <sup>(1)</sup>

48.2. EF-typegodkendt i henhold til de konstruktionsmæssige krav for transport af visse dyr: ja/(kategori(er): .../nej <sup>(1)</sup>

50. Bemærkninger:

51. Undtagelser:

—

<sup>(1)</sup> Det ikke gældende overstreges.

## BILAG X

## PROCEDURER I FORBINDELSE MED PRODUKTIONENS OVERENSSTEMMELSE

## 0. MÅLSÆTNINGER

Proceduren vedrørende produktionens overensstemmelse har til formål at sikre, at hvert køretøj, hvert system, hver komponent og hver separat enhed, der er fremstillet, er i overensstemmelse med den godkendte type.

Procedurerne omfatter, som uadskillelige elementer, vurdering af kvalitetsstyringssystemer, som nedenfor benævnes den indledende vurdering <sup>(1)</sup>, samt verificering af genstanden for typegodkendelsen og den produktrelaterede kontrol, som nedenfor benævnes sikring af produkternes overensstemmelse.

## 1. INDLEDENDE VURDERING

1.1. Inden den EF-typegodkendende myndighed i en medlemsstat udsteder EF-typegodkendelse, skal den forvisse sig om, at der forefindes sådanne forholdsregler og procedurer, at det effektivt kan kontrolleres, at producerede komponenter, systemer, separate tekniske enheder og køretøjer er i overensstemmelse med den godkendte type.

1.2. Kontrol af, om kravet i punkt 1.1. er opfyldt, foretages af den myndighed, der udsteder EF-typegodkendelsen.

Denne myndighed skal godkende den indledende vurdering og sikringen af produkternes overensstemmelse, jf. punkt 2. nedenfor, i overensstemmelse med en af de i punkt 1.2.1. til 1.2.3. nedenfor beskrevne ordninger eller en kombination af disse ordninger eller dele deraf.

1.2.1. Den faktiske indledende vurdering og/eller kontrol af sikringen af produkternes overensstemmelse udføres af den EF-typegodkendende myndighed, der meddeler EF-typegodkendelse, eller af et udpeget organ, der handler på den EF-typegodkendende myndigheds vegne.

1.2.1.1. Ved fastlæggelse af omfanget af den indledende vurdering kan den EF-typegodkendende myndighed tage hensyn til tilgængelige oplysninger vedrørende:

- fabrikantens certificering, jf. punkt 1.2.3. nedenfor, hvis han ikke er akkrediteret eller anerkendt i henhold til dette punkt
- hvis der er tale om EF-typegodkendelse af en komponent eller en separat teknisk enhed, oplysninger om vurdering af kvalitetssikringssystemer, som køretøjsfabrikant(er) har udført hos fabrikanten af komponenten/den separate tekniske enhed i henhold til en eller flere af denne industrisektors specifikationer, som opfylder kravene i den harmoniserede standard EN ISO 9002-1994 eller EN ISO 9001-2000 med mulighed for dispensation fra krav vedrørende punkt 7.3, i ISO-standarden, udvikling og konstruktion, »kundefredshed og løbende forbedring«.

1.2.2. Den faktiske indledende vurdering og/eller kontrol af sikringen af produkternes overensstemmelse kan også udføres af en anden medlemsstats EF-typegodkendende myndighed eller det organ, som den EF-typegodkendende myndighed har udpeget dertil. I sidstnævnte tilfælde skal den anden medlemsstats EF-typegodkendende myndighed afgive en erklæring med angivelse af, hvilke områder og produktionsfaciliteter med relevans for de(t) pågældende produkt(er) den har fundet tilfredsstillende, og ifølge hvilket direktiv eller hvilken forordning disse produkter skal godkendes <sup>(2)</sup>. Når den EF-typegodkendende myndighed i en medlemsstat modtager en anmodning fra den myndighed i en anden medlemsstat, som meddeler EF-typegodkendelse, om førnævnte overensstemmelseserklæring, skal den straks fremsende en sådan erklæring eller meddele, at den ikke kan afgive en erklæring. Overensstemmelseserklæringen skal mindst indeholde følgende:

<sup>(1)</sup> I den harmoniserede standard ISO 10011, del 1, 2 og 3, fra 1991 findes vejledning med hensyn til planlægning og udførelse af en vurdering.

<sup>(2)</sup> For eksempel det relevante særdirektiv, hvis det ansøgte produkt er et system, en komponent eller en teknisk enhed, og direktiv 2007/46/EF hvis der er tale om et helt køretøj.

Koncern eller virksomhed:	(f.eks. XYZ Automotive)
Nærmere angivelse af organisationen:	(f.eks. European Division)
Fabrikker/anlæg:	(f.eks. Motorfabrik 1 (Det Forenede Kongerige) Køretøjsfabrik 2 (Tyskland))
Køretøjs-/komponentsortiment:	(f.eks. alle modeller i klasse M <sub>1</sub> )
Områder, som er vurderet:	(f.eks. motor, presning og samling af karrosseri, samling af køretøj)
Gennemgåede dokumenter:	(f.eks. virksomhedens og produktionsanlæggets kvalitetshåndbog og arbejdsprocedurer)
Vurdering:	(f.eks. Udført: 18-30.9.2001) (f.eks. Kontrolbesøg planlagt til: marts 2002)

1.2.3. Den EF-typegodkendende myndighed skal tillige anse kravene i punkt 1.2 til den indledende vurdering for opfyldt, hvis fabrikanten har en passende certificering (omfattende de pågældende produktionssteder og produkter) i henhold til den harmoniserede standard EN ISO 9002-1994 eller EN ISO 9001-2000, med mulighed for dispensation fra krav vedrørende, punkt 7.3, i ISO-standarden, udvikling og konstruktion, »Kundetilfredshed og løbende forbedring«, eller en tilsvarende harmoniseret standard. Fabrikanten skal oplyse alle enkeltheder om certificeringen og forpligte sig til at underrette den EF-typegodkendende myndighed om eventuelle ændringer i certificeringens gyldighed eller omfang.

1.3. Når der er tale om EF-typegodkendelse af køretøjer, er det ikke nødvendigt at gentage de indledende vurderinger, der er foretaget som led i typegodkendelsen af køretøjets systemer, komponenter og tekniske enheder; der foretages kun en vurdering af de lokaliteter og aktiviteter, som relaterer til samlingen af køretøjet, og som førnævnte vurderinger ikke har omfattet.

## 2. FORANSTALTNINGER TIL SIKRING AF PRODUKTIONENS OVERENSSTEMMELSE

2.1. Alle køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder, der er godkendt i henhold til dette direktiv eller et særdirektiv eller forordning, skal produceres på en sådan måde, at de stemmer overens med den type, der er godkendt som værende i overensstemmelse med kravene i dette direktiv eller et af særdirektiverne eller forordningerne i den udtømmende liste i bilag IV eller XI.

2.2. Når den EF-typegodkendende myndighed i en medlemsstat meddeler EF-typegodkendelse, skal den kontrollere, at der findes passende foranstaltninger og dokumenterede kontrolplaner, som fastlægges i samråd med fabrikanten for hver enkelt godkendelse, og som består i, at der med bestemte tidsintervaller gennemføres sådanne prøver og tilhørende kontroller, at overensstemmelse med den godkendte type til stadighed kontrolleres; prøverne kan omfatte prøver, som er specificeret i særdirektiverne eller forordningerne.

2.3. EF-typegodkendelsens indehaver skal navnlig:

2.3.1. sørge for, at der findes procedurer for effektiv kontrol med, at produkterne (køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder) er i overensstemmelse med den godkendte type, og at procedurerne anvendes

2.3.2. have adgang til det udstyr, der er nødvendigt for at kunne kontrollere overensstemmelsen med hver godkendt type

2.3.3. sikre, at prøvningsresultater registreres og at ledsagedokumenter er tilgængelige i en periode, der aftales med de typegodkendende myndigheder. Denne periode behøver ikke udgøre mere end 10 år

2.3.4. analysere resultaterne af alle prøvningstyper og dermed kontrollere og sikre, at produktets egenskaber er stabile inden for en industriproduktions normale variation

2.3.5. sørge for, at der for hver enkelt produkttype udføres mindst de kontroller, der er foreskrevet i dette direktiv og i de relevante særdirektiver eller forordninger i den udtømmende liste i bilag IV og XI

- 2.3.6. sikre, at alle stikprøveserier eller prøvestykker, som tyder på manglende overensstemmelse med den pågældende type, medfører yderligere prøveudtagning og yderligere afprøvninger. Der skal tages de nødvendige skridt til, at produktionen atter bringes i overensstemmelse med den godkendte type
- 2.3.7. For EF-typegodkendelser af køretøjer udføres af de kontroller, der er omhandlet i punkt 2.3.5, kun sådanne, som godtgør en korrekt byggespecifikation i henhold til EF-typegodkendelsen, specielt oplysningsskemaet som vist i bilag III og de til overensstemmelseserklæringen krævede oplysninger, som er vist i bilag IX.
3. LØBENDE KONTROL
- 3.1. Den myndighed, der har meddelt EF-typegodkendelse, kan når som helst inspicere de metoder, der anvendes til overensstemmelseskontrol på de enkelte produktionsanlæg.
- 3.1.1. Normalt vil arrangementet bestå i overvågning af, at de procedurer, der er fastlagt i punkt 1.2 (indledende vurdering og sikring af produkternes overensstemmelse), faktisk følges til stadighed.
- 3.1.1.1. Tilsynsaktiviteter, der udføres af et bemyndiget certificeringsorgan (eller anerkendt som anført i punkt 1.2.3), skal anses for at tilfredsstille kravet i punkt 3.1.1 for så vidt angår de procedurer, der er fastlagt ved den indledende vurdering (punkt 1.2.3).
- 3.1.1.2. Hyppigheden af den EF-typegodkendende myndigheds efterprøvning (frasat tilsyn som omhandlet i punkt 3.1.1.1) fastsættes således, at de relevante kontroller, jf. punkt 1 og 2, efterprøves gennem et tidsrum, der er tilpasset den tillid, indehaveren af typegodkendelsen nyder hos den godkendende myndighed.
- 3.2. Ved hver efterprøvning skal registre over prøvninger og kontroller samt produktionsjournaler fremlægges for inspektøren, især optegnelser vedrørende de prøvninger og kontroller, der kræves i henhold til punkt 2.2.
- 3.3. Inspektøren kan, hvis prøvningens art taler herfor, udtage tilfældige stikprøver til prøvning i fabrikantens laboratorium (eller hos den tekniske tjeneste, hvis særdirektivet eller forordningen foreskriver dette). Det mindste stikprøveantal kan fastsættes under hensyntagen til resultaterne af fabrikantens egen kontrol.
- 3.4. Hvis kvalitetsniveauet forekommer utilfredsstillende eller der er tvivl om gyldigheden af de prøvninger, der er udført efter punkt 3.2, udvælger inspektøren prøver, som sendes til den tekniske tjeneste, der har udført EF-typegodkendelsesprøvningerne.
- 3.5. Giver en af disse inspektioner utilfredsstillende resultater, sikrer de EF-typegodkendende myndigheder, at der tages alle nødvendige forholdsregler for hurtigst muligt at genoprette produktionens overensstemmelse med den godkendte type.
-

## BILAG XII

## GRÆNSER FOR SMÅ SERIER OG RESTKØRETØJER

## A. GRÆNSER FOR SMÅ SERIER

1. Det antal enheder af en type af køretøjer, der registreres, sælges eller ibrugtages pr. år i Fællesskabet i henhold til artikel 22, må ikke overstige det tal, der nedenfor er angivet for den pågældende klasse af køretøjer:

Klasse	Enheder
M <sub>1</sub>	1 000
M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub>	0
N <sub>1</sub>	0
N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub>	0
O <sub>1</sub> , O <sub>2</sub>	0
O <sub>3</sub> , O <sub>4</sub>	0

2. Det antal enheder af en type af køretøjer, der registreres, sælges eller ibrugtages pr. år i én medlemsstat i henhold til artikel 23, fastsættes af den pågældende medlemsstat, men må ikke overstige det tal, der nedenfor er angivet for den pågældende klasse af køretøjer:

Klasse	Enheder
M <sub>1</sub>	75
M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub>	250
N <sub>1</sub>	500
N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub>	250
O <sub>1</sub> , O <sub>2</sub>	500
O <sub>3</sub> , O <sub>4</sub>	250

## B. GRÆNSER FOR RESTKØRETØJER

Det antal færdigopbyggede og etapevis færdigopbyggede køretøjer, der må tages i brug i hver medlemsstat i henhold til den procedure, der er fastsat i proceduren for restkøretøjer, skal begrænses af den enkelte medlemsstat på en af følgende måder:

- må antallet af køretøjer af en eller flere typer for køretøjer i klasse M1 ikke overstige 10 % og for alle andre klasser 30 % af alle berørte typer, der blev taget i brug det foregående år i den pågældende medlemsstat. Såfremt 10 % henholdsvis 30 % udgør under 100 køretøjer, kan medlemsstaten tillade, at højst 100 køretøjer tages i brug;
- må køretøjer af en given type kun bestå af dem, for hvilke der på eller efter produktionsdatoen var udstedt en gyldig overensstemmelseserklæring, som var gyldig i mindst tre måneder efter udstedelsen, men som senere er blevet ugyldig som følge af, at en retsakt er trådt i kraft.



## BILAG XIII

**FORTEGNELSE OVER DELE ELLER Udstyr, DER KAN UDGØRE EN BETYDELIG RISIKO FOR DEN KORREKTE FUNKTION AF SYSTEMER, DER ER AFGØRENDE FOR KØRETØJETS SIKKERHED ELLER DETS MILJØPRÆSTATIONER, KRAV TIL DERES PRÆSTATION, RELEVANTE PRØVNINGSPROCEDURER, BESTEMMELSER OM MÆRKNING OG EMBALLERING****I. Dele eller udstyr, der har en betydelig indvirkning på køretøjets sikkerhed**

Punkt nr.	Beskrivelse	Præstationskrav	Prøvningsprocedure	Mærkningskrav	Emballeringskrav
1	[...]				
2					
3					

**II. Dele eller udstyr, der har betydelig indvirkning på køretøjets miljøpræstation**

Punkt nr.	Beskrivelse	Præstationskrav	Prøvningsprocedure	Mærkningskrav	Emballeringskrav
1	[...]				
2					
3					

---

## BILAG XIV

## LISTE OVER EF-TYPEGODKENDELSER UDSTEDT I HENHOLD TIL RETSAKTER

Den typegodkendende myndigheds stempel
---

Nummer i fortegnelse:

Omfattende perioden: ... til: ...

For hver EF-typegodkendelse, som er meddelt, nægtet eller inddraget i ovenstående periode, skal gives følgende oplysninger:

Fabrikant:

EF-typegodkendelsesnummer:

Årsag til udvidelse (i givet fald):

Mærke:

Type:

Udstedelsesdato:

Første udstedelsesdato (ved udvidelser):

## BILAG XV

FORTEGNELSE OVER RETSAKTER, MED HENSYN TIL HVILKE EN FABRIKANT VIL KUNNE UDPEGES  
TIL TEKNISK TJENESTE

	Emne	Retsaktens nummer	
		Direktiv eller forordning	Tilsvarende UNECE- regulativ (*)
1.	Dæk	92/23/EØF	30-54

(\*) Se nærmere enkeltheder i bilag IV, del II.

## BILAG XVI

FORTEGNELSE OVER RETSAKTER, MED HENSYN TIL HVILKE EN FABRIKANT ELLER EN TEKNISK TJENE-  
STE VIL KUNNE ANVENDE VIRTUELLE PRØVNINGSMETODER

	Emne	Retsaktens nummer	
		Direktiv eller forordning	Tilsvarende UNECE-regulativ (*)
	[...]		

(\*) Se nærmere enkeltheder i bilag IV, del II.

## Tillæg 1

**ALMINDELIGE KRAV TIL VIRTUELLE PRØVNINGSMETODER**

## 1. Model for virtuel prøvning

Følgende skema skal anvendes som grundstruktur for beskrivelse og gennemførelse af virtuel prøvning:

- a) formål
- b) strukturmodel
- c) ekstreme betingelser
- d) belastninger
- e) beregning
- f) vurdering
- g) dokumentation.

## 2. Grundlæggende elementer i computersimulering og -beregning

## 2.1. Matematisk model

Den simulerings-/beregningsmodel, ansøgeren forelægger, skal afspejle køretøjets kompleksitet og/eller komponentstruktur sammenholdt med retsaktens krav og ekstreme betingelser.

Modellen skal forelægges den tekniske tjeneste.

## 2.2. Validering af modellen

Modellen skal valideres i sammenligning med de faktiske prøvningsbetingelser. Der skal være dokumentation for, at resultaterne fra modellen kan sammenlignes med resultaterne af de konventionelle prøvningsprocedurer.

## 2.3. Dokumentation

Ansøgeren skal stille de data og hjælperedskaber til rådighed, der er anvendt til simuleringen og beregningen; de skal desuden dokumenteres på passende vis og opbevares.

## Tillæg 2

**SÆRLIGE BETINGELSER FOR VIRTUELLE PRØVNINGSMETODER**

	Retsaktens nummer		Prøvningsbetingelser og administrative bestemmelser
	Reference	Artikel/punkt	
	[...]	[...]	[...]
	(for hver retsakt anført i bilag XVI)		

## BILAG XVII

## PROCEDURER, SOM SKAL ANVENDES VED ETAPEVIS EF-TYPEGODKENDELSE

## 1. ALMINDELIGE BESTEMMELSER

- 1.1. For at proceduren for etapevis EF-typegodkendelse kan fungere tilfredsstillende, er en samlet indsats af alle berørte fabrikanter nødvendig. Med dette for øje skal de godkendende myndigheder, inden de udsteder typegodkendelse i anden eller en følgende etape, påse, at de pågældende fabrikanter har truffet passende arrangementer til at udlevere og udveksle dokumenter og information, således at den færdigopbyggede køretøjstype opfylder de tekniske krav i alle de relevante retsakter i bilag IV eller XI. Sådan information omfatter oplysninger om relevante godkendelser af systemer, komponenter og separate tekniske enheder samt om køretøjsdele, der indgår i det delvis opbyggede køretøj, men endnu ikke er godkendt.
- 1.2. I henhold til dette bilag udstedes der EF-typegodkendelse af køretøjstypen på dens aktuelle opbygningsstade, og den omfatter alle godkendelser i tidligere etaper.
- 1.3. Den enkelte fabrikant i en etapevis EF-typegodkendelse er ansvarlig for godkendelse af de systemer, komponenter og separate tekniske enheder, som han producerer eller tilføjer til det foregående opbygningsstade, og for denne produktions overensstemmelse. Han er ikke ansvarlig for det, der er godkendt i en tidligere etape, undtagen i de tilfælde, hvor han foretager så omfattende ændringer på de pågældende dele, at den tidligere udstedte godkendelse bliver ugyldig.

## 2. PROCEDURER

Den typegodkendende myndighed skal:

- a) kontrollere, at alle EF-typegodkendelsesattester udstedt i henhold til de retsakter, som finder anvendelse på typegodkendelse af køretøjer, omfatter køretøjstypen på dens opbygningsstade og svarer til de fastlagte krav
  - b) sørge for, at alle data, der er relevante ud fra køretøjets opbygningsstade, findes i informationsmappen
  - c) ved gennemgang af dokumentationsmaterialet sikre sig, at de køretøjsspecifikationer og -data, der kræves i del I af informationsmappen, også indgår blandt oplysningerne i informationspakkerne og i EF-typegodkendelsesattesterne i henhold til de relevante retsakter, og i de tilfælde, hvor et punkt i del I af informationsmappen for et færdigopbygget køretøj ikke indgår i informationspakken vedrørende EF-typegodkendelse i henhold til en retsakt, kontrollere, at den pågældende del eller egenskab svarer til oplysningerne i informationsmappen
  - d) på en udvalgt stikprøve af køretøjer af den type, der skal godkendes, foretage eller lade foretage inspektion af køretøjsdele og -systemer og dermed kontrollere, at køretøjerne er konstrueret i overensstemmelse med oplysningerne i informationspakkerne, der hører til EF-typegodkendelser, der er udstedt i henhold til de relevante retsakter
  - e) om nødvendigt foretage eller lade foretage kontrol af monteringen af separate tekniske enheder.
3. Der skal til inspektionen under punkt 2, litra d), udtages tilstrækkelig mange køretøjer til, at der under hensyntagen til køretøjets opbygningsstade kan ske behørig kontrol af de forskellige kombinationer, der skal EF-typegodkendes med hensyn til følgende kriterier:

- motor
- gearkasse
- drivakslar (antal, placering, indbyrdes forbindelse)
- styrende aksler (antal og placering)
- karrosseriform

- antal døre
- højre- eller venstrestyring
- antal sæder
- udstyrsniveau.

#### 4. IDENTIFIKATION AF KØRETØJET

##### 4.1. Køretøjets identifikationsnummer

- a) Basiskøretøjets identifikationsnummer, som foreskrevet ved direktiv 76/114/EØF, skal anvendes på alle de efterfølgende trin af typegodkendelsesprocessen for at sikre at processen kan »spores«.
- b) På det sidste trin kan den fabrikant, der er involveret på dette trin efter aftale med de godkendende myndighed udskifte første og sidste del af køretøjets identifikationsnummer med sin egen bilproducentkode og køretøjsidentifikationskoden, hvis køretøjet skal registreres under hans eget fabriksmærke. I sådanne tilfælde må basiskøretøjets identifikationsnummer ikke slettes helt.

##### 4.2. Supplerende fabrikationsskilt

I anden etape og alle følgende etaper skal hver fabrikant ud over det i direktiv 76/114/EØF foreskrevne skilt forsyne køretøjet med et supplerende fabrikationsskilt som vist i tillægget til dette bilag. Skiltet skal være solidt fastgjort på et iøjnefaldende og let tilgængeligt sted, som indgår i en køretøjsdel, der normalt ikke udskiftes i køretøjets levetid. Skiltet skal være let læseligt og omfatte følgende oplysninger i nævnte rækkefølge:

- fabrikantens navn
- del 1, 3 og 4 af EF-typegodkendelsesnummeret
- godkendelsesetapen
- køretøjets identifikationsnummer
- køretøjets tilladte totalmasse <sup>(a)</sup>
- vogntogets tilladte totalmasse (hvis køretøjet tillades anvendt som trækkende køretøj <sup>(a)</sup>)
- tilladt akseltryk på hver aksel, i rækkefølge begyndende med forreste aksel <sup>(a)</sup>
- for sættevogn eller kærre, tilladt tryk på koblingsanordningen <sup>(a)</sup>.

Medmindre andet er angivet i ovenstående, skal skiltet overholde kravene i direktiv 76/114/EØF.

---

<sup>(a)</sup> Kun hvis værdien er ændret i forhold til foregående godkendelsesetape.

## Tillæg

**EKSEMPEL PÅ SUPPLERENDE FABRIKATIONSSKILT**

Eksemplet er kun vejledende.

KARROSSERIFIRMAETS NAVN (trin 3)
e2*98/14*2609
Trin 3
WD9VD58D98D234560
1 500 kg
2 500 kg
1-700 kg
2-810 kg

## BILAG XVIII

**OPRINDELSESCERTIFIKAT FOR KØRETØJ**

Fabrikantens erklæring om basiskøretøj/delvis opbygget køretøj, for hvilket der ikke foreligger et overensstemmelseserklæringsnummer

Undertegnede erklærer herved, at nedenfor beskrevne køretøj er fremstillet i hans egen fabrik, og at det er et nyfremstillet køretøj.

- 0.1. Fabriksmærke (firmabetegnelse):
- 0.2. Køretøjets type:
  - 0.2.1. Eventuel(le) handelsbetegnelse(r):
- 0.3. Typeidentifikationsmærker som markeret på køretøjet:
- 0.6. Køretøjets identifikationsnummer:
- 0.8. Adresse på samlefabrik(ker):

Undertegnede erklærer desuden, at køretøjet, da det blev leveret, opfyldte kravene i følgende retsakter:

Emne	Retsakt	Typegodkendelsens nummer	Medlemsstat eller kontraherende part (*), som udsteder typegodkendelsen (**)
1. Støjniveau			
2. Luftforurening			
3. ...			
etc.			

(\*) Kontraherende part i den reviderede 1958-overenskomst.

(\*\*) Skal anføres, hvis oplysningen ikke fremgår af typegodkendelsesnumrene.

Denne erklæring afgives i overensstemmelse med bestemmelserne i bilag XI til direktiv 2007/46/EF.

(Sted)

(Underskrift)

(Dato)

## BILAG XIX

## TIDSPLAN FOR GENNEMFØRELSEN AF DETTE DIREKTIV MED HENSYN TIL TYPEGODKENDELSE

Berørte klasser	Gennemførelsestidspunkt		
	Nye typer køretøjer Valgfrit	Nye typer køretøjer Obligatorisk	Eksisterende typer køretøjer Obligatorisk
M <sub>1</sub>	N.A. (*)	29. april 2009	N.A. (*)
Køretøjer til særlig anvendelse i klasse M <sub>1</sub>	29. april 2009	29. april 2011	29. april 2012
Delvis færdigopbyggede og færdigopbyggede køretøjer i klasse N <sub>1</sub>	29. april 2009	29. oktober 2010	29. oktober 2011
Trinvis færdigopbyggede køretøjer i klasse N <sub>1</sub>	29. april 2009	29. oktober 2011	29. april 2013
Delvis færdigopbyggede og færdigopbyggede køretøjer i klasse N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> , O <sub>1</sub> , O <sub>2</sub> , O <sub>3</sub> , O <sub>4</sub>	29. april 2009	29. oktober 2010	29. oktober 2012
Delvis færdigopbyggede og færdigopbyggede køretøjer i klasse M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub>	29. april 2009	29. april 2009 (1)	29. oktober 2010
Køretøjer til særlig anvendelse i klasse N <sub>1</sub> , N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> , M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> , O <sub>1</sub> , O <sub>2</sub> , O <sub>3</sub> , O <sub>4</sub>	29. april 2009	29. oktober 2012	29. oktober 2014
Trinvis færdigopbyggede køretøjer i klasse N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub>	29. april 2009	29. oktober 2012	29. oktober 2014
Trinvis færdigopbyggede køretøjer i klasse M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub>	29. april 2009	29. april 2010 (1)	29. oktober 2011
Trinvis færdigopbyggede køretøjer i klasse O <sub>1</sub> , O <sub>2</sub> , O <sub>3</sub> , O <sub>4</sub>	29. april 2009	29. oktober 2011	29. oktober 2013

(\*) Ikke relevant.

(1) Med henblik på anvendelse af artikel 45, stk. 4, udsættes disse frister med 12 måneder.

## BILAG XX

## TIDSRISTER FOR GENNEMFØRELSE AF DE OPHÆVEDE DIREKTIVER I NATIONAL RET

## DEL A

## Direktiv 70/156/EØF og senere ændringsretsakter hertil

Direktiver/forordninger	Bemærkninger
Direktiv 70/156/EØF <sup>(1)</sup>	
Direktiv 78/315/EØF <sup>(2)</sup>	
Direktiv 78/547/EØF <sup>(3)</sup>	
Direktiv 80/1267/EØF <sup>(4)</sup>	
Direktiv 87/358/EØF <sup>(5)</sup>	
Direktiv 87/403/EØF <sup>(6)</sup>	
Direktiv 92/53/EØF <sup>(7)</sup>	
Direktiv 93/81/EØF <sup>(8)</sup>	
Direktiv 95/54/EF <sup>(9)</sup>	Kun artikel 3
Direktiv 96/27/EF <sup>(10)</sup>	Kun artikel 3
Direktiv 96/79/EF <sup>(11)</sup>	Kun artikel 3
Direktiv 97/27/EF <sup>(12)</sup>	Kun artikel 8
Direktiv 98/14/EF <sup>(13)</sup>	
Direktiv 98/91/EF <sup>(14)</sup>	Kun artikel 3
Direktiv 2000/40/EF <sup>(15)</sup>	Kun artikel 4
Direktiv 2001/92/EF <sup>(16)</sup>	Kun artikel 3
Direktiv 2001/56/EF <sup>(17)</sup>	Kun artikel 7
Direktiv 2001/85/EF <sup>(18)</sup>	Kun artikel 4
Direktiv 2001/116/EF <sup>(19)</sup>	
Forordning (EF) nr. 807/2003 <sup>(20)</sup>	Kun punkt 2 i bilag III
Direktiv 2003/97/EF <sup>(21)</sup>	Kun artikel 4
Direktiv 2003/102/EF <sup>(22)</sup>	Kun artikel 6
Direktiv 2004/3/EF <sup>(23)</sup>	Kun artikel 1
Direktiv 2004/78/EF <sup>(24)</sup>	Kun artikel 2
Direktiv 2004/104/EF <sup>(25)</sup>	Kun artikel 3
Direktiv 2005/49/EF <sup>(26)</sup>	Kun artikel 2

<sup>(1)</sup> EFT L 42 af 23.2.1970, s. 1.<sup>(2)</sup> EFT L 81 af 28.3.1978, s. 1.<sup>(3)</sup> EFT L 168 af 26.6.1978, s. 39.<sup>(4)</sup> EFT L 375 af 31.12.1980, s. 34.<sup>(5)</sup> EFT L 192 af 11.7.1987, s. 51.<sup>(6)</sup> EFT L 220 af 8.8.1987, s. 44.<sup>(7)</sup> EFT L 225 af 10.8.1992, s. 1.<sup>(8)</sup> EFT L 264 af 23.10.1993, s. 49.<sup>(9)</sup> EFT L 266 af 8.11.1995, s. 1.<sup>(10)</sup> EFT L 169 af 8.7.1996, s. 1.<sup>(11)</sup> EFT L 18 af 21.1.1997, s. 7.<sup>(12)</sup> EFT L 233 af 25.8.1997, s. 1.<sup>(13)</sup> EFT L 91 af 25.3.1998, s. 1.<sup>(14)</sup> EFT L 11 af 16.1.1999, s. 25.<sup>(15)</sup> EFT L 203 af 10.8.2000, s. 9.<sup>(16)</sup> EFT L 291 af 8.11.2001, s. 24.<sup>(17)</sup> EFT L 292 af 9.11.2001, s. 21.<sup>(18)</sup> EFT L 42 af 13.2.2002, s. 42.<sup>(19)</sup> EFT L 18 af 21.1.2002, s. 1.<sup>(20)</sup> EUT L 122 af 16.5.2003, s. 36.<sup>(21)</sup> EUT L 25 af 29.1.2004, s. 1.<sup>(22)</sup> EUT L 321 af 6.12.2003, s. 15.<sup>(23)</sup> EUT L 49 af 19.2.2004, s. 36.<sup>(24)</sup> EUT L 153 af 30.4.2004, s. 107.<sup>(25)</sup> EUT L 337 af 13.11.2004, s. 13.<sup>(26)</sup> EUT L 194 af 26.7.2005, s. 12.



## DEL B

**Tidsfrister for gennemførelse i national ret**

Direktiv	Tidsfrist for gennemførelsen	Anvendelsesdato
Direktiv 70/156/EØF	10. august 1971	
Direktiv 78/315/EØF	30. juni 1979	
Direktiv 78/547/EØF	15. december 1979	
Direktiv 80/1267/EØF	30. juni 1982	
Direktiv 87/358/EØF	1. oktober 1988	
Direktiv 87/403/EØF	1. oktober 1988	
Direktiv 92/53/EØF	31. december 1992	1. januar 1993
Direktiv 93/81/EØF	1. oktober 1993	
Direktiv 95/54/EF	1. december 1995	
Direktiv 96/27/EF	20. maj 1997	
Direktiv 96/79/EF	1. april 1997	
Direktiv 97/27/EF	22. juli 1999	
Direktiv 98/14/EF	30. september 1998	1. oktober 1998
Direktiv 98/91/EF	16. januar 2000	
Direktiv 2000/40/EF	31. juli 2002	1. august 2002
Direktiv 2001/92/EF	30. juni 2002	
Direktiv 2001/56/EF	9. maj 2003	
Direktiv 2001/85/EF	13. august 2003	
Direktiv 2001/116/EF	30. juni 2002	1. juli 2002
Direktiv 2003/97/EF <sup>(1)</sup>	25. januar 2005	
Direktiv 2003/102/EF <sup>(2)</sup>	31. december 2003	
Direktiv 2004/3/EF	18. februar 2005	
Direktiv 2004/78/EF	30. september 2004	
Direktiv 2004/104/EF	31. december 2005	1. januar 2006
Direktiv 2005/49/EF	30. juni 2006	1. juli 2006

<sup>(1)</sup> EUT L 25 af 29.1.2004, s. 1.<sup>(2)</sup> EUT L 321 af 6.12.2003, s. 15.

## BILAG XXI

## SAMMENLIGNINGSTABEL

(jf. artikel 49, stk. 2)

Direktiv 70/156/EØF	Dette direktiv
—	Artikel 1
Artikel 1, stk. 1	Artikel 2, stk. 1
Artikel 1, stk. 2	Artikel 2, stk. 2, litra a) og b)
—	Artikel 2, stk. 2, litra c)
—	Artikel 2, stk. 3 og 4
Artikel 2	Artikel 3
—	Artikel 4
—	Artikel 5
—	Artikel 6, stk. 1
Artikel 3, stk. 1	Artikel 6, stk. 2
Artikel 3, stk. 2	Artikel 6, stk. 3
—	Artikel 6, stk. 4
Artikel 3, stk. 3	Artikel 6, stk. 5
Artikel 3, stk. 4	Artikel 7, stk. 1 og 2
Artikel 3, stk. 5	Artikel 6, stk. 6, og artikel 7, stk. 1
—	Artikel 6, stk. 7 og 8
—	Artikel 7, stk. 3 og 4
Artikel 4, stk. 1, første afsnit, litra a)	Artikel 9, stk. 1
Artikel 4, stk. 1, første afsnit, litra b)	Artikel 9, stk. 2
Artikel 4, stk. 1, første afsnit, litra c)	Artikel 10, stk. 1
Artikel 4, stk. 1, første afsnit, litra d)	Artikel 10, stk. 2
—	Artikel 10, stk. 3
Artikel 4, stk. 1, andet afsnit	Artikel 9, stk. 4
Artikel 4, stk. 1, tredje afsnit	Artikel 9, stk. 5
—	Artikel 9, stk. 6 og 7
—	Artikel 8, stk. 1 og 2
Artikel 4, stk. 2	Artikel 8, stk. 3
Artikel 4, stk. 3, første og tredje punktum	Artikel 9, stk. 3
Artikel 4, stk. 3, andet punktum	Artikel 8, stk. 4
Artikel 4, stk. 4	Artikel 10, stk. 4
Artikel 4, stk. 5	Artikel 8, stk. 5 og 6
Artikel 4, stk. 6	Artikel 8, stk. 7 og 8
—	Artikel 11
Artikel 5, stk. 1	Artikel 13, stk. 1
Artikel 5, stk. 2	Artikel 13, stk. 2
Artikel 5, stk. 3, første afsnit	Artikel 15, stk. 1
Artikel 5, stk. 3, andet afsnit	Artikel 15, stk. 3
Artikel 5, stk. 3, tredje afsnit	Artikel 15, stk. 2, artikel 16, stk. 1 og 2
Artikel 5, stk. 3, fjerde afsnit	Artikel 13, stk. 3
Artikel 5, stk. 4, første afsnit	Artikel 14, stk. 1

Direktiv 70/156/EØF	Dette direktiv
Artikel 5, stk. 4, andet afsnit	Artikel 14, stk. 3, og artikel 16, stk. 2
Artikel 5, stk. 4, tredje afsnit	Artikel 14, stk. 2
Artikel 5, stk. 4, fjerde afsnit, første punktum	Artikel 13, stk. 3
Artikel 5, stk. 4, fjerde afsnit, andet punktum	Artikel 16, stk. 3
Artikel 5, stk. 5	Artikel 17, stk. 4
Artikel 5, stk. 6	Artikel 14, stk. 4
—	Artikel 17, stk. 1-3
Artikel 6, stk. 1, første afsnit	Artikel 18, stk. 1
—	Artikel 18, stk. 2
Artikel 6, stk. 1, andet afsnit	Artikel 18, stk. 3
Artikel 6, stk. 2	—
—	Artikel 18, stk. 4-8
Artikel 6, stk. 3	Artikel 19, stk. 1 og 2
—	Artikel 19, stk. 3
Artikel 6, stk. 4	Artikel 38, stk. 2, første afsnit
—	Artikel 38, stk. 2, andet afsnit
Artikel 7, stk. 1	Artikel 26, stk. 1
—	Artikel 26, stk. 2
Artikel 7, stk. 2	Artikel 28
Artikel 7, stk. 3	Artikel 29, stk. 1 og 2
—	Artikel 29, stk. 3 og 4
Artikel 8, stk. 1	—
—	Artikel 22
Artikel 8, stk. 2, litra a), første punktum	Artikel 26, stk. 3
Artikel 8, stk. 2, litra a), andet punktum	—
Artikel 8, stk. 2, litra a), tredje til sjette punktum	Artikel 23, stk. 1, 3, 5 og 6
—	Artikel 23, stk. 2
—	Artikel 23, stk. 4
—	Artikel 23, stk. 7
Artikel 8, stk. 2, litra b), nr. 1), første og andet afsnit	Artikel 27, stk. 1
Artikel 8, stk. 2, litra b), nr. 1), tredje afsnit	Artikel 27, stk. 2
Artikel 8, stk. 2, litra b), nr. 2), første og andet afsnit	Artikel 27, stk. 3
Artikel 8, stk. 2, litra b), nr. 2), tredje og fjerde afsnit	—
—	Artikel 27, stk. 4 og 5
Artikel 8, stk. 2, litra c), første afsnit	Artikel 20, stk. 1 og 2
Artikel 8, stk. 2, litra c), andet afsnit	Artikel 20, stk. 4, første afsnit
Artikel 8, stk. 2, litra c), tredje afsnit	—
Artikel 8, stk. 2, litra c), fjerde afsnit	Artikel 20, stk. 4, andet afsnit
—	Artikel 20, stk. 4, tredje afsnit
—	Artikel 20, stk. 3 og 5
Artikel 8, stk. 2, litra c), femte og sjette afsnit	Artikel 21, stk. 1, første afsnit, og artikel 21, stk. 2
—	Artikel 21, stk. 1, andet afsnit

Direktiv 70/156/EØF	Dette direktiv
Artikel 8, stk. 3	Artikel 23, stk. 4, andet afsnit
—	Artikel 24
—	Artikel 25
Artikel 9, stk. 1	Artikel 36
Artikel 9, stk. 2	Artikel 35, stk. 1
—	Artikel 34
—	Artikel 35, stk. 2
Artikel 10, stk. 1	Artikel 12, stk. 1
Artikel 10, stk. 2	Artikel 12, stk. 2, første afsnit, første punktum
—	Artikel 12, stk. 2, første afsnit, andet punktum
—	Artikel 12, stk. 3
Artikel 11, stk. 1	Artikel 30, stk. 2
Artikel 11, stk. 2	Artikel 30, stk. 1
Artikel 11, stk. 3	Artikel 30, stk. 3
Artikel 11, stk. 4	Artikel 30, stk. 4
Artikel 11, stk. 5	Artikel 30, stk. 5
Artikel 11, stk. 6	Artikel 30, stk. 6
—	Artikel 31
—	Artikel 32
Artikel 12, første punktum	Artikel 33, stk. 1
Artikel 12, andet punktum	Artikel 33, stk. 2
—	Artikel 37
—	Artikel 38, stk. 1
Artikel 13, stk. 1	Artikel 40, stk. 1
—	Artikel 39, stk. 1
Artikel 13, stk. 2	Artikel 39, stk. 2
Artikel 13, stk. 3	Artikel 40, stk. 3
—	Artikel 40, stk. 2
Artikel 13, stk. 4	Artikel 39, stk. 7
Artikel 13, stk. 5	Artikel 39, stk. 2
—	Artikel 39, stk. 3 til 6 samt stk. 8 og 9
—	Artikel 41, stk. 1 til 3
Artikel 14, stk. 1, første led	Artikel 43, stk. 1
Artikel 14, stk. 1, andet led, første punktum	—
Artikel 14, stk. 1, andet led, andet punktum	Artikel 41, stk. 4
Artikel 14, stk. 1, andet led, nr. i)	Artikel 41, stk. 6
Artikel 14, stk. 1, andet led, nr. ii)	—
Artikel 14, stk. 2, første afsnit	—
—	Artikel 41, stk. 5 og 7
Artikel 14, stk. 2, andet afsnit	Artikel 41, stk. 8
—	Artikel 42
—	Artikel 43, stk. 2-5
—	Artikel 44-51
Bilag I	Bilag I
Bilag II	Bilag II

Direktiv 70/156/EØF	Dette direktiv
Bilag III	Bilag III
Bilag IV	Bilag IV
—	Bilag IV, tillæg
Bilag V	Bilag V
Bilag VI	Bilag VI
—	Bilag VI, tillæg
Bilag VII	Bilag VII
—	Bilag VII, tillæg
Bilag VIII	Bilag VIII
Bilag IX	Bilag IX
Bilag X	Bilag X
Bilag XI	Bilag XI
Bilag XII	Bilag XII
—	Bilag XIII
Bilag XIII	Bilag XIV
—	Bilag XV
—	Bilag XVI
Bilag XIV	Bilag XVII
Bilag XV	Bilag XVIII
—	Bilag XIX
—	Bilag XX
—	Bilag XXI

## I

(Retsakter vedtaget i henhold til traktaterne om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab/Euratom, hvis offentliggørelse er obligatorisk)

## FORORDNINGER

## KOMMISSIONENS FORORDNING (EF) Nr. 1060/2008

af 7. oktober 2008

**om erstatning af bilag I, III, IV, VI, VII, XI og XV til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (rammedirektiv)**

(EØS-relevant tekst)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007 om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer <sup>(1)</sup>, særlig artikel 39, stk. 2, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Rådets direktiv 70/156/EØF af 6. februar 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om typegodkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil <sup>(2)</sup> blev erstattet med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF i overensstemmelse med den interinstitutionelle aftale af 28. november 2001 om en mere systematisk omarbejdning af retsakter <sup>(3)</sup>.
- (2) Siden processen for vedtagelse af direktiv 2007/46/EF blev påbegyndt, er der trådt nye direktiver og forordninger i kraft, som har indført ændringer af bilagene til direktiv 70/156/EØF. Disse ændringer kunne ikke afspejles i direktiv 2007/46/EF. Dette gælder Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/3/EF af 11. februar 2004 om ændring af Rådets direktiv 70/156/EØF og 80/1268/EØF for så vidt angår måling af N<sub>1</sub>-køretøjers CO<sub>2</sub>-emissioner og

brændstofforbrug <sup>(4)</sup>, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/11/EF af 11. februar 2004 om ændring af Rådets direktiv 92/24/EØF om hastighedsbegrænsende anordninger eller lignende indbyggede hastighedsbegrænsende systemer for visse motorkøretøjsklasser <sup>(5)</sup>, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/55/EF af 28. september 2005 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivninger om foranstaltninger mod emission af forurenende luftarter og partikler fra motorer med kompressionstænding til fremdrift af køretøjer og emission af forurenende luftarter fra køretøjsmotorer med styret tænding, som benytter naturgas eller autogas (LPG) som brændstof <sup>(6)</sup>, Kommissionens direktiv 2005/78/EF af 14. november 2005 om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/55/EF om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivninger om foranstaltninger mod emission af forurenende gasser og partikler fra motorer med kompressionstænding til fremdrift af køretøjer og emission af forurenende gasser fra køretøjsmotorer med styret tænding, som benytter naturgas eller autogas (LPG) som brændstof og om ændring af bilag I, II, III, IV og VI hertil <sup>(7)</sup>, Kommissionens direktiv 2004/104/EF af 14. oktober 2004 om tilpasning til den tekniske udvikling af Rådets direktiv 72/245/EØF om radiostøj (elektromagnetisk kompatibilitet) hos køretøjer og om ændring af direktiv 70/156/EØF om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om godkendelse af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil <sup>(8)</sup>, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/64/EF af 26. oktober 2005 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til genbrugelighed, genvindelighed og nyttiggørelsesmuligheder og om ændring af Rådets direktiv 70/156/EØF <sup>(9)</sup>, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/66/EF af 26. oktober 2005 om anvendelsen af systemer til frontal beskyttelse på motorkøretøjer og om ændring af Rådets

<sup>(1)</sup> EUT L 263 af 9.10.2007, s. 1.

<sup>(2)</sup> EFT L 42 af 23.2.1970, s. 1.

<sup>(3)</sup> EFT C 77 af 28.3.2002, s. 1.

<sup>(4)</sup> EUT L 49 af 19.2.2004, s. 36.

<sup>(5)</sup> EUT L 44 af 14.2.2004, s. 19.

<sup>(6)</sup> EUT L 275 af 20.10.2005, s. 1.

<sup>(7)</sup> EUT L 313 af 29.11.2005, s. 1.

<sup>(8)</sup> EUT L 337 af 13.11.2004, s. 13.

<sup>(9)</sup> EUT L 310 af 25.11.2005, s. 10.

- direktiv 70/156/EØF<sup>(10)</sup>, Kommissionens direktiv 2006/28/EF af 6. marts 2006 om ændring, med henblik på tilpasning til den tekniske udvikling, af Rådets direktiv 72/245/EØF om køretøjers radiointerferens (elektromagnetiske kompatibilitet) og om ændring af Rådets direktiv 70/156/EØF om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om godkendelse af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil<sup>(11)</sup>, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/40/EF af 17. maj 2006 om emissioner fra luftkonditioneringsanlæg i motorkøretøjer og om ændring af Rådets direktiv 70/156/EØF<sup>(12)</sup> og gennemførelsesbestemmelserne hertil, Kommissionens direktiv 2007/37/EF af 21. juni 2007 om ændring af bilag I og III til Rådets direktiv 70/156/EØF om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om godkendelse af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil<sup>(13)</sup>, Kommissionens forordning (EF) nr. 706/2007 af 21. juni 2007 om fastsættelse, i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/40/EF, af administrative bestemmelser om EF-typegodkendelse af køretøjer og af en harmoniseret detektionsmåling af udsivning fra visse luftkonditioneringsanlæg<sup>(14)</sup>, Kommissionens direktiv 2007/34/EF af 14. juni 2007 om ændring, med henblik på tilpasning til den tekniske udvikling, af Rådets direktiv 70/157/EØF om tilladt støjniveau og udstødningssystemer for motordrevne køretøjer<sup>(15)</sup>, Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer<sup>(16)</sup>.
- (3) Siden processen for vedtagelse af direktiv 2007/46/EF blev påbegyndt, har Det Europæiske Fællesskab tiltrådt en række regulativer udstedt af FN's Økonomiske Kommission for Europa i Genève (FN/ECE): Regulativ nr. 112 (forlygter), regulativ nr. 123 (adaptive forlygtesystemer), regulativ nr. 125 (synsfelt fremad), regulativ nr. 121 (identificering af betjeningsorganer, kontrollamper og indikatorer), regulativ nr. 122 (varmesystemer), regulativ nr. 102 (kortkoblingssystemer), regulativ nr. 107 (busser) og regulativ nr. 105 (køretøjer til transport af farligt gods). Desuden er en række nye ændringer til regulativ nr. 83 (emissioner), regulativ nr. 34 (brændstofbeholdere), regulativ nr. 11 (døråbning og -hængsler), regulativ nr. 13 (bremser), regulativ nr. 18 (tyverisikring), regulativ nr. 97 (tyverialarmer), regulativ nr. 17 (sæder og sædeforankringer samt kombinerede nakkestøtter), regulativ nr. 26 (udragende dele), regulativ nr. 14 (sikkerhedsselers forankringer), regulativ nr. 48 (montering af lygter og lyssignaler), regulativ nr. 1, 8 og 20 (forlygter), regulativ nr. 44 (barnefastholdelsesanordninger), regulativ nr. 49 (emissioner for tunge erhvervskøretøjer) og regulativ nr. 64 (reservehjul/reservedæk til midlertidig brug), som Fællesskabet allerede har tiltrådt, trådt i kraft. I overensstemmelse med artikel 4, stk. 4, i Rådets afgørelse 97/836/EF af 27. november 1997 om Det Europæiske Fællesskabs tiltrædelse af 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 forskrifter (»Overenskomst af 1958 som revideret«)<sup>(17)</sup>, har Fællesskabet besluttet, at ovennævnte FN/ECE-regulativer udgør en del af fællesskabslovgivningen. Det er derfor nødvendigt at ændre del II i bilag IV, således at de bliver omfattet af ækvivalenslisten, jf. artikel 35, stk. 2.
- (4) Ydermere tillader udviklingen i den videnskabelige og tekniske viden, at direktiv 2005/55/EF, 2005/64/EF, 2005/66/EF og 2006/40/EF og forordning (EF) nr. 715/2007 anvendes på køretøjer i klasse M<sub>1</sub>, fremstillet i små serier, og køretøjer til særlig brug. Udviklingen tillader ligeledes, at direktiv 2003/97/EF anvendes på køretøjer til særlig brug. Det er derfor nødvendigt at ændre tillægget til del I i bilag IV og tillæg 1, 2, 3, 4 og 5 til bilag XI.
- (5) For at sikre, at EF-typegodkendelsesprocessen kan fungere tilfredsstillende, er det således hensigtsmæssigt at ajourføre bilagene til direktiv 2007/46/EF med henblik på at tilpasse dem til udviklingen inden for den videnskabelige og tekniske viden.
- (6) Bilag I, III, IV, VI, VII, XI og XV til direktiv 2007/46/EF bør erstattes i overensstemmelse hermed.
- (7) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra Det Tekniske Udvalg for Motor-køretøjer —
- UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:
- Artikel 1*
- I direktiv 2007/46/EF foretages følgende ændringer:
- 1) Bilag I affattes som angivet i bilag I til nærværende forordning.
  - 2) Bilag III affattes som angivet i bilag II til nærværende forordning.
  - 3) Bilag IV affattes som angivet i bilag III til nærværende forordning.
  - 4) Bilag VI affattes som angivet i bilag IV til nærværende forordning.
  - 5) Bilag VII affattes som angivet i bilag V til nærværende forordning.

<sup>(10)</sup> EUT L 309 af 25.11.2005, s. 37.

<sup>(11)</sup> EUT L 65 af 7.3.2006, s. 27.

<sup>(12)</sup> EUT L 161 af 14.6.2006, s. 12.

<sup>(13)</sup> EUT L 161 af 22.6.2007, s. 60.

<sup>(14)</sup> EUT L 161 af 22.6.2007, s. 33.

<sup>(15)</sup> EUT L 155 af 15.6.2007, s. 49.

<sup>(16)</sup> EUT L 171 af 29.6.2007, s. 1.

<sup>(17)</sup> EFT L 346 af 17.12.1997, s. 78.

- 6) Bilag XI affattes som angivet i bilag VI til nærværende forordning.

*Artikel 2*

Denne forordning træder i kraft den 29. april 2009.

- 7) Bilag XV affattes som angivet i bilag VII til nærværende forordning.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 7. oktober 2008.

*På Kommissionens vegne*

Günter VERHEUGEN

*Næstformand*

---



## BILAG I

## »BILAG I

**FULDSTÆNDIG LISTE OVER OPLYSNINGER TIL BRUG FOR EF-TYPEGODKENDELSE AF KØRETØJER <sup>(a)</sup>**

Alle oplysningsskemaer, der er nævnt i nærværende direktiv og i særdirektiverne eller forordninger, må kun bestå af uddrag af denne fuldstændige liste og skal følge samme nummereringssystem.

Nedennævnte oplysninger skal indsendes i tre eksemplarer og omfatte en indholdsfortegnelse. Eventuelle tegninger skal forelægges i en passende målestok på A4-ark eller foldet til dette format. Eventuelle fotografier skal være tilstrækkeligt detaljerede.

Hvis de i dette bilag omhandlede systemer, komponenter eller separate tekniske enheder omfatter elektronisk styrede funktioner, anføres relevante funktionsspecifikationer.

- |          |  |
|----------|--|
| 0.       | GENERELT   |
| 0.1.     | Fabrikmærke (firmabetegnelse): .....   |
| 0.2.     | Type: .....  |
| 0.2.0.1. | Chassis: .....   |
| 0.2.0.2. | Karrosseri/færdigopbygget køretøj: .....   |
| 0.2.1.   | Eventuel(le) handelsbetegnelse(r): .....   |
| 0.3.     | Typeidentifikationsmærker som markeret på køretøjet <sup>(b)</sup> : .....   |
| 0.3.0.1. | Chassis: .....   |
| 0.3.0.2. | Karrosseri/færdigopbygget køretøj: .....   |
| 0.3.1.   | Mærkets anbringelsessted: .....  |
| 0.3.1.1. | Chassis: .....   |
| 0.3.1.2. | Karrosseri/færdigopbygget køretøj: .....   |
| 0.4.     | Køretøjets klasse <sup>(c)</sup> : .....   |
| 0.4.1.   | Klassifikation efter, hvilket farligt gods køretøjet agtes benyttet til transport af: .....                                    |
| 0.5.     | Fabrikantens navn og adresse: .....  |
| 0.6.     | Anbringelsessted og -måde for foreskrevne skilte og påskrifter, og anbringelsessted for køretøjets identifikationsnummer ..... |
| 0.6.1.   | På chassiset: .....  |
| 0.6.2.   | På karrosseriet: .....   |
| 0.7.     | (Ikke fastsat)   |
| 0.8.     | Navn(e) og adresse(r) på samlefabrik(ker): .....   |
| 0.9.     | Navn og adresse på fabrikantens befuldmægtigede repræsentant (i givet fald): .....   |
| 1.       | KØRETØJETS ALMINDELIGE SPECIFIKATIONER   |
| 1.1.     | Fotografier og/eller tegninger af et repræsentativt køretøj: .....   |
| 1.2.     | Målskitse for hele køretøjet: .....  |

- 1.3. Antal aksler og hjul: .....
- 1.3.1. Antal aksler med tvillingmontering samt anbringelse: .....
- 1.3.2. Antal styrede aksler og deres placering: .....
- 1.3.3. Drivaksler (antal, placering, indbyrdes forbindelse): .....
- 1.4. Chassis (hvis et sådant forefindes) (tegning): .....
- 1.5. Længdedragermateriale <sup>(d)</sup>: .....
- 1.6. Motorens placering og montering: .....
- 1.7. Førerhus (frembygget eller normalt) <sup>(e)</sup>: .....
- 1.8. Højre- eller venstrestyring <sup>(1)</sup>
- 1.8.1. Køretøjet er udstyret til højre-/venstrekørsel <sup>(1)</sup> .....
- 1.9. Angiv, om motorkøretøjet er beregnet til at trække sættevogne eller andre påhængskøretøjer, samt om påhængskøretøjet er en sættevogn, en påhængsvogn med trækstang eller en kærre; angiv om køretøjet specielt er konstrueret til temperaturkontrolleret transport af gods: .....
2. MASSE OG DIMENSIONER <sup>(f)</sup> <sup>(g)</sup>
- (i kg og mm) (Der henvises i givet fald til tegninger)
- 2.1. **Akselafstand(e) (ved fuld last) <sup>(g1)</sup>**
- 2.1.1. Køretøjer med to aksler: .....
- 2.1.1.1. Køretøjer med tre eller flere aksler
- 2.1.1.1.1. Afstand mellem de forskellige aksler, målt fra den forreste til den bageste aksel: .....
- 2.1.1.1.2. Samlet akselafstand: .....
- 2.2. **Koblingsanordning**
- 2.2.1. For sættevogne
- 2.2.1.1. Afstand mellem hovedboltens akse og sættevognens bageste punkt: .....
- 2.2.1.2. Største afstand mellem hovedboltens akse og ethvert punkt på forenden af sættevognen: .....
- 2.2.1.3. Sættevognens akselafstand (som defineret i punkt 7.6.1.2 i bilag I til direktiv 97/27/EF): .....
- 2.2.2. For trækkende køretøjer til sættevogn
- 2.2.2.1. Afstand mellem bagaksel og sættevognskoblingens akse (største og mindste; for delvis opbyggede køretøjer anføres tilladte værdier) <sup>(g2)</sup>: .....
- 2.2.2.2. Den (standardiserede) sættevognskoblings største højde <sup>(g3)</sup>: .....
- 2.3. **Sporvidde(r) og akselbredde(r)**
- 2.3.1. Hver styrende aksels sporvidde <sup>(g4)</sup>: .....
- 2.3.2. Sporvidde for alle andre aksler <sup>(g4)</sup>: .....
- 2.3.3. Bredde af den bredeste bagaksel: .....
- 2.3.4. Bredde af den forreste aksel (målt ved dækkets yderste del, dog bortset fra dækkets udbuling tæt ved vejoverfladen): .....

- 2.4. **Køretøjets hoveddimensioner (udvendige mål)**
- 2.4.1. For chassis uden karrosseri
- 2.4.1.1. Længde <sup>(g<sup>5</sup>)</sup> : .....
- 2.4.1.1.1. Største tilladte længde: .....
- 2.4.1.1.2. Mindste tilladte længde: .....
- 2.4.1.1.3. For påhængskøretøjer, største tilladte længde af trækstangen <sup>(g<sup>6</sup>)</sup> : .....
- 2.4.1.2. Bredde <sup>(g<sup>7</sup>)</sup> : .....
- 2.4.1.2.1. Største tilladte bredde: .....
- 2.4.1.2.2. Mindste tilladte bredde: .....
- 2.4.1.3. Højde (i køreklar stand) <sup>(g<sup>8</sup>)</sup> (ved ophæng med niveauregulering angives normal køreposition): .....
- 2.4.1.4. Overhæng fortil <sup>(g<sup>9</sup>)</sup> : .....
- 2.4.1.4.1. Frigangsvinkel fortil <sup>(g<sup>10</sup>)</sup> : ... grader.
- 2.4.1.5. Overhæng bagtil <sup>(g<sup>11</sup>)</sup> : .....
- 2.4.1.5.1. Frigangsvinkel bagtil <sup>(g<sup>12</sup>)</sup> : ... grader.
- 2.4.1.5.2. Største tilladte overhæng for koblingspunktet <sup>(g<sup>13</sup>)</sup> : .....
- 2.4.1.6. Frihøjde (som defineret i punkt 4.5 i bilag II, del A)
- 2.4.1.6.1. Mellem akslerne: .....
- 2.4.1.6.2. Under forakslen (-akslerne): .....
- 2.4.1.6.3. Under bagakslen (-akslerne): .....
- 2.4.1.7. Rampevinkel <sup>(g<sup>14</sup>)</sup> : ... grader.
- 2.4.1.8. Tilladt yderste placering af karrosseriets og/eller det indvendige udstyrs og/eller udstyrets og/eller lastens tyngdepunkt: .....
- 2.4.2. For chassis med karrosseri
- 2.4.2.1. Længde <sup>(g<sup>5</sup>)</sup>: .....
- 2.4.2.1.1. Lastefladens længde: .....
- 2.4.2.1.2. For påhængskøretøjer, største tilladte længde af trækstangen <sup>(g<sup>6</sup>)</sup>: .....
- 2.4.2.2. Bredde <sup>(g<sup>7</sup>)</sup>: .....
- 2.4.2.2.1. Vægtykkelse (for køretøjer, der specielt er konstrueret til temperaturkontrolleret transport af gods): ...
- 2.4.2.3. Højde (i køreklar stand) <sup>(g<sup>8</sup>)</sup> (ved ophæng med niveauregulering angives normal køreposition): .....
- 2.4.2.4. Overhæng fortil <sup>(g<sup>9</sup>)</sup>: .....
- 2.4.2.4.1. Frigangsvinkel fortil <sup>(g<sup>10</sup>)</sup>: ... grader.
- 2.4.2.5. Overhæng bagtil <sup>(g<sup>11</sup>)</sup>: .....
- 2.4.2.5.1. Frigangsvinkel bagtil <sup>(g<sup>12</sup>)</sup>: ... grader.
- 2.4.2.5.2. Største tilladte overhæng for koblingspunktet <sup>(g<sup>13</sup>)</sup>: .....

- 2.4.2.6. Frihøjde (som defineret i punkt 4.5 i bilag II, del A)
- 2.4.2.6.1. Mellem akslerne: .....
- 2.4.2.6.2. Under forakslen (-akslerne): .....
- 2.4.2.6.3. Under bagakslen (-akslerne): .....
- 2.4.2.7. Rampevinkel <sup>(g14)</sup>: ...grader.
- 2.4.2.8. Tilladte yderpunkter for placeringen af lastens tyngdepunkt (ved uensartet last): .....
- 2.4.2.9. Beliggenheden af køretøjets tyngdepunkt (M<sub>2</sub> og M<sub>3</sub>) ved maksimal teknisk tilladt totallast, bestemt i længde-, tvær- og lodret retning: .....
- 2.4.3. For karrosseri godkendt uden chassis (køretøjer af klasse M<sub>2</sub> og M<sub>3</sub>)
- 2.4.3.1. Længde <sup>(g5)</sup>: .....
- 2.4.3.2. Bredde <sup>(g7)</sup>: .....
- 2.4.3.3. Nominel højde (i køreklar stand) <sup>(g8)</sup> på den eller de typer af chassis, som det er beregnet til (ved afhæng med niveauregulering, angives normal køreposition): .....
- 2.5. **Masse af chassis uden karrosseri (uden førerhus, kølervæske, smøremidler, brændstof, reservehjul, værktøj og fører):** .....
- 2.5.1. Fordeling af denne masse på akslerne: .....
- 2.6. **Masse i køreklar stand**
- Masse af køretøj med karrosseri — og for trækkende køretøjer i andre klasser end M<sub>1</sub>, med tilkoblingsanordning, hvis en sådan er monteret af fabrikanten — i køreklar stand, eller masse af chassis eller af chassis med førerhus uden karrosseri/tilkoblingsanordning, hvis karrosseri og/eller tilkoblingsanordning ikke monteres af fabrikanten, (med væsker, værktøj, reservehjul, hvis monteret, og fører samt for busser ét personalemedlem, hvis der forefindes et sæde dertil i køretøjet) <sup>(h)</sup> (største og mindste for hver variant): .....
- 2.6.1. Denne masses fordeling på akslerne og for kærre eller sættevogn belastningen på koblingspunktet (største og mindste for hver variant): .....
- 2.7. For delvis opbygget køretøj, **det færdigopbyggede køretøjs mindste masse** som oplyst af fabrikanten: .....
- 2.7.1. Denne masses fordeling på akslerne og for kærre eller sættevogn belastningen på koblingspunktet: ...
- 2.8. **Teknisk tilladt totalmasse** som oplyst af fabrikanten <sup>(i)</sup> <sup>(j)</sup>: .....
- 2.8.1. Denne masses fordeling på akslerne og for kærre eller sættevogn belastning på koblingspunktet <sup>(j)</sup>: ...
- 2.9. **Teknisk tilladt akseltryk pr. aksel:** .....
- 2.10. **Teknisk tilladt akseltryk pr. akselgruppe:** .....
- 2.11. **Teknisk tilladelig tilkoblet totalmasse** for motorkøretøjet ved tilkobling af
- 2.11.1. Påhængskøretøj med trækstang: .....
- 2.11.2. Sættevogn: .....
- 2.11.3. Kærre: .....
- 2.11.3.1. Største forhold mellem koblingsoverhæng <sup>(l)</sup> og akselafstand: .....
- 2.11.3.2. Største V-værdi: ..... kN.
- 2.11.4. Teknisk tilladt masse af vogntog <sup>(j)</sup>: .....
- 2.11.5. Køretøjet er/er ikke <sup>(l)</sup> egnet til bugsering (punkt 1.2 i bilag II til direktiv 77/389/EØF)

- 2.11.6. Tilladt masse af påhængskøretøj uden bremses: .....
- 2.12. **Teknisk tilladt største lodrette belastning/masse på køretøjets koblingspunkt**
- 2.12.1. For motorkøretøj: .....
- 2.12.2. For sættevogn eller kærre: .....
- 2.12.3. Største tilladte masse af tilkoblingsanordningen (hvis den ikke monteres af fabrikanten): .....
- 2.13. **Udsvingsradius bagtil** (punkt 7.6.2 og 7.6.3 i bilag I til direktiv 97/27/EF): .....
- 2.14. **Forholdet motoreffekt/totalmasse:** ... kW/kg.
- 2.14.1. Forholdet motoreffekt/teknisk tilladt totalmasse af vogntoget (punkt 7.10 i bilag I til direktiv 97/27/EF): ..... kW/kg.
- 2.15. **Største stigning ved igangsætning** (køretøj alene) <sup>(4)</sup>: ... %.
- 2.16. **Påregnet masse ved registrering/ibrugtagning** (ikke obligatorisk: Hvis der anføres værdier for disse størrelser, skal de være kontrolleret efter forskrifterne i bilag IV til direktiv 97/27/EF.)
- 2.16.1. Påregnet tilladt totalmasse ved registrering/ibrugtagning (der kan anføres forskellige angivelser for hver teknisk konfiguration <sup>(5)</sup>): .....
- 2.16.2. Påregnet tilladt akseltryk pr. aksel ved registrering/ibrugtagning, og for kærre og sættevogn påregnet tilladt belastning på koblingspunktet ved registrering/ibrugtagning som oplyst af fabrikanten, hvis den er mindre end den teknisk tilladte belastning på koblingspunktet (der kan anføres forskellige angivelser for hver teknisk konfiguration <sup>(5)</sup>): .....
- 2.16.3. Påregnet tilladt akseltryk pr. akselgruppe ved registrering/ibrugtagning (der kan anføres forskellige angivelser for hver teknisk konfiguration <sup>(5)</sup>): .....
- 2.16.4. Påregnet tilladt tilkoblet masse ved registrering/ibrugtagning (der kan anføres forskellige angivelser for hver teknisk konfiguration <sup>(5)</sup>): .....
- 2.16.5. Påregnet tilladt totalmasse af vogntoget ved registrering/ibrugtagning (der kan anføres forskellige angivelser for hver teknisk konfiguration <sup>(5)</sup>): .....
3. MOTOR <sup>(4)</sup>
- 3.1. **Motorfabrikant:** .....
- 3.1.1. Fabrikantens motorkode (som markeret på motoren, eller andre identifikationsformer): .....
- 3.1.2. Godkendelsesnummer (hvis relevant), herunder brændstofidentifikationsmærke: .....
- (kun tunge køretøjer)
- 3.2. **Forbrændingsmotor**
- 3.2.1. *Specifikke motoroplysninger*
- 3.2.1.1. Arbejdsprincip: styret tænding/kompressionstænding <sup>(1)</sup>
- Arbejds måde: firtakts/totakts/rotation <sup>(1)</sup>
- 3.2.1.2. Antal og arrangement af cylindre: .....
- 3.2.1.2.1. Boring <sup>(1)</sup>: ... mm
- 3.2.1.2.2. Slaglængde <sup>(1)</sup>: ... mm
- 3.2.1.2.3. Tændingsrækkefølge: .....
- 3.2.1.3. Slagvolumen <sup>(m)</sup>: ... cm<sup>3</sup>

- 3.2.1.4. Volumetrisk kompressionsforhold <sup>(2)</sup>: .....
- 3.2.1.5. Tegninger af forbrændingskammer, stempelkrone og, for motorer med styret tænding, stempelringe: .
- 3.2.1.6. Normal tomgangshastighed <sup>(2)</sup>: ..... min<sup>-1</sup>
- 3.2.1.6.1. Forhøjet tomgangshastighed <sup>(2)</sup>: ..... min<sup>-1</sup>
- 3.2.1.7. Carbonmonoxid efter volumen i udstødningsgas ved tomgang <sup>(2)</sup>: ..... % som oplyst af fabrikanten ((kun motorer med styret tænding)
- 3.2.1.8. Største nettoeffekt <sup>(3)</sup>: ..... kW ved. .... min<sup>-1</sup> (opgivet af fabrikanten)
- 3.2.1.9. Højeste tilladte motoromdrejningshastighed som foreskrevet af fabrikanten: ..... min<sup>-1</sup>
- 3.2.1.10. Største nettodrejningsmoment <sup>(3)</sup>: ..... Nm ved. .... min<sup>-1</sup> (opgivet af fabrikanten)
- 3.2.2. *Brændstof*
- 3.2.2.1. Lette erhvervskøretøjer: diesel/benzin/LPG/NG eller biogas/ethanol (E 85)/biodiesel/hydrogen <sup>(1)</sup> <sup>(6)</sup>
- 3.2.2.2. Tunge køretøjer: diesel/benzin/LPG/NG-H/NG-L/NG-HL/ethanol <sup>(1)</sup> <sup>(6)</sup>
- 3.2.2.3. Brændstofbeholderens påfyldningsstuds: snæver åbning/mærkat <sup>(1)</sup>
- 3.2.2.4. Brændstoftype: monobrændstofkøretøj, køretøj, der kan skifte mellem brændstoffer, flex fuel-køretøj <sup>(1)</sup>
- 3.2.2.5. Største tilladelige andel biobrændsel i brændstoffet (opgivet af fabrikanten): ..... % af brændstoffet
- 3.2.3. *Brændstofbeholder(e)*
- 3.2.3.1. Hovedbrændstofbeholder(e)
- 3.2.3.1.1. Antal tanke og hver enkelt tanks kapacitet: .....
- 3.2.3.1.1.1. Materiale: .....
- 3.2.3.1.2. Tegning og teknisk beskrivelse af reservebrændstofbeholder(e) med alle tilslutninger og rør til udluftning, låse, ventiler, fastgørelsesanordninger: .....
- 3.2.3.1.3. Tegning, der tydeligt viser reservebrændstofbeholderens (-brændstofbeholdernes) placering i køretøjet: .....
- 3.2.3.2. Reservebeholder(e) til brændstof
- 3.2.3.2.1. Antal tanke og hver enkelt tanks kapacitet: .....
- 3.2.3.2.1.1. Materiale: .....
- 3.2.3.2.2. Tegning og teknisk beskrivelse af reservebrændstofbeholder(e) med alle tilslutninger og rør til udluftning, låse, ventiler, fastgørelsesanordninger: .....
- 3.2.3.2.3. Tegning, der tydeligt viser reservebrændstofbeholderens (-brændstofbeholdernes) placering i køretøjet: .....
- 3.2.4. *Brændstofførførsel*
- 3.2.4.1. Med karburator(er): ja/nej <sup>(1)</sup>
- 3.2.4.2. Ved brændstofindsprøjtning (kun kompressionstænding): ja/nej <sup>(1)</sup>
- 3.2.4.2.1. Beskrivelse af systemet: .....
- 3.2.4.2.2. Arbejdsprincip: direkte indsprøjtning/forkammer/turbulensammer <sup>(1)</sup>

3.2.4.2.3.	Indsprøjtningpumpe
3.2.4.2.3.1.	Fabrikat(er): .....
3.2.4.2.3.2.	Type(r): .....
3.2.4.2.3.3.	Maksimal brændstofførelse <sup>(1)</sup> <sup>(2)</sup> : .... mm <sup>3</sup> /takt eller omdrejning ved pumpehastighed på: ... min <sup>-1</sup> eller alternativt et karakteristikdiagram: .....
	(Hvis der findes ladetrykregulering, angives den karakteristiske brændstofførelse og ladetryk sammenstillet med motorhastighed)
3.2.4.2.3.4.	Statisk indsprøjtningstilladelse <sup>(2)</sup> : .....
3.2.4.2.3.5.	Kurve over indsprøjtningstilladelse <sup>(2)</sup> : .....
3.2.4.2.3.6.	Kalibreringsmetode: prøvebænk/motor <sup>(1)</sup>
3.2.4.2.4.	Regulator
3.2.4.2.4.1.	Type: .....
3.2.4.2.4.2.	Afskæringspunkt
3.2.4.2.4.2.1.	Afskæringspunkt ved last: ... min <sup>-1</sup>
3.2.4.2.4.2.2.	Maksimal hastighed, ubelastet: ... min <sup>-1</sup>
3.2.4.2.4.2.3.	Tomgangshastighed: ... min <sup>-1</sup>
3.2.4.2.5.	Indsprøjtningrør (kun tunge køretøjer)
3.2.4.2.5.1.	Længde: ... mm
3.2.4.2.5.2.	Indvendig diameter: ... mm
3.2.4.2.5.3.	Common rail, fabrikat og type: .....
3.2.4.2.6.	Indsprøjtningdyse(r)
3.2.4.2.6.1.	Fabrikat(er): .....
3.2.4.2.6.2.	Type(r): .....
3.2.4.2.6.3.	Åbningstryk <sup>(2)</sup> : ..... kPa eller karakteristikdiagram <sup>(2)</sup> : .....
3.2.4.2.7.	Koldstartsystem
3.2.4.2.7.1.	Fabrikat(er): .....
3.2.4.2.7.2.	Type(r): .....
3.2.4.2.7.3.	Beskrivelse: .....
3.2.4.2.8.	Hjælpestartanordning
3.2.4.2.8.1.	Fabrikat(er): .....
3.2.4.2.8.2.	Type(r): .....
3.2.4.2.8.3.	Beskrivelse af systemet: .....
3.2.4.2.9.	Elektronisk styret indsprøjtning: ja/nej <sup>(1)</sup>
3.2.4.2.9.1.	Fabrikat(er): .....
3.2.4.2.9.2.	Type(r): .....
3.2.4.2.9.3.	Beskrivelse af systemet (for systemer, der ikke har kontinuerlig indsprøjtning, anføres tilsvarende detaljer): .....
3.2.4.2.9.3.1.	Styreenhedens fabrikat og type: .....

- 3.2.4.2.9.3.2. Brændstofregulatorens fabrikat og type: .....
- 3.2.4.2.9.3.3. Luftflowfølerens fabrikat og type: .....
- 3.2.4.2.9.3.4. Brændstoffordelerens fabrikat og type: .....
- 3.2.4.2.9.3.5. Gasspjældhusets fabrikat og type: .....
- 3.2.4.2.9.3.6. Vandtemperaturfølerens fabrikat og type: .....
- 3.2.4.2.9.3.7. Lufttemperaturfølerens fabrikat og type: .....
- 3.2.4.2.9.3.8. Lufttrykfølerens fabrikat og type: .....
- 3.2.4.2.9.3.9. Softwarekalibreringsnummer (-numre): .....
- 3.2.4.3. Ved brændstofindsprøjtning (kun styret tænding): ja/nej <sup>(1)</sup>
- 3.2.4.3.1. Arbejdsprincip: indsugningsmanifold (enkelt/flerpunkts)/direkte indsprøjtning <sup>(1)</sup>/andet — angives): ...
- 3.2.4.3.2. Fabrikat(er): .....
- 3.2.4.3.3. Type(r): .....
- 3.2.4.3.4. Systembeskrivelse (for systemer, der ikke har kontinuerlig indsprøjtning, anføres tilsvarende detaljer): .....
- 3.2.4.3.4.1. Styreenhedens fabrikat og type: .....
- 3.2.4.3.4.2. Brændstofregulatorens fabrikat og type: .....
- 3.2.4.3.4.3. Luftflowfølerens fabrikat og type: .....
- 3.2.4.3.4.4. Brændstoffordelerens fabrikat og type: .....
- 3.2.4.3.4.5. Trykregulatorens fabrikat og type: .....
- 3.2.4.3.4.6. Mikroomskifterens fabrikat og type: .....
- 3.2.4.3.4.7. Tomgangsskruens fabrikat og type: .....
- 3.2.4.3.4.8. Gasspjældhusets fabrikat og type: .....
- 3.2.4.3.4.9. Vandtemperaturfølerens fabrikat og type: .....
- 3.2.4.3.4.10. Lufttemperaturfølerens fabrikat og type: .....
- 3.2.4.3.4.11. Lufttrykfølerens fabrikat og type: .....
- 3.2.4.3.4.12. Softwarekalibreringsnummer (-numre): .....
- 3.2.4.3.5. Dyser: åbningstryk <sup>(2)</sup>: ..... kPa eller karakteristikdiagram: .....
- 3.2.4.3.5.1. Fabrikat: .....
- 3.2.4.3.5.2. Type: .....
- 3.2.4.3.6. Indsprøjtningensindstilling: .....
- 3.2.4.3.7. Koldstartsystem
- 3.2.4.3.7.1. Funktionsprincip(per): .....
- 3.2.4.3.7.2. Funktionsgrænser/indstillinger <sup>(1)</sup> <sup>(2)</sup>: .....
- 3.2.4.4. Fødepumpe
- 3.2.4.4.1. Tryk <sup>(2)</sup>: ..... kPa eller karakteristikdiagram <sup>(2)</sup>: .....



- 3.2.5. *Elektrisk system*
- 3.2.5.1. Nominel spænding: ..... V, plus/minus til stel <sup>(1)</sup>
- 3.2.5.2. Generator
- 3.2.5.2.1. Type: .....
- 3.2.5.2.2. Nominel effekt: ..... VA
- 3.2.6. *Tændingsystem (kun motorer med gnisttænding)*
- 3.2.6.1. Fabrikat(er): .....
- 3.2.6.2. Type(r): .....
- 3.2.6.3. Arbejdsprincip: .....
- 3.2.6.4. Fortændingskurve eller -diagram <sup>(2)</sup>: .....
- 3.2.6.5. Statisk fortænding <sup>(2)</sup>: ..... grader før stemplets topstilling
- 3.2.6.6. Tændrør:
- 3.2.6.6.1. Fabrikat: .....
- 3.2.6.6.2. Type: .....
- 3.2.6.6.3. Gnistgab: .... mm
- 3.2.6.7. Tændspole(r)
- 3.2.6.7.1. Fabrikat: .....
- 3.2.6.7.2. Type: .....
- 3.2.7. *Kølesystem: (væske/luft) <sup>(1)</sup>*
- 3.2.7.1. Nominel indstilling af motortemperaturstyringsmekanisme: .....
- 3.2.7.2. Væske
- 3.2.7.2.1. Art: .....
- 3.2.7.2.2. Cirkulationspumpe(r): ja/nej <sup>(1)</sup>
- 3.2.7.2.3. Karakteristik: ..... eller
- 3.2.7.2.3.1. Fabrikat(er): .....
- 3.2.7.2.3.2. Type(r): .....
- 3.2.7.2.4. Udvekslingsforhold: .....
- 3.2.7.2.5. Beskrivelse af ventilator og dennes drivmekanisme: .....
- 3.2.7.3. Luft
- 3.2.7.3.1. Ventilator: ja/nej <sup>(1)</sup>
- 3.2.7.3.2. Karakteristik: ..... eller
- 3.2.7.3.2.1. Fabrikat(er): .....
- 3.2.7.3.2.2. Type(r): .....
- 3.2.7.3.3. Udvekslingsforhold: .....

- 3.2.8. *Indsugningssystem*
- 3.2.8.1. Tryklader: ja/nej <sup>(1)</sup>
- 3.2.8.1.1. Fabrikat(er): .....
- 3.2.8.1.2. Type(r): .....
- 3.2.8.1.3. Beskrivelse af systemet (f.eks. største ladetryk: ..... kPa; eventuel ladetrykventil): .....
- 3.2.8.2. Ladeluftkøler: ja/nej <sup>(1)</sup>
- 3.2.8.2.1. Type: luft-luft/luft-vand <sup>(1)</sup>
- 3.2.8.3. Indsugningsundertryk ved nominel motoromdrejningshastighed og 100 % belastning (kun motorer med kompressionstænding)
- 3.2.8.3.1. tilladt minimumværdi: ... kPa
- 3.2.8.3.2. største tilladelige: ... kPa
- 3.2.8.4. Beskrivelse og tegninger af luftindtagsrør og tilhørende dele (overtryksskammer, opvarmningsanordning, supplerende luftindtag osv.): .....
- 3.2.8.4.1. Beskrivelse af indsugningsmanifold (inklusive tegninger og/eller fotografier): .....
- 3.2.8.4.2. Luftfilter, tegninger: ..... eller
- 3.2.8.4.2.1. Fabrikat(er): .....
- 3.2.8.4.2.2. Type(r): .....
- 3.2.8.4.3. Indsugningslyddæmper, tegninger: ..... eller
- 3.2.8.4.3.1. Fabrikat(er): .....
- 3.2.8.4.3.2. Type(r): .....
- 3.2.9. *Udstødningssystem*
- 3.2.9.1. Beskrivelse og/eller tegninger af udstødningsmanifold: .....
- 3.2.9.2. Beskrivelse og/eller tegninger af udstødningssystem: .....
- 3.2.9.3. Største tilladte udstødningsmodtryk ved nominel motoromdrejningshastighed og 100 % belastning (kun motorer med kompressionstænding): ... kPa
- 3.2.9.4. Type, mærkning af udstødningslyddæmper(e): .....
- Hvis relevant for ekstern støj: støjdæmpende foranstaltninger i motorrum og på motor: .....
- 3.2.9.5. Placering af udstødningsrørets afgangsåbning: .....
- 3.2.9.6. Udstødningslyddæmper, der indeholder fibermaterialer: .....
- 3.2.9.7. Udstødningssystemets volumen: .....dm<sup>3</sup>
- 3.2.10. *Mindste tværsnitsareal af tilgangs- og afgangsåbninger:* .....
- 3.2.11. *Ventilindstilling eller tilsvarende data*
- 3.2.11.1. Største ventilløft, åbnings- og lukkevinkler eller nærmere angivelse af indstilling for alternative distributionssystemer i forhold til dødpunkter. For systemer med variable ventiltider, minimal og maksimal tid: .....
- 3.2.11.2. Reference- og/eller indstillingsspillerum <sup>(1)</sup>: .....

3.2.12.	<i>Luftforureningsbegrænsende foranstaltninger</i>
3.2.12.1.	Anordning til recirkulation af krumtaphusgasser (beskrivelse og tegninger): .....
3.2.12.2.	Yderligere forureningskontrolanordninger (om nogen og hvis ikke omfattet af en anden overskrift)
3.2.12.2.1.	Katalysator: ja/nej <sup>(1)</sup>
3.2.12.2.1.1.	Antal katalysatorer og katalysatorelementer (anfør oplysninger for hver separat enhed): .....
3.2.12.2.1.2.	Katalysatorens (katalysatorernes) dimensioner, form og volumen: .....
3.2.12.2.1.3.	Katalytisk virkning: .....
3.2.12.2.1.4.	Samlet mængde ædelmetaller: .....
3.2.12.2.1.5.	Relativ koncentration: .....
3.2.12.2.1.6.	Substrat (struktur og materiale): .....
3.2.12.2.1.7.	Celletæthed: .....
3.2.12.2.1.8.	Katalysatorbeholdertype(r): .....
3.2.12.2.1.9.	Katalysatorens (katalysatorernes) placering (sted og referenceafstand i udstødningssystemet): .....
3.2.12.2.1.10.	Varmeskærm: ja/nej <sup>(1)</sup>
3.2.12.2.1.11.	Beskrivelse af regenereringssystemer/system til efterbehandling af udstødningen: .....
3.2.12.2.1.11.1.	Antallet af type I-driftscyklusser (eller tilsvarende motorprøvebænkscyklusser) mellem to cyklusser, hvor regenererende faser forekommer under betingelser svarende til type I-prøven (afstand »D« i figur 1 i bilag 13 til FN/ECE-regulativ nr. 83): .....
3.2.12.2.1.11.2.	Beskrivelse af metode anvendt til at bestemme antallet af cyklusser mellem to cyklusser, hvor regenererende faser forekommer: .....
3.2.12.2.1.11.3.	Parametre til bestemmelse af belastningsniveauet før regenerering forekommer (dvs. temperatur, tryk osv.): .....
3.2.12.2.1.11.4.	Beskrivelse af metode anvendt til at belaste systemet efter prøvningsforskrifterne i punkt 3.1 i bilag 13 til FN/ECE-regulativ nr. 83: .....
3.2.12.2.1.11.5.	Normalt driftstemperaturområde: .....K
3.2.12.2.1.11.6.	Selvedbrydende reagenser: ja/nej <sup>(1)</sup>
3.2.12.2.1.11.7.	Reagentype og -koncentration, som er nødvendig for den katalytiske virkning: .....
3.2.12.2.1.11.8.	Reagensets normale driftstemperaturområde: .....K
3.2.12.2.1.11.9.	International standard: .....
3.2.12.2.1.11.10.	Hypigheden af reagensgenpåfyldning: løbende/ved service <sup>(1)</sup>
3.2.12.2.1.12.	Katalysatorens fabrikat: .....
3.2.12.2.1.13.	Reservedelens identifikationsnummer: .....
3.2.12.2.2.	Lambdasonde: ja/nej <sup>(1)</sup>
3.2.12.2.2.1.	Fabrikat: .....
3.2.12.2.2.2.	Placering: .....
3.2.12.2.2.3.	Arbejdsområde: .....
3.2.12.2.2.4.	Type: .....

- 3.2.12.2.2.5. Reservedelens identifikationsnummer: .....
- 3.2.12.2.3. Luftindblæsning: ja/nej <sup>(1)</sup>
- 3.2.12.2.3.1. Type (pulserende luft, luftpumpe, o. lign.): .....
- 3.2.12.2.4. Udstødningsrecirkulation (EGR): ja/nej <sup>(1)</sup>
- 3.2.12.2.4.1. Karakteristika (fabrikat, type, flowhastighed, mv.): .....
- 3.2.12.2.4.2. Vandkølet system: ja/nej <sup>(1)</sup>
- 3.2.12.2.5. System til begrænsning af emission ved fordampning: ja/nej <sup>(1)</sup>
- 3.2.12.2.5.1. Detaljeret beskrivelse af anordningerne og af deres tilstand: .....
- 3.2.12.2.5.2. Tegning af fordampningsbegrænsningssystemet: .....
- 3.2.12.2.5.3. Tegning af beholder med aktivt kul: .....
- 3.2.12.2.5.4. Masse af tørt aktivt kul: ... g.
- 3.2.12.2.5.5. Skitse af brændstofbeholder med angivelse af volumen og materiale: .....
- 3.2.12.2.5.6. Tegning af varmeskærm mellem brændstofbeholder og udstødningssystem: .....
- 3.2.12.2.6. Partikelfilter: ja/nej <sup>(1)</sup>
- 3.2.12.2.6.1. Partikelfilterets dimensioner, form og kapacitet: .....
- 3.2.12.2.6.2. Partikelfilterets konstruktion: .....
- 3.2.12.2.6.3. Placering (referenceafstand i udstødningssystemet): .....
- 3.2.12.2.6.4. Regeneringsmetode eller -system, beskrivelse og/eller tegning: .....
- 3.2.12.2.6.4.1. Antallet af type I-driftscyklusser (eller tilsvarende motorprøvebænkscyklusser) mellem to cyklusser, hvor regenererende faser forekommer under betingelser svarende til type I-prøven (afstand »D« i figur 1 i bilag 13 til FN/ECE-regulativ nr. 83): .....
- 3.2.12.2.6.4.2. Beskrivelse af metode anvendt til at bestemme antallet af cyklusser mellem to cyklusser, hvor regenererende faser forekommer: .....
- 3.2.12.2.6.4.3. Parametre til bestemmelse af belastningsniveauet før regenerering forekommer (dvs. temperatur, tryk osv.): .....
- 3.2.12.2.6.4.4. Beskrivelse af metode anvendt til at belaste systemet efter prøvningsforskrifterne i punkt 3.1 i bilag 13 til FN/ECE-regulativ nr. 83: .....
- 3.2.12.2.6.5. Partikelfilterfabrikat: .....
- 3.2.12.2.6.6. Reservedelens identifikationsnummer: .....
- 3.2.12.2.6.7. Normalt driftstemperaturområde: ... (K) og -tryk ... (kPa)  
(Kun tunge køretøjer)
- 3.2.12.2.6.8. Hvis der er tale om periodisk regenerering (kun for tunge køretøjer)
- 3.2.12.2.6.8.1. Antal ETC-prøvecyklusser mellem 2 regenereringer (n1): .....
- 3.2.12.2.6.8.2. Antal ETC-cyklusser under regenerering (n2): .....
- 3.2.12.2.7. Egendiagnosesystem (OBD): ja/nej <sup>(1)</sup>: .....
- 3.2.12.2.7.1. Skriftlig beskrivelse og/eller tegning af fejlindikatoren (MI): .....
- 3.2.12.2.7.2. Liste over og formål med alle komponenter, der overvåges af egendiagnosesystemet: .....

- 3.2.12.2.7.3. Beskrivelse (virkningsprincip) for
- 3.2.12.2.7.3.1. Motorer med styret tænding
- 3.2.12.2.7.3.1.1. Overvågning af katalysator: .....
- 3.2.12.2.7.3.1.2. Detektion af fejl-tænding: .....
- 3.2.12.2.7.3.1.3. Overvågning af lambdasonde: .....
- 3.2.12.2.7.3.1.4. Andre komponenter, der overvåges af egendiagnosesystemet: .....
- 3.2.12.2.7.3.2. Motorer med kompressionstænding: .....
- 3.2.12.2.7.3.2.1. Overvågning af katalysator: .....
- 3.2.12.2.7.3.2.2. Overvågning af partikelfilter: .....
- 3.2.12.2.7.3.2.3. Overvågning af elektronisk brændstofs-system: .....
- 3.2.12.2.7.3.2.4. Overvågning af deNO<sub>x</sub>-system: .....
- 3.2.12.2.7.3.2.5. Andre komponenter, der overvåges af egendiagnosesystemet: .....
- 3.2.12.2.7.4. Kriterier for aktivering af fejlindikatoren (MI) (fast antal kørecykler eller statistisk metode): .....
- 3.2.12.2.7.5. Fortegnelse over alle anvendte egendiagnosekoder og -formater (med forklaring af hver enkelt): .....
- 3.2.12.2.7.6. Køretøjsfabrikanten skal forelægge følgende supplerende oplysninger med henblik på at give mulighed for produktion af egendiagnosekompatible udkiftnings- eller servicekomponenter samt diagnoseværktøj og prøveudstyr.
- 3.2.12.2.7.6.1. Beskrivelse af art og antal forbehandlingscykluser, som er anvendt ved den oprindelige typegodkendelse af køretøjet.
- 3.2.12.2.7.6.2. Beskrivelse af arten af den egendiagnosecyklus, som er anvendt ved den oprindelige typegodkendelse af køretøjet til den komponent, som overvåges af egendiagnosesystemet.
- 3.2.12.2.7.6.3. Et fuldstændigt dokument, hvor alle overvågede komponenter er beskrevet med strategi for fejldetektion og aktivering af fejlkontrollampe (fast antal kørecykler eller statistisk metode), med en liste over de relevante sekundære overvågede parametre for hver komponent, som overvåges af egendiagnosesystemet. Fortegnelse over alle anvendte egendiagnosekoder og -formater (med forklaring af hver enkelt), som er knyttet til de enkelte emissionsrelaterede komponenter i drivaggregatet og til de enkelte ikke-emissionsrelaterede komponenter, når overvågning af komponenten er bestemmende for aktivering af fejlindikatoren, herunder navnlig en omfattende redegørelse for data, som afgives i service \$05 Test-ID \$21 til FF, og data, som afgives i service \$06.
- For køretøjer, der anvender et kommunikationslink i henhold til ISO 15765-4 »Road vehicles — Diagnostics on Controller Area Network (CAN) — Part 4: requirements for emissions-related systems« skal der fremlægges en omfattende redegørelse for data, som afgives i service \$06 Test-ID \$00 til FF for hver ID-supported OBD-monitor.
- 3.2.12.2.7.6.4. De oplysninger, som foreskrives ovenfor, kan afgives ved at udfylde en tabel svarende til den nedenstående.
- 3.2.12.2.7.6.4.1. Lette køretøjer

Komponent	Fejlkode	Overvågningsstrategi	Kriterier for fejldetektion	Kriterier for aktivering af fejlindikatoren	Sekundære parametre	Forbehandling	Demonstrationsprøve
Katalysator	P0420	Signaler fra lambdasonde 1 og 2	Forskel mellem signaler fra sonde 1 og sonde 2	Tredje cyklus	Motorhastighed, motorbelastning, A/F-arbejds-måde, katalysatortemperatur	To type I-cykler	Type I

## 3.2.12.2.7.6.4.2. Tunge køretøjer

Komponent	Fejlkode	Overvågningsstrategi	Kriterier for fejldetektering	Kriterier for aktivering af fejlindikatoren	Sekundære parametre	Forbehandling	Demonstrationsprøve
SCR-katalysator	Pxxx	NO <sub>x</sub> -sensor 1 og 2 signaler	Forskel mellem signaler fra sonde 1 og sonde 2	Tredje cyklus	Motorhastighed, motorbelastning, katalysatortemperatur, reagensaktivitet	Tre OBD-prøvecykler (3 korte ESC-cykler)	OBD-prøvecyklus (kort ESC-cyklus)

3.2.12.2.8. Andre systemer (beskrivelse og funktionsmåde): .....

3.2.12.2.9. Momentbegrænser: ja/nej <sup>(1)</sup>

3.2.12.2.9.1. Beskrivelse af aktiveringen af momentbegrænseren (kun for tunge køretøjer): .....

3.2.12.2.9.2. Beskrivelse af begrænsningen af den fulde belastningskurve (kun for tunge køretøjer): .....

## 3.2.13. Røgtæthed

3.2.13.1. Absorptionskoefficientsymbollets placering (kun for motorer med kompressionstænding): .....

3.2.13.2. Kraft ved 6 målepunkter (jf. pkt. 2.1 i bilag III til direktiv 72/306/EØF, som ændret)

3.2.13.3. Motoreffekt målt på prøvebænk/på køretøjet <sup>(1)</sup>

3.2.13.3.1. Angivne hastigheder og effekter

Målepunkter	Motorhastighed (min <sup>-1</sup> )	Effekt (kW)
1.....		
2.....		
3.....		
4.....		
5.....		
6.....		

3.2.14. Nærmere oplysninger om eventuelle anordninger, der er beregnet til at påvirke brændstoføkonomien (hvis disse ikke er omfattet af andre rubrikker): .....

3.2.15. LPG-brændstofsistem: ja/nej <sup>(1)</sup>

3.2.15.1. Typegodkendelsesnummer i henhold til Rådets direktiv 70/221/EØF (EFT L 76 af 6.4.1970, s. 23)(når direktivet er ændret, således at det omfatter tanke til gasformigt brændstof) eller godkendelsesnummer i henhold til FN/ECE-regulativ nr. 67: .....

3.2.15.2. Elektronisk motorstyreenhed for LPG-drift

3.2.15.2.1. Fabrikat(er): .....

3.2.15.2.2. Type(r): .....

3.2.15.2.3. Justeringsmuligheder, som vedrører emissioner: .....

3.2.15.3. Yderligere dokumentation

3.2.15.3.1. Beskrivelse af katalysatorens beskyttelse ved omskift mellem benzin og LPG: .....

3.2.15.3.2. Systemarrangement (elektriske forbindelser, vakuumforbindelser, kompensationslanger mv.): .....

- 3.2.15.3.3. Tegning af symbol: .....
- 3.2.16. NG-brændstofsyst $\acute{e}$ m: ja/nej <sup>(1)</sup>
- 3.2.16.1. Typegodkendelsesnummer i henhold til direktiv 70/221/EØF (når direktivet er ændret, således at det omfatter tanke til gasformigt brændstof) eller godkendelsesnummer i henhold til FN/ECE-regulativ nr. 110 (EUT L 72 af 14.3.2008, s. 113): .....
- 3.2.16.2. Elektronisk motorstyreenhed for NG-drift
- 3.2.16.2.1. Fabrikat(er): .....
- 3.2.16.2.2. Type(r): .....
- 3.2.16.2.3. Justeringsmuligheder, som vedrører emissioner: .....
- 3.2.16.3. Yderligere dokumentation
- 3.2.16.3.1. Beskrivelse af katalysatorens beskyttelse ved omskift mellem benzin og NG: .....
- 3.2.16.3.2. Systemarrangement (elektriske forbindelser, vakuumforbindelser, kompensationsslanger mv.): .....
- 3.2.16.3.3. Tegning af symbol: .....
- 3.2.17. *Specifikke oplysninger vedrørende gasdrevne motorer (tunge køretøjer) (For systemer med anden indretning gives tilsvarende oplysninger.)*
- 3.2.17.1. Brændstof: LPG/NG-H/NG-L/NG-HL <sup>(1)</sup>
- 3.2.17.2. Trykregulator(er) eller fordamper/trykregulator(er) <sup>(1)</sup>
- 3.2.17.2.1. Fabrikat(er): .....
- 3.2.17.2.2. Type(r): .....
- 3.2.17.2.3. Antal trykreduktionstrin: .....
- 3.2.17.2.4. Tryk i sluttrin  
minimum: ... kPa — maksimum: ... kPa
- 3.2.17.2.5. Antal hovedindstillingspunkter: .....
- 3.2.17.2.6. Antal tomgangsjusterpunkter: .....
- 3.2.17.2.7. Typegodkendelse nr.: .....
- 3.2.17.3. Brændstofsyst $\acute{e}$ m: blandeenhed/gastilførsel/væsketilførsel/direkte tilførsel <sup>(1)</sup>
- 3.2.17.3.1. Regulering af blandingen: .....
- 3.2.17.3.2. Systembeskrivelser og/eller diagram og tegninger: .....
- 3.2.17.3.3. Typegodkendelse nr.: .....
- 3.2.17.4. Blandeenhed
- 3.2.17.4.1. Antal: .....
- 3.2.17.4.2. Fabrikat(er): .....
- 3.2.17.4.3. Type(r): .....
- 3.2.17.4.4. Placering: .....
- 3.2.17.4.5. Indstillingsmuligheder: .....
- 3.2.17.4.6. Typegodkendelse nr.: .....

3.2.17.5.	Tilførsel i indsugningsmanifold
3.2.17.5.1.	Tilførsel: single point/multipoint <sup>(1)</sup>
3.2.17.5.2.	Tilførsel: kontinuert/tidsstyret simultan/tidsstyret sekventiel <sup>(1)</sup>
3.2.17.5.3.	Tilførselsudstyr
3.2.17.5.3.1.	Fabrikat(er): .....
3.2.17.5.3.2.	Type(r): .....
3.2.17.5.3.3.	Indstillingsmuligheder: .....
3.2.17.5.3.4.	Typegodkendelse nr.: .....
3.2.17.5.4.	Eventuel fødepumpe
3.2.17.5.4.1.	Fabrikat(er): .....
3.2.17.5.4.2.	Type(r): .....
3.2.17.5.4.3.	Typegodkendelse nr.: .....
3.2.17.5.5.	Indsprøjtningssdyse(r) .....
3.2.17.5.5.1.	Fabrikat(er): .....
3.2.17.5.5.2.	Type(r): .....
3.2.17.5.5.3.	Typegodkendelse nr.: .....
3.2.17.6.	Direkte tilførsel
3.2.17.6.1.	Tilførselspumpe/trykregulator <sup>(1)</sup>
3.2.17.6.1.1.	Fabrikat(er): .....
3.2.17.6.1.2.	Type(r): .....
3.2.17.6.1.3.	Indsprøjtningssindstilling: .....
3.2.17.6.1.4.	Typegodkendelse nr.: .....
3.2.17.6.2.	Indsprøjtningssdyse(r) .....
3.2.17.6.2.1.	Fabrikat(er): .....
3.2.17.6.2.2.	Type(r): .....
3.2.17.6.2.3.	Åbningstryk eller karakteristikdiagram <sup>(2)</sup> : .....
3.2.17.6.2.4.	Typegodkendelse nr.: .....
3.2.17.7.	Elektronisk styreenhed
3.2.17.7.1.	Fabrikat(er): .....
3.2.17.7.2.	Type(r): .....
3.2.17.7.3.	Indstillingsmuligheder: .....
3.2.17.7.4.	Softwarekalibreringsnummer (-numre): .....
3.2.17.8.	NG-brændstofs specifikt udstyr
3.2.17.8.1.	Variant 1 (kun ved godkendelse af motorer til flere nærmere bestemte brændstofsammensætninger)



- 3.2.17.8.1.1. Brændstoffets sammensætning:
- |  |                  |               |               |
|--|------------------|---------------|---------------|
| methan (CH <sub>4</sub> ):               | basis: ... mol % | min ... mol % | maks ...mol % |
| ethan (C <sub>2</sub> H <sub>6</sub> ):  | basis: ... mol % | min ... mol % | maks ...mol % |
| propan (C <sub>3</sub> H <sub>8</sub> ): | basis: ... mol % | min ... mol % | maks ...mol % |
| butan (C <sub>4</sub> H <sub>10</sub> ): | basis: ... mol % | min ... mol % | maks ...mol % |
| C <sub>5</sub> /C <sub>5</sub> +         | basis: ... mol % | min ... mol % | maks ...mol % |
| ilt (O <sub>2</sub> ):                   | basis: ... mol % | min ... mol % | maks ...mol % |
| inaktive (N <sub>2</sub> , He mv.):      | basis: ... mol % | min ... mol % | maks ...mol % |
- 3.2.17.8.1.2. Indsprøjtningdyse(r)
- 3.2.17.8.1.2.1. Fabrikat(er): .....
- 3.2.17.8.1.2.2. Type(r): .....
- 3.2.17.8.1.3. Andet (i givet fald): .....
- 3.2.17.8.2. Variant 2 (kun ved godkendelse af flere nærmere bestemte brændstofsammensætninger)
- 3.3. **Elektrisk motor**
- 3.3.1. Type (vinding, magnetisering): .....
- 3.3.1.1. Maksimal timeeffekt: ... kW
- 3.3.1.2. Driftsspænding: ... V
- 3.3.2. *Batteri*
- 3.3.2.1. Antal celler: .....
- 3.3.2.2. Masse: ... kg
- 3.3.2.3. Kapacitet: ... Ah (amperetimer)
- 3.3.2.4. Position: .....
- 3.4. **Forbrændingsmotor eller motorkombination**
- 3.4.1. *Hybridelektrisk køretøj: ja/nej* <sup>(1)</sup>
- 3.4.2. *Kategori af hybridelektrisk køretøj: med ekstern opladning/ikke-ekstern opladning:* <sup>(1)</sup>
- 3.4.3. *Omskifter for funktionsmåde: med/uden* <sup>(1)</sup>
- 3.4.3.1. Valgbare indstillinger
- 3.4.3.1.1. Udelukkende elektrisk drift: ja/nej <sup>(1)</sup>
- 3.4.3.1.2. Udelukkende brændstofdriфт: ja/nej <sup>(1)</sup>
- 3.4.3.1.3. Hybridfunktionsmåder: ja/nej <sup>(1)</sup>(i givet fald gives en kort beskrivelse) .....
- 3.4.4. *Beskrivelse af anordningen til energilagring (batteri, kondensator, svinghjulsgenerator osv.)*
- 3.4.4.1. Fabrikat(er): .....
- 3.4.4.2. Type(r): .....
- 3.4.4.3. Identifikationsnr.: .....
- 3.4.4.4. Type elektrokemisk element: .....
- 3.4.4.5. Energi: ..... (ved batteri: spænding og kapacitet Ah i 2 h, ved kondensator: J, ...)

- 3.4.4.6. Lader: indbygget/ekstern/ingen <sup>(1)</sup>
- 3.4.5. *Elektriske motorer (separat beskrivelse for hver type elektrisk motor)*
- 3.4.5.1. Fabrikat: .....
- 3.4.5.2. Type: .....
- 3.4.5.3. Primær anvendelse: drivmotor/generator <sup>(1)</sup>
- 3.4.5.3.1. Ved anvendelse som drivmotor: enkeltmotor/flere motorer (antal) <sup>(1)</sup>: .....
- 3.4.5.4. Maksimal effekt: ... kW
- 3.4.5.5. Arbejdsprincip
- 3.4.5.5.1. Jævnstrøm/vekselstrøm/antal faser: .....
- 3.4.5.5.2. Separat magnetisering/serie/sammensat <sup>(1)</sup>
- 3.4.5.5.3. Synkron/asynkron <sup>(1)</sup>
- 3.4.6. *Styringsenhed*
- 3.4.6.1. Fabrikat(er): .....
- 3.4.6.2. Type(r): .....
- 3.4.6.3. Identifikationsnr.: .....
- 3.4.7. *Effektregulator*
- 3.4.7.1. Fabrikat: .....
- 3.4.7.2. Type: .....
- 3.4.7.3. Identifikationsnr.: .....
- 3.4.8. *Køretøjs elektriske rækkevidde* ..... km (i henhold til bilag 7 til regulativ nr. 101): .....
- 3.4.9. *Fabrikantens anbefaling mht. forkonditionering*: .....
- 3.5. **CO<sub>2</sub>-emission/brændstofforbrug <sup>(9)</sup> (angivet af fabrikanten)**
- 3.5.1. *CO<sub>2</sub>-masseemission*
- 3.5.1.1. CO<sub>2</sub>-masseemission (bykørsel): ... g/km
- 3.5.1.2. CO<sub>2</sub>-masseemission (landevejskørsel): ... g/km
- 3.5.1.3. CO<sub>2</sub>-masseemission (kombineret by- og landevejskørsel): ... g/km
- 3.5.2. *Brændstofforbrug (oplysninger om hver enkelt type referencebrændstof, der er blevet afprøvet)*
- 3.5.2.1. Brændstofforbrug (bykørsel): ... l/100 km/m<sup>3</sup>/100 km <sup>(1)</sup>
- 3.5.2.2. Brændstofforbrug (landevejskørsel): ... l/100 km/m<sup>3</sup>/100 km <sup>(1)</sup>
- 3.5.2.3. Brændstofforbrug (kombineret by- og landevejskørsel): ... l/100 km/m<sup>3</sup>/100 km <sup>(1)</sup>

3.6. **De af fabrikanten tilladte temperaturer**3.6.1. *Kølesystem*3.6.1.1. *Væskækøling*

Maksimal temperatur ved fraløb: ... K

3.6.1.2. *Luftkøling*3.6.1.2.1. *Referencepunkt: .....*3.6.1.2.2. *Største temperatur ved referencepunkt: ... K*3.6.2. *Største afgangstemperatur i ladeluft fra ladeluftkøler: ... K*3.6.3. *Største udstødningstemperatur ved det punkt i udstødningsrøret (-rørene), der støder op til udstødningsmanifoldens afgangsfølge(r) eller turboladeren: ... K*3.6.4. *Brændstoftemperatur*

minimum: ... K — maksimum: ... K

For dieselmotorer ved indsprøjtningssumpens indgang, for NG-drevne gasmotorer ved trykregulatorens sluttrin

3.6.5. *Smøremiddeltemperatur*

minimum: ... K — maksimum: ... K

3.6.6. *Brændstoftryk*

minimum: ... kPa — maksimum: ... kPa

Kun for naturgasdrevne motorer, ved trykregulatorens sluttrin

3.7. **Motordrevet udstyr**

Effekt optaget af det motorudstyr, som er nødvendigt for motorens funktion, således som dette er angivet i direktiv 80/1269/EØF, bilag I, punkt 5.1.1, og under de deri angivne driftsomstændigheder.

Udstyr	Optagen effekt, i kW, ved forskellige motorhastigheder						
	Tomgang	Lav hastighed	Høj hastighed	Hastighed A (*)	Hastighed B (*)	Hastighed C (*)	Ref. hastighed (**)
P(a) Hjælpeudstyr, som er nødvendigt for motorens funktion (trækkes fra den målte motoreffekt) jf. bilag 1, punkt 6.1.							

(\*) ESC-test.

(\*\*) Kun ETC-test.

3.8. **Smøresystem**3.8.1. *Beskrivelse af systemet*3.8.1.1. *Smøremiddelbeholderens placering: .....*3.8.1.2. *Fødesystem (ved pumpe/indsprøjtning i indsugning/blanding med brændstof osv.) <sup>(1)</sup>*

- 3.8.2. Smørepumpe
- 3.8.2.1. Fabrikat(er): .....
- 3.8.2.2. Type(r): .....
- 3.8.3. Blanding med brændstof
- 3.8.3.1. Procent: .....
- 3.8.4. Oliekøler: ja/nej <sup>(1)</sup>
- 3.8.4.1. Tegning(er): ..... eller
- 3.8.4.1.1. Fabrikat(er): .....
- 3.8.4.1.2. Type(r): .....
4. TRANSMISSION <sup>(P)</sup>
- 4.1. **Tegning af transmissionssystemet:** .....
- 4.2. **Type (mekanisk, hydraulisk, elektrisk osv.):** .....
- 4.2.1. Eventuel beskrivelse af eventuelle elektriske/elektroniske komponenter. ....
- 4.3. **Inertimoment for motorsvinghjul:** .....
- 4.3.1. Supplerende inertimoment, uden noget gear indrykket: .....
- 4.4. **Kobling**
- 4.4.1. Type: .....
- 4.4.2. Største momentomformning: .....
- 4.5. **Gearkasse**
- 4.5.1. Type (manuel/automatisk/CVT (trinløst variabel transmission)) <sup>(1)</sup>
- 4.5.2. Placering i forhold til motor: .....
- 4.5.3. Betjeningsmåde: .....
- 4.6. **Gearudvekslingsforhold**
- | Gear                 | Udvekslingsforhold i gearkasse (forhold mellem motorens og udgangsakslens omdrejningshastighed) | Endeligt udvekslingsforhold (forhold mellem udgangsakslens og de trækkende hjuls omdrejningshastighed) | Totalt udvekslingsforhold |
|----------------------|---|--|---------------------------|
| Maksimum for CVT (*) |   |  |                           |
| 1                    |   |  |                           |
| 2                    |   |  |                           |
| 3                    |   |  |                           |
| ...                  |   |  |                           |
| Minimum for CVT (*)  |   |  |                           |
| Bakgear              |   |  |                           |
- (\*) Trinløst variabel transmission.
- 4.7. **Køretøjets konstruktivt bestemte tophastighed (i km/h) <sup>(9)</sup>:** .....

- 4.8. **Speedometer**
- 4.8.1. Funktionsprincip og beskrivelse af drivmekanismen: .....
- 4.8.2. Instrumentets konstant: .....
- 4.8.3. Målemekanismens tolerance (i henhold til punkt 2.1.3 i bilag II til direktiv 75/443/EØF): .....
- 4.8.4. Totalt udvekslingsforhold (i henhold til punkt 2.1.2 i bilag II til direktiv 75/443/EØF) eller tilsvarende data: .....
- 4.8.5. Diagram over speedometerskalaen eller andre former for visning: .....
- 4.9. **Fartskraver: ja/nej<sup>(1)</sup>**
- 4.9.1. Godkendelsesmærke: .....
- 4.10. **Differentialespærre: ja/nej/ekstraustyr<sup>(1)</sup>**
5. **AKSLER**
- 5.1. Beskrivelse af hver enkelt aksel: .....
- 5.2. Fabrikat: .....
- 5.3. Type: .....
- 5.4. Placering af løftbare aksler: .....
- 5.5. Placering af belastbare aksler: .....
6. **HJULOPHÆNG**
- 6.1. Tegning af ophængssystemet: .....
- 6.2. Type og konstruktion af ophæng for hver aksel, akselgruppe eller hjul: .....
- 6.2.1. Niveauregulering: ja/nej/ekstraustyr<sup>(1)</sup>
- 6.2.2. Eventuel beskrivelse af eventuelle elektriske/elektroniske komponenter: .....
- 6.2.3. Luftaffjedring af drivaksel (-aksler): ja/nej<sup>(1)</sup>
- 6.2.3.1. Affjedring af drivaksel (-aksler) svarende til luftaffjedring: ja/nej<sup>(1)</sup>
- 6.2.3.2. Frekvens for og dæmpning af svingningerne i den affjedrede masse: .....
- 6.2.4. Luftaffjedring af aksel/aksler, der ikke er drivaksel: ja/nej<sup>(1)</sup>
- 6.2.4.1. Affjedring af aksel/aksler, der ikke er drivaksel, svarende til luftaffjedring: ja/nej<sup>(1)</sup>
- 6.2.4.2. Frekvens for og dæmpning af svingningerne i den affjedrede masse: .....
- 6.3. **Karakteristik for ophængets fjedrende dele** (konstruktion, materialeegenskaber og dimensioner): ..
- 6.4. **Krængningsstabilisatorer: ja/nej/ekstraustyr<sup>(1)</sup>**
- 6.5. **Støddæmpere: ja/nej/ekstraustyr<sup>(1)</sup>**

- 6.6. **Dæk og hjul**
- 6.6.1. *Dæk/hjulkombination(er)*
- a) for dæk anføres dimensionsbetegnelsen, belastningstal og symbol for hastighedskategori, rullemodstand i overensstemmelse med ISO 28580 (hvis relevant) (\*)
- b) for hjul anføres fælgdimension(er) og indpresningsdybde(r)
- 6.6.1.1. Aksler
- 6.6.1.1.1. Aksel 1: .....
- 6.6.1.1.2. Aksel 2: .....
- osv.
- 6.6.1.2. Eventuelt reservehjul: .....
- 6.6.2. *Øvre og nedre grænse for rulleradius*
- 6.6.2.1. Aksel 1: .....
- 6.6.2.2. Aksel 2: .....
- 6.6.2.3. Aksel 3: .....
- 6.6.2.4. Aksel 4: .....
- osv.
- 6.6.3. *Dæktryk anbefalet af køretøjsfabrikanten: ..... kPa*
- 6.6.4. *Snekæde/dæk/hjulkombination, som fabrikanten anbefaler som egnet til foraksel og/eller bagaksel på køretøjstypen: .....*
- 6.6.5. *Kort beskrivelse af eventuelt reservehjul til midlertidig brug: .....*
7. **STYREAPPARAT**
- 7.1. **Skematisk diagram over den (de) styrende aksel (aksler), som viser styreapparatets geometri: .**
- 7.2. **Transmission og betjeningsorgan**
- 7.2.1. Styretransmissionens art (specificeres for henholdsvis for- og baghjul): .....
- 7.2.2. Forbindelse til hjulene (også ikke-mekanisk; specificeres for henholdsvis for- og baghjul): .....
- 7.2.2.1. Kort beskrivelse af eventuelle elektriske/elektroniske komponenter: .....
- 7.2.3. Eventuel servoforstærkning: .....
- 7.2.3.1. Funktionsprincip og -diagram, fabrikat og type: .....
- 7.2.4. Diagram over hele styreapparatet med angivelse af, hvor på køretøjet de forskellige anordninger, der påvirker køretøjets styring, er placeret: .....
- 7.2.5. Skematisk(e) diagram(mer) over styreapparatets betjeningsorgan(er): .....
- 7.2.6. Eventuelle indstillingsmuligheder og indstillingsmåde for styreapparatets betjeningsorgan: .....
- 7.3. **Hjulenes største drejningsvinkel**
- 7.3.1. Til højre ..... (grader); antal ratomdrejninger (eller tilsvarende data): .....

- 7.3.2. Til venstre ..... (grader); antal ratomdrejninger (eller tilsvarende data): .....
8. BREMSER
- (Følgende nærmere oplysninger, herunder i givet fald identifikationsmuligheder)
- 8.1. Bremsetype og -karakteristik (som defineret i punkt 1.6 i bilag I til Rådets direktiv 71/320/EØF (EFT L 205 af 6.9.1971, s. 37) med nærmere oplysninger og tegninger af tromler, skiver, slanger, bremsekoenes/-klodsernes/-belægningernes fabrikat og type, effektivt bremseareal, radius af tromler, sko eller skiver, bremsetromlernes masse, justeringsanordninger, relevante dele af aksel (akslar) og hjulophæng: .....
- 8.2. Funktionsdiagram, beskrivelse og/eller tegning af bremsesystemet som beskrevet i punkt 1.2 i bilag I til direktiv 71/320/EØF, herunder nærmere oplysninger om og tegninger af transmission og betjening:
- 8.2.1. Driftsbremsesystem: .....
- 8.2.2. Nødbremsesystem: .....
- 8.2.3. Parkeringsbremsesystem: .....
- 8.2.4. Eventuelt yderligere bremsesystem: .....
- 8.2.5. Bremsesystem, der aktiveres automatisk ved brud på påhængskøretøjstilkoblingen: .....
- 8.3. Betjening og transmission af bremsesystemer til påhængskøretøjer på køretøjer, der er beregnet til at trække et påhængskøretøj: .....
- 8.4. Køretøjet er udstyret til at trække et påhængskøretøj med elektrisk/pneumatisk/hydraulisk <sup>(1)</sup> driftsbremse: ja/nej <sup>(1)</sup>
- 8.5. Blokeringsfri brems: ja/nej/ekstraudstyr <sup>(1)</sup>
- 8.5.1. For køretøjer med blokeringsfrie brems, beskrivelse af systemets funktion (herunder elektroniske dele), blokdiagram over de elektriske forbindelser samt diagram over hydraulik- eller trykluftkredsløbet: ....
- 8.6. Beregning og kurver i henhold til tillægget til punkt 1.1.4.2 i tillægget til bilag II til direktiv 71/320/EØF (i de relevante tilfælde tillægget til bilag XI): .....
- 8.7. Beskrivelse og/eller tegning af energiforsyning (skal ligeledes specificeres for bremsesystem med servoforstærkning): .....
- 8.7.1. For trykluftbremsesystemer, arbejdsstrykket p<sub>2</sub> i bremsebeholderen: .....
- 8.7.2. For vakuumbremsesystemer, begyndelsesenerginiveauet i beholderen: .....
- 8.8. Beregning af bremsesystemet: forholdet mellem summen af bremsekræfterne på hjulomkredsen og betjeningskraften: .....
- 8.9. Kort beskrivelse af bremsesystemerne i henhold til punkt 1.6 i addendum til tillæg 1 i bilag IX til direktiv 71/320/EØF: .....
- 8.10. Anmodes der om fritagelse for type I- og/eller type II- eller type III-prøverne, anføres prøverapportens nummer i overensstemmelse med tillæg 2 til bilag VII til direktiv 71/320/EØF: .....
- 8.11. Nærmere beskrivelse af retardersystemets (-systemernes) type: .....
9. KARROSSERI
- 9.1. Karrosseriets art (anføres ved hjælp af koderne i del C i bilag II): .....
- 9.2. Materialer og konstruktion: .....
- 9.3. **Døre, låse og hængsler**
- 9.3.1. Dørudformning og antal døre: .....

- 9.3.1.1. Dimensioner, åbningsretning og største åbningsvinkel: .....
- 9.3.2. Tegning af låse og hængsler og deres placering på dørene: .....
- 9.3.3. Teknisk beskrivelse af låse og hængsler: .....
- 9.3.4. Eventuelle nærmere oplysninger (herunder dimensioner) om indgange, trin og nødvendige håndtag: ..
- 9.4. **Synsfelt**
- 9.4.1. Nærmere oplysninger om de primære referencemærker, som er tilstrækkelig detaljerede til, at mærkerne nemt kan identificeres, samt hvert enkelt mærkes placering i forhold til de andre og i forhold til det referencepunkt, der skal kontrolleres: .....
- 9.4.2. Tegning(er) eller fotografi(er), der viser, hvor komponenter er placeret inden for synsfeltet fremad på 180 grader: .....
- 9.5. **Forrude og andre ruder**
- 9.5.1. *Forrude*
- 9.5.1.1. Anvendte materialer: .....
- 9.5.1.2. Monteringsmåde: .....
- 9.5.1.3. Hældning: .....
- 9.5.1.4. Typegodkendelsesnummer (-numre): .....
- 9.5.1.5. Forrudeudstyr og dets placering samt en kort beskrivelse af eventuelle elektriske/elektroniske komponenter i forbindelse hermed: .....
- 9.5.2. *Andre ruder*
- 9.5.2.1. Anvendte materialer: .....
- 9.5.2.2. Typegodkendelsesnummer (-numre): .....
- 9.5.2.3. Kort beskrivelse af eventuelle elektriske/elektroniske komponenter i op- og nedrulningsmekanismen for sideruder: .....
- 9.5.3. *Glas i oplukkeligt tag*
- 9.5.3.1. Anvendte materialer: .....
- 9.5.3.2. Typegodkendelsesnummer (-numre): .....
- 9.5.4. *Andre glasarealer*
- 9.5.4.1. Anvendte materialer: .....
- 9.5.4.2. Typegodkendelsesnummer (-numre): .....
- 9.6. **Forrudevasker(e)**
- 9.6.1. Detaljeret teknisk beskrivelse (herunder fotografier eller tegninger): .....
- 9.7. **Forrudevasker**
- 9.7.1. Detaljeret teknisk beskrivelse (herunder fotografier eller tegninger) eller godkendelsesnummer, hvis typegodkendt som separat teknisk enhed: .....
- 9.8. **Afrimnings- og afdugningsanlæg**
- 9.8.1. Detaljeret teknisk beskrivelse (herunder fotografier eller tegninger): .....



- 9.8.2. Største elforbrug: ... kW
- 9.9. **Anordninger til indirekte udsyn**
- 9.9.1. Førerspejle (angiv for hvert spejl):
- 9.9.1.1. Fabrikat: .....
- 9.9.1.2. Typegodkendelsesmærke: .....
- 9.9.1.3. Variant: .....
- 9.9.1.4. Tegning(er) til identifikation af spejlet, der viser spejlets placering på køretøjet: .....
- 9.9.1.5. Nærmere oplysninger om fastgørelsesmåde, herunder om den del af køretøjet, hvorpå det er monteret: .....
- 9.9.1.6. Ekstraudstyr, som kan påvirke synsfeltet bagud: .....
- 9.9.1.7. Kort beskrivelse af eventuelle elektroniske komponenter i indstillingssystemet: .....
- 9.9.2. Andre anordninger til indirekte udsyn end spejle: .....
- 9.9.2.1. Type og specifikationer (som f.eks. fuldstændig beskrivelse af anordningen): .....
- 9.9.2.1.1. Hvis det drejer sig om en anordning af typen med kamera og monitor, detektionsafstand (mm), kontrast, luminansfelt, korrektion for blænding, displayspecifikationer (sort/hvid eller farve), billedgentagelsesfrekvens, monitorens luminansfelt: .....
- 9.9.2.1.2. Tilstrækkeligt detaljerede tegninger til at identificere hele systemet, herunder monteringsforskrifter; EF-typegodkendelsesmærkets placering skal angives på tegningerne.
- 9.10. **Indvendig indretning**
- 9.10.1. *Beskyttelse af fører og passagerer*
- 9.10.1.1. Oversigtsplan eller fotografier, der viser placeringen af vedlagte snit eller projektioner: .....
- 9.10.1.2. Fotografi eller tegning, der viser referenceområdet, herunder det undtagne område (punkt 2.3.1 i bilag I til Rådets direktiv 74/60/EØF (EFT L 38 af 11.2.1974, s. 2): .....
- 9.10.1.3. Fotografier, tegninger og/eller eksploderet afbildning af indvendigt udstyr, som viser kabinens dele og de anvendte materialer (med undtagelse af indvendige førerspejle), betjeningsorganernes udformning, tag og skydetag, ryglæn, sæder og sædebagsider: .....
- 9.10.2. *Betjeningsorganernes, kontrollampenes og indikatorernes placering og identificering*
- 9.10.2.1. Fotografier og/eller tegninger af placeringen af symboler og betjeningsorganer, kontrollamper og indikatorer: .....
- 9.10.2.2. Fotografier og/eller tegninger af identificeringen af betjeningsorganer, kontrollamper og indikatorer og i de relevante tilfælde de i bilag II og III til direktiv 78/316/EØF nævnte køretøjsdele: .....
- 9.10.2.3. **Oversigtstabel**

Køretøjstypen er udstyret med følgende betjeningsorganer, kontrollamper og indikatorer i henhold til bilag II og III til direktiv 78/316/EØF)

**Betjeningsorganer, kontrollamper og indikatorer, som, hvis de forefindes, skal være identificeret, og hertil anvendte symboler**

Symbol nr.	Anordning	Betjeningsorgan/ indikator forefindes (*)	Er identificeret ved symbol (*)	Hvor (**)	Kontrol- lampe forefindes (*)	Er identificeret ved symbol (*)	Hvor (**)
1	Hovedlysafbryder						
2	Nærlys						
3	Fjernlys						
4	Positionslys						
5	Tågeforlygter						
6	Tågebaglygte						
7	Anordning til indstilling af forlygte-niveau						
8	Parkeringslyslygter						
9	Blinklys						
10	Havariblink						
11	Vinduesvisker						
12	Forrudevasker						
13	Kombineret forrudevasker og -vasker						
14	Forlygtevasker						
15	Forrudeafrimning og -afdugning						
16	Bagrudeafrimning og -afdugning						
17	Ventilator						
18	Dieselforvarmer						
19	Choker						
20	Bremsevigtlampe						
21	Brændstofniveau						
22	Ladeindikator						

Symbol nr.	Anordning	Betjeningsorgan/ indikator forefindes (*)	Er identificeret ved symbol (*)	Hvor (**)	Kontrol- lampe forefindes (*)	Er identificeret ved symbol (*)	Hvor (**)
23	Kølevæske temperatur i motor						

(\*) x = forefindes  
 — = kan ikke fås, ej heller separat  
 o = ekstraudstyr.

(\*\*) d = på henholdsvis betjeningsorgan, indikator eller kontrollampe  
 c = i umiddelbar nærhed.

**Betjeningsorganer, kontrollamper og indikatorer, som, hvis de forefindes, kan være identificeret, og symboler, der skal anvendes, hvis de er identificeret**

Symbol nr.	Anordning	Betjeningsorgan/ indikator forefindes (*)	Er identificeret ved symbol (*)	Hvor (**)	Kontrol- lampe forefindes (*)	Er identificeret ved symbol (*)	Hvor (**)
1	Parkeringsbremse						
2	Bagrudevisker						
3	Bagrudevasker						
4	Kombineret bagrudevisker og -vasker						
5	Intermitterende forrudevisker						
6	Lydsignalapparat (horn)						
7	Motorhjelm (fortil)						
8	Bagagerumsklap (bagtil)						
9	Sikkerhedssele						
10	Olietryk i motor						
11	Blyfri benzin						
...							
...							
...							

(\*) x = forefindes  
 — = kan ikke fås, ej heller separat  
 o = ekstraudstyr.

(\*\*) d = på henholdsvis betjeningsorgan, indikator eller kontrollampe  
 c = i umiddelbar nærhed.

9.10.3.	<i>Sæder</i>
9.10.3.1.	Antal placeringsmuligheder for sæderne (°): .....
9.10.3.1.1.	Placering og arrangement: .....
9.10.3.2.	Sæder, som kun er beregnet til brug, når køretøjet holder stille: .....
9.10.3.3.	Masse: .....
9.10.3.4.	Karakteristik: for sæder, som ikke er komponenttypegodkendt, beskrivelse og tegninger af
9.10.3.4.1.	Sæderne og deres forankringer: .....
9.10.3.4.2.	Indstillingssystem: .....
9.10.3.4.3.	System for justering i længderetningen og låsesystem: .....
9.10.3.4.4.	Sikkerhedsselernes forankringer, hvis de er indbygget i sædets ramme: .....
9.10.3.4.5.	De dele af køretøjet, som anvendes til forankring: .....
9.10.3.5.	Koordinater eller tegning af R-punktet (°)
9.10.3.5.1.	Førersædet: .....
9.10.3.5.2.	Alle andre siddepladser: .....
9.10.3.6.	Ryglænets vinkel
9.10.3.6.1.	Førersædet: .....
9.10.3.6.2.	Alle andre siddepladser: .....
9.10.3.7.	Sædeindstillingsmuligheder
9.10.3.7.1.	Førersædet: .....
9.10.3.7.2.	Alle andre siddepladser: .....
9.10.4.	<i>Nakkestøtter</i>
9.10.4.1.	Type nakkestøtte(r): indbygget/aftagelig/separat (°)
9.10.4.2.	Godkendelsesnummer, hvis et sådant findes: .....
9.10.4.3.	For endnu ikke godkendte nakkestøtter
9.10.4.3.1.	Detaljeret beskrivelse af nakkestøtten, navnlig med en beskrivelse af de anvendte polstringsmaterialer og i de relevante tilfælde angivelse af placering og specifikationer af bøjler og monteringsbeslag for den sædetype, der søges godkendelse til: .....
9.10.4.3.2.	For »separat« nakkestøtte
9.10.4.3.2.1.	Detaljeret beskrivelse af den del af køretøjets opbygning, som nakkestøtten agtes fastgjort til: .....
9.10.4.3.2.2.	Målskitser af de karakteristiske dele af opbygningen og nakkestøtten: .....
9.10.5.	<i>Varmesystemer for kabinen</i>
9.10.5.1.	En kort beskrivelse af køretøjstypen med hensyn til varmesystemet, hvis varmesystemet anvender varmen i motorkølevæsken: .....
9.10.5.2.	En detaljeret beskrivelse af køretøjstypen med hensyn til varmesystemet, hvis køleluft eller udstødningsgas fra motoren anvendes som varmekilde, herunder:
9.10.5.2.1.	Skitsetegning af varmesystemet, der viser placeringen i køretøjet: .....

- 9.10.5.2.2. Skitsetegning af varmeveksleren til varmesystemer, der anvender udstødningsgas til opvarmning, eller af de dele, hvor varmevekslingen finder sted (for varmesystemer, der anvender køleluft fra motoren til opvarmning): .....
- 9.10.5.2.3. Gennemskåret tegning af henholdsvis varmeveksleren eller de dele, hvor varmevekslingen finder sted, med angivelse af godstykkelse, anvendte materialer og overfladekaraktistik: .....
- 9.10.5.2.4. Specifikationer for andre større komponenter i varmesystemet, f.eks. blæseren, med hensyn til konstruktion og tekniske data: .....
- 9.10.5.3. En kort beskrivelse af køretøjstypen med hensyn til anlægget til opvarmning ved forbrænding og dets automatiske styring: .....
- 9.10.5.3.1. Skitsetegning over anlægget til opvarmning ved forbrænding, luftindsugningssystemet, udstødnings-systemet, brændstofførselssystemet (herunder ventiler) og de elektriske tilslutninger, hvoraf disses placering i køretøjet fremgår.
- 9.10.5.4. Største elforbrug: ... kW
- 9.10.6. *Komponenter, der påvirker styreapparatets opførsel ved kollision*
- 9.10.6.1. En detaljeret beskrivelse med fotografi(er) og/eller tegning(er) af køretøjstypen med hensyn til konstruktion, dimensioner, formgivning og materialesammensætning for den del af køretøjet, der ligger foran styresystemets betjeningsanordning, herunder de komponenter, der er beregnet til at medvirke til at absorbere energi ved en kollision mod betjeningsanordningen: .....
- 9.10.6.2. Fotografi(er) og/eller tegning(er) af andre køretøjsdele end de i 9.10.6.1 beskrevne, som fabrikanten efter aftale med den tekniske tjeneste har udpeget som havende indflydelse på styreapparatets opførsel ved en kollision: .....
- 9.10.7. *Brændbarhed af de materialer, der benyttes ved den indvendige indretning af visse klasser af motorkøretøjer*
- 9.10.7.1. Materiale(r), der benyttes ved foring af taget
- 9.10.7.1.1. Komponenttypegodkendelsesnummer (-numre), hvis de(t) foreligger: .....
- 9.10.7.1.2. For ikke-godkendte materialer
- 9.10.7.1.2.1. Basismateriale(r)/betegnelse: ...../.....
- 9.10.7.1.2.2. Kompositmateriale/usammensat materiale (1) antal lag (1): .....
- 9.10.7.1.2.3. Type belægning (1): .....
- 9.10.7.1.2.4. Største/mindste tykkelse: ...../..... mm
- 9.10.7.2. Materiale(r), der benyttes til bag- og sidevægge
- 9.10.7.2.1. Komponenttypegodkendelsesnummer (-numre), hvis det foreligger: .....
- 9.10.7.2.2. For ikke-godkendte materialer
- 9.10.7.2.2.1. Basismateriale(r)/betegnelse: ...../.....
- 9.10.7.2.2.2. Kompositmateriale/usammensat materiale (1) antal lag (1): .....
- 9.10.7.2.2.3. Type belægning (1): .....
- 9.10.7.2.2.4. Største/mindste tykkelse: ...../..... mm
- 9.10.7.3. Materiale(r), der benyttes til gulv
- 9.10.7.3.1. Komponenttypegodkendelsesnummer (-numre), hvis det foreligger: .....
- 9.10.7.3.2. For ikke-godkendte materialer
- 9.10.7.3.2.1. Basismateriale(r)/betegnelse: ...../.....

- 9.10.7.3.2.2. Kompositmateriale/usammensat materiale <sup>(1)</sup> antal lag <sup>(1)</sup>: .....
- 9.10.7.3.2.3. Type belægning <sup>(1)</sup>: .....
- 9.10.7.3.2.4. Største/mindste tykkelse: ...../..... mm
- 9.10.7.4. Materiale(r), der benyttes til polstring af sæder
- 9.10.7.4.1. Komponenttypegodkendelsesnummer (-numre), hvis det foreligger: .....
- 9.10.7.4.2. For ikke-godkendte materialer
- 9.10.7.4.2.1. Basismateriale(r)/betegnelse: ...../.....
- 9.10.7.4.2.2. Kompositmateriale/usammensat materiale <sup>(1)</sup> antal lag <sup>(1)</sup>: .....
- 9.10.7.4.2.3. Type belægning <sup>(1)</sup>: .....
- 9.10.7.4.2.4. Største/mindste tykkelse: ...../..... mm
- 9.10.7.5. Materiale(r), der benyttes til varme- og ventilationsrør
- 9.10.7.5.1. Komponenttypegodkendelsesnummer (-numre), hvis det foreligger: .....
- 9.10.7.5.2. For ikke-godkendte materialer
- 9.10.7.5.2.1. Basismateriale(r)/betegnelse: ...../.....
- 9.10.7.5.2.2. Kompositmateriale/usammensat materiale <sup>(1)</sup> antal lag <sup>(1)</sup>: .....
- 9.10.7.5.2.3. Type belægning <sup>(1)</sup>: .....
- 9.10.7.5.2.4. Største/mindste tykkelse: ...../..... mm
- 9.10.7.6. Materiale(r), der benyttes til bagagehylder
- 9.10.7.6.1. Komponenttypegodkendelsesnummer (-numre), hvis det foreligger: .....
- 9.10.7.6.2. For ikke-godkendte materialer
- 9.10.7.6.2.1. Basismateriale(r)/betegnelse: ...../.....
- 9.10.7.6.2.2. Kompositmateriale/usammensat materiale <sup>(1)</sup> antal lag <sup>(1)</sup>: .....
- 9.10.7.6.2.3. Type belægning <sup>(1)</sup>: .....
- 9.10.7.6.2.4. Største/mindste tykkelse: ...../..... mm
- 9.10.7.7. Materiale(r), der benyttes til andre formål
- 9.10.7.7.1. Påtænkte formål: .....
- 9.10.7.7.2. Komponenttypegodkendelsesnummer (-numre), hvis det foreligger: .....
- 9.10.7.7.3. For ikke-godkendte materialer
- 9.10.7.7.3.1. Basismateriale(r)/betegnelse: ...../.....
- 9.10.7.7.3.2. Kompositmateriale/usammensat materiale <sup>(1)</sup> antal lag <sup>(1)</sup>: .....
- 9.10.7.7.3.3. Type belægning <sup>(1)</sup>: .....
- 9.10.7.7.3.4. Største/mindste tykkelse: ...../..... mm

- 9.10.7.8. Komponenter, der er godkendt som færdigopbyggede anordninger (sæder, skillevægge, bagagehylde osv.)
- 9.10.7.8.1. Komponenttypegodkendelsesnummer (-numre): .....
- 9.10.7.8.2. For den færdigopbyggede anordning: sæde, skillevæg, bagagehylde osv. <sup>(1)</sup>
- 9.10.8. Gas anvendt som kølemiddel i luftkonditioneringsanlægget: .....
- 9.10.8.1. Luftkonditioneringsanlægget er konstrueret til at indeholde fluorholdige drivhusgasser med en GWP-værdi på over 150: ja/nej <sup>(1)</sup>
- 9.10.8.2. I bekræftende fald udfyldes følgende punkter:
- 9.10.8.2.1. Tegning og kort beskrivelse af luftkonditioneringsanlægget, inklusive udsivningskomponenternes reference- eller reservedelsnummer og materiale
- 9.10.8.2.2. Udsivning fra luftkonditioneringsanlægget
- 9.10.8.2.4. Fortegnelse over reference- eller reservedelsnumre og materialeoplysninger for anlæggets komponenter og oplysninger om prøvningen (f.eks. prøvningsrapportnr., godkendelsesnr.): .....
- 9.10.8.3. Samlet udsivning i g/år for hele anlægget: .....

#### 9.11. Udvendige udragende dele

- 9.11.1. Generel udformning (tegning eller fotografier) med angivelse af placeringen af vedlagte snit og projektioner:
- 9.11.2. Tegninger og/eller fotografier, hvis det er relevant, af f.eks. dør- og vinduesstolper, luftindtagsgæller, kølergitter, forrudeviskere, tagrender, håndtag, glideskinner, stænklapper og dæksler, dørhængsler og låse, kroge, øjer, dekorativt udstyr, skilte, emblemer og indskæringer samt enhver anden udvendig udragende del eller dele af den udvendige overflade, som kan betragtes som farlige (f.eks. lysudstyr). Hvis de i foregående sætning anførte dele ikke er kritiske, kan de til dokumentationsformål erstattes af fotografier, om nødvendigt med målangivelser og/eller tekst:
- 9.11.3. Tegninger af dele af den udvendige overflade i overensstemmelse med punkt 6.9.1 i bilag I til direktiv 74/483/EØF: .....
- 9.11.4. Tegning af kofangere: .....
- 9.11.5. Tegning af gulvlinje: .....

#### 9.12. Sikkerhedsseler og/eller andre fastholdelsesanordninger

- 9.12.1. Antal og placering af sikkerhedsseler og fastholdelsesanordninger og sæder, på hvilke de kan bruges

(L = venstre side, R = højre side, C = i midten)

	Fuldstændigt EF-typegodkendelsesmærke	Variant (hvis relevant)	Anordning til højdeindstilling af sele (anfør ja/nej/ekstra)
Første sæderække	L		
	C		
	R		
Anden sæderække (*)	L		
	C		
	R		

(\*) Tabellen kan udvides efter behov, hvis køretøjet har flere end to rækker sæder, eller hvis der er flere end tre sæder i bredden.

9.12.2. Art og placering af supplerende fastholdelsessystemer: ja/nej/ekstraudstyr

(L = venstre side, R = højre side, C = i midten)

		Front-airbag	Side-airbag	Selestrammer
Første sæderække	L			
	C			
	R			
Anden sæderække (*)	L			
	C			
	R			

(\*) Tabellen kan udvides efter behov, hvis køretøjet har flere end to rækker sæder, eller hvis der er flere end tre sæder i bredden.

9.12.3. Sikkerhedsseleforankringernes antal og placering og bevis for overensstemmelse med direktiv 76/115/EØF (dvs. typegodkendelsesnummer eller prøverapport): .....

9.12.4. Kort beskrivelse af eventuelle elektriske/elektroniske komponenter: .....

9.13. **Sikkerhedsseleforankringer**

9.13.1. Fotografier og/eller tegninger af karrosseriet, der viser placering og dimensioner for de faktiske og fungerende forankringer, inklusive R-punkter: .....

9.13.2. Tegninger af seleforankringerne og de dele af køretøjets konstruktion, hvortil de er fastgjort (med angivelse af materiale): .....

9.13.3. Betegnelse for de typer <sup>(a)</sup> sikkerhedssele, der er godkendt til montering i de forankringer, som køretøjet er udstyret med

	Forankringens placering	
	Køretøjets konstruktion	Sædets konstruktion
Første sæderække		
Højre sæde { Nederste forankring { Ydre indre Øverste forankring		
Midtersæde { Nederste forankring { højre venstre Øverste forankring		
Venstre sæde { Nederste forankring { Ydre indre Øverste forankring		
Anden sæderække (*)		
Højre sæde { Nederste forankring { Ydre indre Øverste forankring		
Midtersæde { Nederste forankring { højre venstre Øverste forankring		



	Forankringens placering	
	Køretøjets konstruktion	Sædets konstruktion
Venstre sæde	{ Nederste foran- kring Øverste foran- kring	{ Ydre indre

(\*) Tabellen kan udvides efter behov, hvis køretøjet har flere end to rækker sæder, eller hvis der er flere end tre sæder i bredden.

- 9.13.4. Beskrivelse af den særlige type sikkerhedsseler, som er forankret i sædets ryglæn, eller som er forsynet med energiabsorberende anordning: .....
- 9.14. **Anbringelsessted for nummerplader bagtil (angiv eventuelt forskellige mulige placeringer, tegninger kan eventuelt benyttes)**
- 9.14.1. Højde over vejbane, øvre kant: .....
- 9.14.2. Højde over vejbane, nedre kant: .....
- 9.14.3. Afstand mellem midterlinje og køretøjets midterlængdeplan: .....
- 9.14.4. Afstand fra køretøjets venstre side: .....
- 9.14.5. Dimensioner (længde × bredde): .....
- 9.14.6. Nummerpladens hældning i forhold til det lodrette plan: .....
- 9.14.7. Synlighedsvinkel i det vandrette plan: .....
- 9.15. **Beskyttelse bagtil mod underkøring**
- 9.15.0. Til stede: ja/nej/ufuldstændig <sup>(1)</sup>
- 9.15.1. Tegning af de køretøjsdele, der har betydning for beskyttelsen bagtil mod underkøring, dvs. tegning af køretøjet og/eller chassiset med bredeste bagaksels anbringelse og montering, tegning af montering af og/eller beslag til beskyttelse bagtil mod underkøring. Hvis beskyttelsen mod underkøring ikke er en særlig anordning, skal det tydeligt fremgå af tegningen, at de krævede mål er overholdt: .....
- 9.15.2. Hvis den er en særlig anordning, fuld beskrivelse og/eller tegning af beskyttelsen bagtil mod underkøring (inklusive montering og beslag) eller, hvis den er godkendt som separat teknisk enhed, typegodkendelsesnummer: .....
- 9.16. **Hjulafskærmning**
- 9.16.1. Kort beskrivelse af køretøjets hjulafskærmning: .....
- 9.16.2. Detaljerede tegninger af hjulafskærmningsdele og disses anbringelse på køretøjet med angivelse af de i figur 1 i bilag I til direktiv 78/549/EØF anførte mål og under hensyntagen til ekstreme dæk/hjulkombinationer: .....
- 9.17. **Foreskrevne skilte**
- 9.17.1. Fotografier og/eller tegninger af placeringen af foreskrevne skilte og påskrifter og af køretøjets identifikationsnummer: .....
- 9.17.2. Fotografier og/eller tegninger af foreskrevne skilte og påskrifter (udfyldt eksempel med målangivelser): .....
- 9.17.3. Fotografier og/eller tegninger af køretøjets identifikationsnummer (udfyldt eksempel med målangivelser): .....

- 9.17.4. Fabrikantens beskrivelse af overensstemmelse med kravene i punkt 3.1.1.1 i bilaget til Rådets direktiv 76/114/EØF (EFT L 24 af 30.1.1976, s. 1).
- 9.17.4.1. Betydningen af de skrifttegn i anden og eventuelt tredje del, som anvendes til at opfylde kravene i punkt 5.3 i ISO-standard 3779:1983, skal forklares: .....
- 9.17.4.2. Hvis skrifttegnene i anden del anvendes til at opfylde kravene i punkt 5.4 i ISO-standard 3779:1983, skal deres betydning forklares: .....
- 9.18. **Radiointerferens/elektromagnetisk kompatibilitet**
- 9.18.1. Beskrivelse og tegninger/fotografier af udformning og bestanddele af den del af karrosseriet, der udgør motorrummet, og den del af kabinen, der ligger tættest op ad dette: .....
- 9.18.2. Tegninger eller fotografier af placeringen af metallkomponenter, der er monteret i motorrummet (f.eks. dele til varmeanlæg, reservehjul, luftfilter, styreapparat osv.): .....
- 9.18.3. Oversigt over og tegning af radiostøjdæmpende udstyr: .....
- 9.18.4. Nærmere oplysninger om nominal værdi af jævnstrømsmodstande og for tændkabler med indbygget radiostøjmodstand af den nominelle modstand pr. meter: .....
- 9.19. **Beskyttelse mod sidepåkørsel**
- 9.19.0. Til stede: ja/nej/ufuldstændig <sup>(1)</sup>
- 9.19.1. Tegning af de køretøjsdele, der har betydning for beskyttelsen mod sidepåkørsel, dvs. tegning af køretøjet og/eller chassiset med angivelse af akslernes anbringelse og montering, tegning af montering af og/eller beslag til beskyttelsesanordningerne. Hvis beskyttelsen mod sidepåkørsel ikke er en særlig anordning, skal det tydeligt fremgå af tegningen, at de krævede mål er overholdt: .....
- 9.19.2. For særlig(e) beskyttelsesanordning(er) mod sidepåkørsel, fuld beskrivelse og/eller tegning af denne (disse) (inkl. montering og beslag) eller dens/deres komponenttypegodkendelsesnummer (-numre): ...
- 9.20. **Stækafskærmningssystem**
- 9.20.0. Til stede: ja/nej/ufuldstændig <sup>(1)</sup>
- 9.20.1. Kort beskrivelse af køretøjets stækafskærmningssystem og de elementer, der indgår deri: .....
- 9.20.2. Detaljerede tegninger af køretøjets stækafskærmningssystem og dets placering på køretøjet med angivelse af dimensionerne i figurerne i bilag III til direktiv 91/226/EØF og under hensyntagen til ekstreme dæk/hjulkombinationer: .....
- 9.20.3. Typegodkendelsesnummer (-numre) for stækafskærmningssystemer, hvis det (de) foreligger: .....
- 9.21. **Modstandsevne ved sidepåkørsel**
- 9.21.1. En detaljeret beskrivelse med fotografier og/eller tegninger af køretøjstypen med hensyn til konstruktion, dimensioner, formgivning og materialesammensætning for kabinens sidevægge (udvendig og indvendig), med nærmere enkeltheder om eventuelt beskyttelsessystem: .....
- 9.22. **Beskyttelse fortil mod underkøring**
- 9.22.0. Til stede: ja/nej/ufuldstændig <sup>(1)</sup>
- 9.22.1. Tegninger af de af køretøjets dele, som er relevante for beskyttelsen fortil mod underkøring, dvs., tegning af køretøj og/eller chassis med placering og/eller montering af beskyttelsen fortil mod underkøring. Er beskyttelsen mod underkøring ikke en særlig anordning, skal det af tegningen tydeligt fremgå, at de foreskrevne dimensioner er overholdt: .....
- 9.22.2. For særlige anordninger, fuldstændig beskrivelse og/eller tegning af beskyttelsen fortil mod underkøring (herunder ophæng og beslag) eller, når anordningen er godkendt som separat teknisk enhed, typegodkendelsesnummeret: .....

- 9.23. **Fodgængerbeskyttelse**
- 9.23.1. En detaljeret beskrivelse med fotografier og/eller tegninger af køretøjet med hensyn til konstruktion, dimensioner, relevante referencelinjer og materialesammensætning for køretøjets forparti (indvendigt og udvendigt), herunder, hvor det er relevant, detaljerede oplysninger om aktive beskyttelsessystemer, der er monteret.
- 9.24. **Systemer til frontal beskyttelse**
- 9.24.1. En detaljeret beskrivelse med fotografier og/eller tegninger af køretøjet med hensyn til konstruktion, dimensioner, relevante referencelinjer og materialesammensætning for køretøjets system til frontal beskyttelse og dets forparti.
- 9.24.2. En detaljeret beskrivelse med fotografier og/eller tegninger af fastgørelsesmåden for systemet til frontal beskyttelse på køretøjet (oplys boltmål og det nødvendige drejningsmoment).
- 9.24.3. Typegodkendelsesmærke, hvis dette foreligger: .....
10. **LYGTER OG LYSSIGNALER**
- 10.1. Oversigt over alle anordninger: med angivelse af antal, fabrikat, model, typegodkendelsesmærke, maksimal lysstyrke for fjernlyslyster, farve, kontrollampe: .....
- 10.2. Tegning af lygters og lyssignalers anbringelse: .....
- 10.3. For hver lygte og refleksanordning, der er specificeret i Rådets direktiv 76/756/EØF (EFT L 262 af 27.9.1976, s. 1), gives følgende oplysninger (i skriftlig form og/eller i diagramform)
- 10.3.1. Tegning, der viser størrelsen af lysfladen: .....
- 10.3.2. Metode benyttet til bestemmelse af den synlige overflade (jf. punkt 2.10 i FN/ECE-regulativ nr. 48 (EUT L 137 af 30.5.2007, s. 1): .....
- 10.3.3. Referenceakse og referencecentrum: .....
- 10.3.4. Funktionsmåde for nedklappelige lygter: .....
- 10.3.5. Specifikke monterings- og kabelføringsforskrifter: .....
- 10.4. Nærlyslyster: grundindstilling som fastsat i punkt 6.2.6.1 i FN/ECE-regulativ nr. 48:
- 10.4.1. Værdi for oprindelig indstilling: .....
- 10.4.2. Placering af indikationen af denne værdi: .....
- 10.4.3. Beskrivelse/skitse <sup>(1)</sup> af forlygteniveauindstillingsanordning og dennes art (f.eks. automatisk, trinvis manuel indstilling, trinløs manuel indstilling):
- 10.4.4. Betjeningsanordning:
- 10.4.5. Referencemærker:
- 10.4.6. Lastafhængige indstillingsmærker:
- } Gælder kun for køretøjer med forlygteniveauindstillingsanordning
- 10.5. Kort beskrivelse af eventuelle andre elektriske/elektroniske komponenter end lamper: .....
11. **FORBINDELSER MELLEM DET TRÆKKENDE KØRETØJ OG PÅHÆNGSKØRETØJ**
- 11.1. Klasse og type af den eller de tilkoblingsanordninger, som er monteret eller skal monteres: .....
- 11.2. Den monterede tilkoblingsanordnings D-, U-, S- og V-værdi eller mindstekrav til D-, U-, S- og V-værdier for den tilkoblingsanordning, der skal monteres: ..... daN
- 11.3. Anvisninger for koblingstypens fastgørelse på køretøjet og fotografier eller tegninger af de fastgørelsespunkter på køretøjet, som er angivet af fabrikanten; supplerende oplysninger, hvis koblingstypen kun må anvendes til bestemte varianter eller versioner af køretøjstypen: .....

- 11.4. Oplysninger om montering af særlige bøjler eller beslag til slæbning: .....
- 11.5. Typegodkendelsesnummer (-numre): .....
12. FORSKELLIGT
- 12.1. Lydsignalapparat(er)
- 12.1.1. Apparatets anbringelsessted, monteringsmåde, placering og orientering med målangivelser: .....
- 12.1.2. Antal apparater: .....
- 12.1.3. Typegodkendelsesnummer (-numre): .....
- 12.1.4. Elektrisk/pneumatisk <sup>(1)</sup>kredsløbsdiagram: .....
- 12.1.5. Nominel spænding eller tryk: .....
- 12.1.6. Tegning af monteringsanordning: .....
- 12.2. Tyverisikringsanordninger
- 12.2.1. Beskyttelsesanordning
- 12.2.1.1. Detaljeret beskrivelse af køretøjstypen med hensyn til indretning og udformning af det betjeningsorgan eller den enhed, som beskyttelsesanordningen virker på: .....
- 12.2.1.2. Tegninger af beskyttelsesanordningen og dens montering i køretøjet: .....
- 12.2.1.3. Teknisk beskrivelse af anordningen: .....
- 12.2.1.4. Enkeltheder vedrørende de benyttede låsekombinationer: .....
- 12.2.1.5. Startspærreanordning
- 12.2.1.5.1. Eventuelt typegodkendelsesnummer: .....
- 12.2.1.5.2. For endnu ikke godkendte startspærreanordninger
- 12.2.1.5.2.1. Detaljeret teknisk beskrivelse af køretøjets startspærreanordning og foranstaltninger mod utilsigtet aktivering: .....
- 12.2.1.5.2.2. System(er), som startspærreanordningen virker på: .....
- 12.2.1.5.2.3. Antal eventuelle virksomme udskiftelige koder: .....
- 12.2.2. Eventuel tyverialarm
- 12.2.2.1. Eventuelt typegodkendelsesnummer: .....
- 12.2.2.2. For endnu ikke godkendte tyverialarmer:
- 12.2.2.2.1. Detaljeret beskrivelse af den anvendte tyverialarm og af de dele af køretøjet, der vedrører den monterede tyverialarm: .....
- 12.2.2.2.2. Fortegnelse over tyverialarmens hovedkomponenter: .....
- 12.2.3. Kort beskrivelse af eventuelle elektriske/elektroniske komponenter: .....
- 12.3. Slæbeanordning(er)
- 12.3.1. Fortil: krog/øje/andet <sup>(1)</sup>
- 12.3.2. Bagtil: krog/øje/andet/ingen <sup>(1)</sup>
- 12.3.3. Tegning eller fotografi af chassis/karrosseridel, der viser slæbeanordningens (-ernes) placering, konstruktion og montering: .....
- 12.4. Nærmere oplysninger om ikke-motorrelaterede anordninger, der er beregnet til at påvirke brændstofforbruget (hvis disse ikke er omfattet af en anden rubrik): .....

- 12.5. Nærmere oplysninger om ikke-motorrelaterede anordninger, der er beregnet til at nedsætte støjniveauet (hvis disse ikke er omfattet af en anden rubrik): .....
- 12.6. Hastighedsbegrænsere
- 12.6.1. Fabrikant(er): .....
- 12.6.2. Type(r): .....
- 12.6.3. Godkendelsesnummer, hvis et sådant findes: .....
- 12.6.4. Hastighed eller hastighedsområde, hvortil hastighedsbegrænsningen kan fastsættes: ... km/h
- 12.7. Tabel over montering og brug af RF-sendere i køretøj(er), hvis dette er relevant: .....

Frekvensbånd (Hz)	Maks. sendestyrke (W)	Antenneposition på køretøj, særlige betingelser for montering og/eller brug

Ansøgeren om typegodkendelse skal også, om nødvendigt, fremlægge:

*Tillæg 1*

En liste med mærke(r) og type(r) for samtlige elektriske og/eller elektroniske komponenter, der er omfattet af Kommissionens direktiv 72/245/EØF (EFT L 152 af 6.7.1972, s. 15).

*Tillæg 2*

Skema eller tegning, der generelt beskriver de elektriske og/eller elektroniske komponenter (omfattet af direktiv 72/245/EØF) og en generel beskrivelse af ledningsnettet.

*Tillæg 3*

Beskrivelse af det køretøj, der er udvalgt som repræsentativt for typen:

Karrosseriform:

Højre- eller venstrestyring (<sup>1</sup>)

Akselafstand:

*Tillæg 4*

Relevant(e) prøvningsrapport(er), som fabrikanten eller godkendte/anerkendte laboratorier har fremlagt til støtte for udarbejdelse af typegodkendelsesattesten.

- 12.7.1. Køretøj udstyret med 24 GHz-kortdistanceradarudstyr: ja/nej (<sup>1</sup>)
13. SÆRLIGE FORSKRIFTER FOR BUSSE
- 13.1. Køretøjets gruppe: gruppe I/gruppe II/gruppe III/gruppe A/gruppe B (<sup>1</sup>)
- 13.1.1. Typegodkendelsesnummer for karrosseridele, som er godkendt som separat teknisk enhed: .....
- 13.1.2. Chassistyper, på hvilke de typegodkendte karrosserier kan monteres (fabrikant(er) samt typer for delvis opbygget køretøj): .....
- 13.2. **Areal til passagerer (m<sup>2</sup>)**
- 13.2.1. Total (S<sub>0</sub>): .....
- 13.2.2. Øverste dæk (S<sub>0a</sub>) (<sup>1</sup>): .....
- 13.2.3. Nederste dæk (S<sub>0b</sub>) (<sup>1</sup>): .....
- 13.2.4. Til stående passagerer (S<sub>1</sub>): .....

- 13.3. **Antal passagerer (siddende og stående)**
- 13.3.1. I alt (N): .....
- 13.3.2. Øverste dæk (N<sub>a</sub>) <sup>(1)</sup>: .....
- 13.3.3. Underste dæk (N<sub>b</sub>) <sup>(1)</sup>: .....
- 13.4. **Antal siddende passagerer**
- 13.4.1. Total (A): .....
- 13.4.2. Øverste dæk (A<sub>a</sub>) <sup>(1)</sup>: .....
- 13.4.3. Underste dæk (A<sub>b</sub>) <sup>(1)</sup>: .....
- 13.4.4. Antal kørestolspladser for køretøjer i klasse M<sub>2</sub> og M<sub>3</sub>: .....
- 13.5. **Antal udstigningsdøre:** .....
- 13.6. **Antal nødudgange** (døre, vinduer, taglemme, forbindelsestrapper, halve trapper): .....
- 13.6.1. Total: .....
- 13.6.2. Øverste dæk <sup>(1)</sup>: .....
- 13.6.3. Underste dæk <sup>(1)</sup>: .....
- 13.7. **Rumfang af bagagerum (m<sup>3</sup>):** .....
- 13.8. **Tagareal til transport af bagage (m<sup>2</sup>):** .....
- 13.9. **Eventuelle tekniske anordninger, der letter adgangen til køretøjet** (f.eks. opkørselsrampe, personlift eller gulvsænkningsystem): .....
- 13.10. **Overbygningens styrke**
- 13.10.1. Eventuelt typegodkendelsesnummer: .....
- 13.10.2. For endnu ikke godkendt overbygning
- 13.10.2.1. Detaljeret beskrivelse af køretøjets overbygning, herunder mål, indretning og anvendte materialer samt fastgøring til en eventuel chassisramme: .....
- 13.10.2.2. Tegninger af køretøjet og de dele af dets indvendige indretning, som har indflydelse på overbygningens styrke eller på det tilbageværende rum: .....
- 13.10.2.3. Beliggenhed af køretøjets tyngdepunkt, når dette er i køreklar stand, angivet i længde-, tvær- og lodret retning: .....
- 13.10.2.4. Maksimal afstand mellem midtilinjerne af de yderste passagerpladser: .....
- 13.11. **Punkter i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/85/EF (EFT L 42 af 13.2.2002, s. 1), som skal udføres og demonstreres for denne tekniske enhed:** .....
14. **SÆRLIGE FORSKRIFTER FOR KØRETØJER BESTEMT TIL TRANSPORT AF FARLIGT GODS**
- 14.1. **Elektrisk udstyr i henhold til Rådets direktiv 94/55/EF (EFT L 319 af 12.12.1994, s. 1)**
- 14.1.1. Beskyttelse mod overophedning af ledninger: .....
- 14.1.2. Afbryderens art: .....
- 14.1.3. Batterihovedkontaktens art og virkemåde: .....
- 14.1.4. Beskrivelse og placering af sikkerhedsbarriere for fartskriver: .....

- 14.1.5. Beskrivelse af permanent strømførende installationer. Angiv den fulgte EN-standard: .....
- 14.1.6. Konstruktion og beskyttelse af elektriske installationer bag førerkabinen: .....
- 14.2. **Forebyggelse af brandfare**
- 14.2.1. Art af ikke-letantændeligt materiale i førerkabinen: .....
- 14.2.2. Art af eventuel varmeskærm bag førerkabinen: .....
- 14.2.3. Motorens placering og varmeafskærmning: .....
- 14.2.4. Udstødningssystemets placering og varmeafskærmning: .....
- 14.2.5. Type og konstruktion af retarderens varmeafskærmning: .....
- 14.2.6. Type, konstruktion og placering af forbrændingsvarmeanlæg: .....
- 14.3. **Eventuelle særlige krav til karrosseriet i henhold til direktiv 94/55/EF**
- 14.3.1. Beskrivelse af foranstaltninger til opfyldelse af kravene for EX/II- og EX/III- køretøjer: .....
- 14.3.2. For EX/III-køretøjer, bestandighed mod udefra kommende varme: .....
15. GENBRUG, GENVINDING OG NYTTIGGØRELSE
- 15.1. Hvilken version er referencekøretøjet? .....
- 15.2. Masse af referencekøretøj med karrosseri eller masse af chassis med førerhus, uden karrosseri og/eller tilkoblingsanordning, hvis fabrikanten ikke monterer karrosseri og/eller tilkoblingsanordning (med væsker, værktøj og eventuelt reservehjul), og uden fører: .....
- 15.3. Referencekøretøjets materialemasse: .....
- 15.3.1. Materialemasse, som der tages hensyn til på forbehandlingstrinnet (\*): .....
- 15.3.2. Materialemasse, som der tages hensyn til på bortskaffelsestrinnet (\*): .....
- 15.3.3. Materialemasse, der skal tages hensyn til på trinnet med behandling af ikke-metallisk restaffald, der anses for genvindelig (\*): .....
- 15.3.4. Materialemasse, der skal tages hensyn til på trinnet med behandling af ikke-metallisk restaffald, der anses for at kunne energiudnyttes (\*): .....
- 15.3.5. Materialeopdeling (\*): .....
- 15.3.6. Samlet materialemasse, som kan genbruges og/eller genvindes: .....
- 15.3.7. Samlet materialemasse, som kan genbruges og/eller nyttiggøres: .....
- 15.4. **Procentværdier**
- 15.4.1. Genvindingsgrad »R<sub>cy</sub> (%)«: .....
- 15.4.2. Nyttiggørelsesprocent »R<sub>cov</sub> (%)«: .....
16. ADGANG TIL REPARATIONS- OG VEDLIGEHOLDELSSESINFORMATIONER OM KØRETØJER
- 16.1. Adresse på hovedwebstedet for adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer: .....
- 16.1.1. Dato, hvorfra det er til rådighed (senest seks måneder efter datoen for typegodkendelse): .....
- 16.2. Nærmere vilkår for adgang til webstedet: .....
- 16.3. Format for de reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, der er til rådighed på webstedet: .....

## Forklarende bemærkninger

- (<sup>1</sup>) Det ikke gældende overstreges (i nogle tilfælde skal intet overstreges, f.eks. hvis flere muligheder foreligger).
- (<sup>2</sup>) Tolerance angives.
- (<sup>3</sup>) Angiv venligst højeste og laveste værdier for hver variant.
- (<sup>4</sup>) Kun for så vidt angår definitionen af terrængående (off-road) køretøjer.
- (<sup>5</sup>) Angivet på en sådan måde, at den faktiske værdi for hver af køretøjets tekniske konfigurationer klart fremgår.
- (<sup>6</sup>) Køretøjerne kan være drevet af både benzin og gasformigt brændstof, men hvis benzinsystemet kun er monteret som nødhjælp ved start, og hvis benzintanken højst kan rumme 15 liter, vil sådanne køretøjer for så vidt angår prøvningen blive anset for køretøjer, der udelukkende kører på gasholdige brændstoffer.
- (<sup>a</sup>) For køretøjsdele, der er typegodkendt, kan beskrivelsen erstattes af en henvisning til godkendelsen. Ligeledes er en beskrivelse ikke nødvendig for køretøjsdele, hvis konstruktion klart fremgår af de vedlagte diagrammer eller tegninger. Ved hver rubrik, hvor der skal vedlægges fotografier eller tegninger, angives numrene på de relevante bilag.
- (<sup>b</sup>) Hvis typeidentifikationsmærkningen indeholder tegn, der ikke er relevante for beskrivelsen af de typer køretøj, komponent eller separat teknisk enhed, der er omfattet af dette oplysningsskema, erstattes sådanne tegn i følgedokumenterne med »?« (f.eks. ABC??123??).
- (<sup>c</sup>) Angivelse i henhold til definitionerne i bilag II, del A.
- (<sup>d</sup>) Betegnelse i henhold til EN 10027-1:2005. Hvis denne ikke kan angives, skal der gives oplysninger om følgende:
- beskrivelse af materialet
  - strækgrænse
  - trækbrudstyrke
  - elasticitet (i %)
  - brinellhårdhed.
- (<sup>e</sup>) »Foranliggende styring« som defineret i punkt 2.7 i bilag I til Rådets direktiv 74/297/EØF (EFT L 165 af 20.6.1974, s. 16).
- (<sup>f</sup>) Ved udførelse med normalt førerhus og med førerhus med sovekabine oplyses for begge udførelser dimensioner og masse.
- (<sup>g</sup>) Standard ISO 612:1978 — Road vehicles — Dimensions of motor vehicles and towed vehicles — terms and definitions.
- (<sup>g<sup>1</sup></sup>) Motorkøretøj og påhængskøretøj med trækstang: term nr. 6.4.1.  
Sættevogn og kærre: term nr. 6.4.2.  
*Bemærkning:*  
Ved kærre betragtes koblingsanordningens akse som forreste aksel.
- (<sup>g<sup>2</sup></sup>) term nr. 6.19.2.
- (<sup>g<sup>3</sup></sup>) term nr. 6.20.
- (<sup>g<sup>4</sup></sup>) term nr. 6.5.
- (<sup>g<sup>5</sup></sup>) term nr. 6.1 og for køretøjer i andre klasser end M<sub>1</sub>: punkt 2.4.1 i bilag I til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 97/27/EF (EFT L 233 af 25.8.1997, s. 1).  
Hvis der er tale om påhængskøretøjer, angives længden som anført i term nr. 6.1.2 i ISO-standard 612:1978.
- (<sup>g<sup>6</sup></sup>) term nr. 6.17.
- (<sup>g<sup>7</sup></sup>) term nr. 6.2 og for køretøjer i andre klasser end M<sub>1</sub>: punkt 2.4.2 i bilag I til direktiv 97/27/EF.
- (<sup>g<sup>8</sup></sup>) term nr. 6.3 og for køretøjer i andre klasser end M<sub>1</sub>: punkt 2.4.3 i bilag I til direktiv 97/27/EF.
- (<sup>g<sup>9</sup></sup>) term nr. 6.6.
- (<sup>g<sup>10</sup></sup>) term nr. 6.10.
- (<sup>g<sup>11</sup></sup>) term nr. 6.7.
- (<sup>g<sup>12</sup></sup>) term nr. 6.11.
- (<sup>g<sup>13</sup></sup>) term nr. 6.18.1.
- (<sup>g<sup>14</sup></sup>) term nr. 6.9.
- (<sup>h</sup>) Massen af føreren og eventuelt medfølgende personale sættes til 75 kg pr. person (fordelt med 68 kg for personen selv og syv kg for dennes bagage i henhold med ISO-standard 2416:1992), brændstofbeholderen fyldes til 90 % af det af fabrikanten opgivne volumen og de øvrige væskeholdige systemer (undtagen dem med spildevand) til 100 % af det opgivne volumen.
- (<sup>i</sup>) For påhængsvogne og sættevogne — og for køretøjer med tilkoblet påhængsvogn eller sættevogne — hvor tilkoblingsanordningen belastes med en signifikant kraft i lodret retning, indgår denne belastning efter division med tyngdeaccelerationen i den teknisk tilladte totalmasse.
- (<sup>j</sup>) »Koblingsoverhæng« er den vandrette afstand mellem koblingen for kærre og bagakslens (-akslernes) midterlinje.
- (<sup>k</sup>) For køretøjer, som kan fremdrives enten af benzin, diesel osv., eller kombineret med andet brændstof, gentages punkterne. For ikke-konventionelle motorer og systemer skal oplysninger ækvivalente med de her givne fremlægges af fabrikanten.
- (<sup>l</sup>) Denne værdi skal afrundes til nærmeste tiendedel millimeter.
- (<sup>m</sup>) Denne værdi skal beregnes med  $\pi = 3,1416$  og afrundes til nærmeste hele cm<sup>3</sup>.
- (<sup>n</sup>) Bestemmes i overensstemmelse med kravene i Rådets direktiv 80/1269/EØF (EFT L 375 af 31.12.1980, s. 46).
- (<sup>o</sup>) Bestemmes i overensstemmelse med kravene i Rådets direktiv 80/1268/EØF (EFT L 375 af 31.12.1980, s. 36).
- (<sup>p</sup>) Specificerede oplysninger skal gives for hver foreslået variant.
- (<sup>q</sup>) Hvad angår påhængskøretøjer, den maksimale hastighed som angivet af fabrikanten.
- (<sup>r</sup>) For dæk af kategori Z bestemt til montering på køretøjer med maksimalhastighed over 300 km/h gives tilsvarende oplysninger.
- (<sup>s</sup>) Det anførte antal siddepladser skal gælde for køretøjer i bevægelse. Der kan anføres et interval, hvis der er tale om en modulopdelt indretning.
- (<sup>t</sup>) »R-punktet« eller »sædets referencepunkt« er et punkt, der er fastlagt på fabrikantens planer for hver siddeplads i forhold til det tredimensionale referencesystem, i overensstemmelse med bilag III til Rådets direktiv 77/649/EØF (EFT L 267 af 19.10.1977, s. 1).
- (<sup>u</sup>) Der anvendes samme symboler og mærker som i punkt 1.1.3 og 1.1.4 i bilag III til Rådets direktiv 77/541/EØF (EFT L 220 af 29.8.1977, s. 95). For seler af »S«-typen angives hvilke(n) type(r).
- (<sup>v</sup>) Disse termer er defineret i standard ISO 22628:2002 — Køretøjer — Genanvendelse og genvinding — Beregningsmetode.«



## BILAG II

## »BILAG III

**OPLYSNINGSSKEMA TIL BRUG VED EF-TYPEGODKENDELSE AF KØRETØJER**

(med hensyn til forklarende bemærkninger henvises til sidste side i bilag I)

## DEL I

Nedennævnte oplysninger skal indsendes i tre eksemplarer og omfatte en indholdsfortegnelse. Eventuelle tegninger skal forelægges i en passende målestok på A4-ark eller foldet til dette format. Eventuelle fotografier skal være tilstrækkeligt detaljerede.

**A. Klasse M og N**

0. ALMINDELIGE BESTEMMELSER
- 0.1. Fabriksmærke (firmabetegnelse): .....
- 0.2. Type: .....
- 0.2.1. Eventuel(le) handelsbetegnelse(r): .....
- 0.3. Typeidentifikationsmærker som markeret på køretøjet<sup>(b)</sup>: .....
- 0.3.1. Mærkets anbringelsessted: .....
- 0.4. Køretøjets klasse<sup>(c)</sup>: .....
- 0.4.1. Klassifikation efter, hvilket farligt gods køretøjet agtes benyttet til transport af: .....
- 0.5. Fabrikantens navn og adresse: .....
- 0.8. Navn(e) og adresse(r) på samlefabrik(ker): .....
- 0.9. Navn og adresse på fabrikantens befuldmægtigede repræsentant (i givet fald): .....
1. KØRETØJETS ALMINDELIGE SPECIFIKATIONER
- 1.1. Fotografier og/eller tegninger af et repræsentativt køretøj: .....
- 1.3. Antal aksler og hjul: .....
- 1.3.1. Antal aksler med tvillingmontering samt anbringelse: .....
- 1.3.2. Antal styrede aksler og deres placering: .....
- 1.3.3. Drivaksler (antal, placering, indbyrdes forbindelse): .....
- 1.4. Chassis (hvis et sådant forefindes)(tegning): .....
- 1.6. Motorens placering og montering: .....
- 1.8. Højre- eller venstrestyring: højre/venstre<sup>(1)</sup>
- 1.8.1. Køretøjet er udstyret til højre/venstrekørsel<sup>(1)</sup>
2. MASSE OG DIMENSIONER<sup>(f)</sup>/<sup>(g)</sup>
- (i kg og mm) (Der henvises i givet fald til tegninger)

- 2.1. **Akselafstand(e) (ved fuld last)<sup>(g1)</sup>:** .....
- 2.1.1. Køretøjer med to aksler: .....
- 2.1.2. *Køretøjer med tre eller flere aksler*
- 2.1.2.1. Afstand mellem de forskellige aksler, målt fra forreste til bageste aksel: .....
- 2.1.2.2. Samlet akselafstand: .....
- 2.3.1. Hver styrende aksels sporvidde<sup>(g4)</sup>: .....
- 2.3.2. Sporvidde for alle andre aksler<sup>(g4)</sup>: .....
- 2.4. **Køretøjets hoveddimensioner** (udvendige mål):
- 2.4.1. *For chassis uden karrosseri*
- 2.4.1.1. Længde<sup>(g5)</sup>: .....
- 2.4.1.1.1. Største tilladte længde: .....
- 2.4.1.1.2. Mindste tilladte længde: .....
- 2.4.1.2. Bredde<sup>(g7)</sup>: .....
- 2.4.1.2.1. Største tilladte bredde: .....
- 2.4.1.2.2. Mindste tilladte bredde: .....
- 2.4.1.3. Højde (i køreklar stand)<sup>(g8)</sup> (ved ophæng med niveauregulering angives normal køreposition): .....
- 2.4.2. *For chassis med karrosseri*
- 2.4.2.1. Længde<sup>(g5)</sup>: .....
- 2.4.2.1.1. Lastefladens længde: .....
- 2.4.2.2. Bredde<sup>(g7)</sup>: .....
- 2.4.2.2.1. Vægtykkelse (for køretøjer, der specielt er konstrueret til temperaturkontrolleret transport af gods): .....
- 2.4.2.3. Højde (i køreklar stand)<sup>(g8)</sup> (ved ophæng med niveauregulering angives normal køreposition): .....
- 2.6. **Masse i køreklar stand**
- Masse af køretøj med karrosseri — og for trækkende køretøjer i andre klasser end M<sub>1</sub>, med tilkoblingsanordning, hvis en sådan er monteret af fabrikanten — i køreklar stand, eller masse af chassis eller af chassis med førerhus uden eventuel karrosseri/tilkoblingsanordning, hvis karrosseri og/eller tilkoblingsanordning ikke monteres af fabrikanten, (med væsker, værktøj, reservehjul, hvis monteret, og fører samt for busser ét personalemedlem, hvis der forefindes et sæde dertil i køretøjet)<sup>(h)</sup> (største og mindste for hver variant): .....
- 2.6.1. Denne masses fordeling på akslerne og for kærre eller sættevogn belastningen på koblingspunktet (største og mindste for hver variant): .....
- 2.7. For delvis opbygget køretøj, **det færdigopbyggede køretøjs mindste masse** som oplyst af fabrikanten:
- 2.8. **Teknisk tilladt totalmasse** som oplyst af fabrikanten <sup>(i)</sup><sup>(3)</sup>: .....
- 2.8.1. Denne masses fordeling på akslerne og for kærre eller sættevogn belastning på koblingspunktet<sup>(3)</sup>: .....
- 2.9. **Teknisk tilladt akseltryk pr. aksel:** .....
- 2.10. **Teknisk tilladt akseltryk pr. akselgruppe:** .....
- 2.11. **Teknisk tilladelig tilkoblet totalmasse** for motorkøretøjet ved tilkobling af

- 2.11.1. Påhængskøretøj med trækstang: .....
- 2.11.2. Sættevogn: .....
- 2.11.3. Kærre: .....
- 2.11.4. Teknisk tilladt masse af vogntog<sup>(3)</sup>: .....
- 2.11.6. Tilladt masse af påhængskøretøj uden brems: .....
- 2.12. **Største lodrette belastning** på køretøjets koblingspunkt: .....
- 2.12.1. For motorkøretøj: .....
- 2.16. **Påregnet masse ved registrering/ibrugtagning** (ikke obligatorisk: Hvis der anføres værdier for disse størrelser, skal de være kontrolleret efter forskrifterne i bilag IV til direktiv 97/27/EF)
- 2.16.1. Påregnet tilladt totalmasse ved registrering/ibrugtagning (der kan anføres forskellige angivelser for hver teknisk konfiguration<sup>(5)</sup>): .....
- 2.16.2. Påregnet tilladt akseltryk pr. aksel ved registrering/ibrugtagning, og for kærre og sættevogn påregnet tilladt belastning på koblingspunktet ved registrering/ibrugtagning som oplyst af fabrikanten, hvis den er mindre end den teknisk tilladte belastning på koblingspunktet (der kan anføres forskellige angivelser for hver teknisk konfiguration<sup>(5)</sup>): .....
- 2.16.3. Påregnet tilladt akseltryk pr. akselgruppe ved registrering/ibrugtagning (der kan anføres forskellige angivelser for hver teknisk konfiguration<sup>(5)</sup>): .....
- 2.16.4. Påregnet tilladt tilkoblet masse ved registrering/ibrugtagning (der kan anføres forskellige angivelser for hver teknisk konfiguration<sup>(5)</sup>): .....
- 2.16.5. Påregnet tilladt totalmasse af vogntoget ved registrering/ibrugtagning (der kan anføres forskellige angivelser for hver teknisk konfiguration<sup>(5)</sup>): .....
3. MOTOR<sup>(4)</sup>
- 3.1. **Motorfabrikant:** .....
- 3.1.1. Fabrikantens motorkode (som markeret på motoren, eller andre identifikationsformer): .....
- 3.1.2. Godkendelsesnummer (hvis relevant), herunder brændstofidentifikationsmærke: .....
- (Kun tunge køretøjer)
- 3.2. **Forbrændingsmotor**
- 3.2.1.1. Arbejdsprincip: styret tænding/kompressionstænding<sup>(1)</sup>
- Arbejds måde: firtakts/totakts/rotation<sup>(1)</sup>
- 3.2.1.2. Antal og arrangement af cylindre: .....
- 3.2.1.3. Slagvolumen<sup>(m)</sup>: ... cm<sup>3</sup>
- 3.2.1.6. Normal tomgangshastighed<sup>(2)</sup>: ... min<sup>-1</sup>
- 3.2.1.8. Største nettoeffekt <sup>(n)</sup>: ... kW ved ... min<sup>-1</sup> (opgivet af fabrikanten)
- 3.2.2.1. Lette erhvervskøretøjer: diesel/benzin/LPG/NG eller biogas/ethanol (E 85)/biodiesel/hydrogen<sup>(1)</sup><sup>(6)</sup>
- 3.2.2.2. Tunge køretøjer: diesel/benzin/LPG/NG-H/NG-L/NG-HL/ethanol<sup>(1)</sup><sup>(6)</sup>
- 3.2.2.4. Brændstoftype: monobrændstøfkøretøj, køretøj, der kan skifte mellem brændstoffer, flex fuel-køretøj<sup>(1)</sup>
- 3.2.2.5. Største tilladte andel biobrændsel i brændstoffet (opgivet af fabrikanten): ... % af brændstoffet
- 3.2.3. *Brændstofbeholder(e)*
- 3.2.3.1. Hovedbrændstofbeholder(e)

- 3.2.3.1.1. Antal tanke og hver enkelt tanks kapacitet: .....
- 3.2.3.2. Reservebeholder(e) til brændstof
- 3.2.3.2.1. Antal tanke og hver enkelt tanks kapacitet: .....
- 3.2.4. *Brændstoffølførsel*
- 3.2.4.1. Med karburator(er): ja/nej<sup>(1)</sup>
- 3.2.4.2. Ved brændstofindsprøjtning (kun kompressionstænding): ja/nej<sup>(1)</sup>
- 3.2.4.2.2. Arbejdsprincip: direkte indsprøjtning/forkammer/turbulenskommer<sup>(1)</sup>
- 3.2.4.3. Ved brændstofindsprøjtning (kun styret tænding): ja/nej<sup>(1)</sup>
- 3.2.7. *Kølesystem: (væske/luft)<sup>(1)</sup>*
- 3.2.8. *Indsugningssystem*
- 3.2.8.1. Tryklader: ja/nej<sup>(1)</sup>
- 3.2.8.2. Ladeluftkøler: ja/nej<sup>(1)</sup>
- 3.2.9. *Udstødningssystem*
- 3.2.9.4. Type, mærkning af udstødningslyddæmper(e): .....
- Hvis relevant for ekstern støj: støjdæmpende foranstaltninger i motorrum og på motor: .....
- 3.2.9.5. Placering af udstødningsrørets afgangåbning: .....
- 3.2.12. *Forureningsbegrænsende foranstaltninger*
- 3.2.12.2. Yderligere forureningskontrolanordninger (om nogen og hvis ikke omfattet af en anden overskrift)
- 3.2.12.2.1. Katalysator: ja/nej<sup>(1)</sup>
- 3.2.12.2.1.11. Beskrivelse af regenereringssystemer/system til efterbehandling af udstødningen: .....
- 3.2.12.2.1.11.6. Selvnedbrydende reagenser: ja/nej<sup>(1)</sup>
- 3.2.12.2.1.11.7. Reagentype og -koncentration, som er nødvendig for den katalytiske virkning: .....
- 3.2.12.2.2. Lambdasonde: ja/nej<sup>(1)</sup>
- 3.2.12.2.3. Luftindblæsning: ja/nej<sup>(1)</sup>
- 3.2.12.2.4. Recirkulation af udstødningsgas: ja/nej<sup>(1)</sup>
- 3.2.12.2.5. System til begrænsning af emission ved fordampning: ja/nej<sup>(1)</sup>
- 3.2.12.2.6. Partikelfilter: ja/nej<sup>(1)</sup>
- 3.2.12.2.7. Egendiagnosesystem (OBD): ja/nej<sup>(1)</sup>
- 3.2.12.2.8. Andre systemer (beskrivelse og funktionsmåde): .....
- 3.2.12.2.9. Momentbegrænsere: ja/nej<sup>(1)</sup>
- 3.2.13.1. Absorptionskoefficientsymbollets placering (kun for motorer med kompressionstænding): .....
- 3.2.15. LPG-brændstofsysteem: ja/nej<sup>(1)</sup>
- 3.2.16. NG-brændstofsysteem: ja/nej<sup>(1)</sup>
- 3.3. **Elektrisk motor**
- 3.3.1. Type (vinding, magnetisering): .....
- 3.3.1.1. Maksimal timeeffekt: ... kW

- 3.3.1.2. Driftsspænding: ... V
- 3.3.2. Batteri
- 3.3.2.4. Position: .....

3.4. **Forbrændingsmotor eller motorkombination**

- 3.4.1. Hybridelektrisk køretøj: ja/nej<sup>(1)</sup>
- 3.4.2. Kategori af hybridelektrisk køretøj: med ekstern opladning/ikke-ekstern opladning:<sup>(1)</sup>

3.6.5. *Smøremiddeltemperatur*

mindste: ... K

største: ... K

4. TRANSMISSION<sup>(p)</sup>

4.2. **Type** (mekanisk, hydraulisk, elektrisk osv): .....

4.5. **Gearkasse**

4.5.1. Type (manuel/automatisk/CVT (trinløst variabel transmission))<sup>(1)</sup>

4.6. **Gearudvekslingsforhold**

Gear	Udvekslingsforhold i gearkasse (forhold mellem motorens og udgangsakslens omdrejningshastighed)	Endeligt udvekslingsforhold (forhold mellem udgangsakslens og de trækkende hjuls omdrejningshastighed)	Totalt udvekslingsforhold
Maksimum for CVT			
1			
2			
3			
...			
Minimum for CVT			
Bakgear			

4.7. **Køretøjets konstruktivt bestemte tophastighed** (i km/h)<sup>(q)</sup>

4.9. **Fartskraver:** ja/nej<sup>(1)</sup>

4.9.1. *Godkendelsesmærke:* .....

5. AKSLER

5.1. Beskrivelse af hver enkelt aksel: .....

5.2. Fabrikat: .....

5.3. Type: .....

5.4. Placering af løftbare aksler: .....

5.5. Placering af belastbare aksler: .....

6. HJULOPHÆNG

6.2. Type og konstruktion af ophæng for hver aksel eller hvert hjul: .....

6.2.1. Niveauregulering: ja/nej/ekstraudstyr<sup>(1)</sup>

- 6.2.3. Luftaffjedring af drivaksel (-aksler): ja/nej<sup>(1)</sup>
- 6.2.3.1. Affjedring af drivaksel svarende til luftaffjedring: ja/nej<sup>(1)</sup>
- 6.2.4. Luftaffjedring af aksel/aksler, der ikke er drivaksel: ja/nej<sup>(1)</sup>
- 6.2.4.1. Affjedring af aksel/aksler, der ikke er drivaksel, svarende til luftaffjedring: ja/nej<sup>(1)</sup>
- 6.6.1. *Dæk/hjulkombination(er):*
- a) for dæk anføres dimensionsbetegnelsen, belastningstal og symbol for hastighedskategori, rullemodstand i overensstemmelse med ISO 28580 (hvis relevant)<sup>(1)</sup>
- b) for hjul anføres fælgdimension(er) og indpresningsdybde(r)
- 6.6.1.1. Aksler
- 6.6.1.1.1. Aksel 1: .....
- 6.6.1.1.2. Aksel 2: .....
- osv.
- 6.6.1.2. Eventuelt reservehjul: .....
- 6.6.2. *Øvre og nedre grænse for rulleradius*
- 6.6.2.1. Aksel 1: .....
- 6.6.2.2. Aksel 2: .....
- osv.
7. STYREAPPARAT
- 7.2. **Transmission og betjeningsorgan**
- 7.2.1. Styretransmissionens art (specificeres for henholdsvis for- og baghjul): .....
- 7.2.2. Forbindelse til hjulene (også ikke-mekanisk; specificeres for henholdsvis for- og baghjul): .....
- 7.2.3. Eventuel servoforstærkning: .....
8. BREMSER
- 8.5. Blokeringsfri bremses: ja/nej/ekstraudstyr<sup>(1)</sup>
- 8.9. Kort beskrivelse af bremsesystemerne i henhold til punkt 1.6 i addendum til tillæg 1 i bilag IX til direktiv 71/320/EØF: .....
- 8.11. Nærmere beskrivelse af retardersystemets (-systemernes) type: .....
9. KARROSSERI
- 9.1. Karrosseriets art (anføres ved hjælp af koderne i del C i bilag II): .....
- 9.3. **Døre, låse og hængsler**
- 9.3.1. Dørudformning og antal døre: .....
- 9.9. **Anordninger til indirekte udsyn**
- 9.9.1. Førerspejle (angiv for hvert førerspejl):
- 9.9.1.1. Fabrikat: .....
- 9.9.1.2. Typegodkendelsesmærke: .....

- 9.9.1.3. Variant: .....
- 9.9.1.6. Ekstraudstyr, som kan påvirke synsfeltet bagud: .....
- 9.9.2. Andre anordninger til indirekte udsyn end spejle: .....
- 9.9.2.1. Type og beskrivelse af anordningen: .....

#### 9.10. **Indvendig indretning**

- 9.10.3. *Sæder*
- 9.10.3.1. Antal placeringsmuligheder for sæderne<sup>(s)</sup>: .....
- 9.10.3.1.1. Placering og arrangement: .....
- 9.10.3.2. Sæder, som kun er beregnet til brug, når køretøjet holder stille: .....
- 9.10.4.1. Type nakkestøtte(r): indbygget/aftagelig/separat<sup>(1)</sup>
- 9.10.4.2. Godkendelsesnummer, hvis et sådant findes: .....
- 9.10.8 Gas anvendt som kølemiddel i luftkonditioneringsanlægget: .....
- 9.10.8.1. Luftkonditioneringsanlægget er konstrueret til at indeholde fluorholdige drivhusgasser med en GWP-værdi på over 150: ja/nej<sup>(1)</sup>
- 9.12.2. Art og placering af supplerende fastholdelsessystemer: ja/nej/ekstraudstyr: .....

(L = venstre side, R = højre side, C = i midten)

		Front-airbag	Side-airbag	Selestrammer
Første sæderække	L			
	C			
	R			
Anden sæderække (*)	L			
	C			
	R			

(\*) Tabellen kan udvides efter behov, hvis køretøjet har flere end to rækker sæder, eller hvis der er flere end tre sæder i bredden.

#### 9.17. **Foreskrevne skilte**

- 9.17.1. Fotografier og/eller tegninger af placeringen af foreskrevne skilte og påskrifter og af køretøjets identifikationsnummer: .....
- 9.17.2. Fotografier og/eller tegninger af foreskrevne skilte og påskrifter (udfyldt eksempel med målangivelser): .....
- 9.17.3. Fotografier og/eller tegninger af køretøjets identifikationsnummer (udfyldt eksempel med målangivelser): .....
- 9.17.4.1. Betydningen af de skrifttegn i anden og eventuelt tredje del, som anvendes til at opfylde kravene i punkt 5.3 i ISO-standard 3779:1983, skal forklares: .....
- 9.17.4.2. Hvis skrifttegnene i anden del anvendes til at opfylde kravene i afsnit 5.4 i ISO-standard 3779:1983, skal deres betydning forklares: .....

#### 9.22. **Beskyttelse fortil mod underkøring**

- 9.22.0. Til stede: ja/nej/ufuldstændig<sup>(1)</sup>

- 9.23. **Fodgængerbeskyttelse**
- 9.23.1. En detaljeret beskrivelse med fotografier og/eller tegninger af køretøjet med hensyn til konstruktion, dimensioner, relevante referencelinjer og materialesammensætning for køretøjets forparti (indvendigt og udvendigt), herunder, hvor det er relevant, detaljerede oplysninger om aktive beskyttelsessystemer, der er monteret.
- 9.24. **Systemer til frontal beskyttelse**
- 9.24.1. System til frontal beskyttelse: ja/nej/ekstraudstyr<sup>(1)</sup>
- 9.24.3. Typegodkendelsesmærke, hvis dette foreligger: .....
11. **FORBINDELSER MELLEML DET TRÆKKENDE KØRETØJ OG PÅHÆNGSKØRETØJ**
- 11.1. Klasse og type af den eller de tilkoblingsanordninger, som er monteret eller skal monteres: .....
- 11.3. Anvisninger for koblingstypens fastgørelse på køretøjet og fotografier eller tegninger af de fastgørelsespunkter på køretøjet, som er angivet af fabrikanten; supplerende oplysninger, hvis koblingstypen kun må anvendes til bestemte varianter eller versioner af køretøjstypen: .....
- 11.4. Oplysninger om montering af særlige bøjler eller beslag til slæbning: .....
- 11.5. Typegodkendelsesnummer (-numre): .....
12. **FORSKELLIGT**
- 12.7.1. Køretøj udstyret med 24 GHz-kortdistanceradarudstyr: ja/nej<sup>(1)</sup>
13. **SÆRLIGE FORSKRIFTER FOR BUSSE**
- 13.1. **Køretøjets kategori:** kategori I/kategori II/kategori III/kategori A/kategori B<sup>(1)</sup>
- 13.1.2. Chassistyper, på hvilke de typegodkendte karrosserier kan monteres (fabrikant(er) samt køretøjstyper): .....
- 13.3. **Antal passagerer** (siddende og stående)
- 13.3.1. I alt (N): .....
- 13.3.2. Øverste dæk (N<sub>a</sub>)<sup>(1)</sup>: .....
- 13.3.3. Underste dæk (N<sub>b</sub>)<sup>(1)</sup>: .....
- 13.4. **Antal siddepladser for passagerer** (siddende)
- 13.4.1. Total (A): .....
- 13.4.2. Øverste dæk (A<sub>a</sub>)<sup>(1)</sup>: .....
- 13.4.3. Underste dæk (A<sub>b</sub>)<sup>(1)</sup>: .....
- 13.4.4. Antal kørestolspladser for køretøjer i klasse M<sub>2</sub> og M<sub>3</sub>: .....
16. **ADGANG TIL REPARATIONS- OG VEDLIGEHOLDELSSESINFORMATIONER OM KØRETØJER**
- 16.1. Adresse på hovedwebstedet for adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer: .....
- B. Klasse O**
0. **ALMINDELIGE BESTEMMELSER**
- 0.1. Fabriksmærke (firmabetegnelse): .....
- 0.2. Type: .....
- 0.2.1. Eventuel(le) handelsbetegnelse(r): .....



0.3.	Typeidentifikationsmærker som markeret på køretøjet <sup>(b)</sup> : .....
0.3.1.	Mærkets anbringelsessted: .....
0.4.	Køretøjets klasse <sup>(c)</sup> : .....
0.4.1.	Klassifikation efter, hvilket farligt gods køretøjet agtes benyttet til transport af: .....
0.5.	Fabrikantens navn og adresse: .....
0.8.	Navn(e) og adresse(r) på samlefabrik(ker): .....
0.9.	Navn og adresse på fabrikantens befuldmægtigede repræsentant (i givet fald): .....
1.	<b>KØRETØJETS ALMINDELIGE SPECIFIKATIONER</b>
1.1.	Fotografier og/eller tegninger af et repræsentativt køretøj: .....
1.3.	Antal aksler og hjul: .....
1.3.1.	Antal aksler med tvillingmontering samt anbringelse: .....
1.3.2.	Antal styrede aksler og deres placering: .....
1.4.	Chassis (hvis et sådant forefindes) (tegning): .....
2.	<b>MASSE OG DIMENSIONER<sup>(f)</sup><sup>(g)</sup></b> (i kg og mm) (Der henvises i givet fald til tegninger)
2.1.	<b>Akselafstand(e) (ved fuld last)<sup>(g<sup>1</sup>)</sup></b>
2.1.1.	Køretøjer med to aksler: .....
2.1.2.	<i>Køretøjer med tre eller flere aksler</i>
2.1.2.1.	Afstand mellem de forskellige aksler, målt fra forreste til bageste aksel: .....
2.1.2.2.	Samlet akselafstand: .....
2.3.1.	Hver styrende aksels sporvidde <sup>(g<sup>4</sup>)</sup> : .....
2.3.2.	Sporvidde for alle andre aksler <sup>(g<sup>4</sup>)</sup> : .....
2.4.	<b>Køretøjets hoveddimensioner</b> (udvendige mål):
2.4.1.	<i>For chassis uden karrosseri</i>
2.4.1.1.	Længde <sup>(g<sup>5</sup>)</sup> : .....
2.4.1.1.1.	Største tilladte længde: .....
2.4.1.1.2.	Mindste tilladte længde: .....
2.4.1.1.3.	For påhængskøretøjer, største tilladte længde af trækstangen <sup>(g<sup>6</sup>)</sup> : .....
2.4.1.2.	Bredde <sup>(g<sup>7</sup>)</sup> : .....
2.4.1.2.1.	Største tilladte bredde: .....
2.4.1.2.2.	Mindste tilladte bredde: .....
2.4.2.	<i>For chassis med karrosseri</i>
2.4.2.1.	Længde <sup>(g<sup>5</sup>)</sup> : .....
2.4.2.1.1.	Lastfladens længde: .....
2.4.2.1.2.	For påhængskøretøjer, største tilladte længde af trækstangen <sup>(g<sup>6</sup>)</sup> : .....

- 2.4.2.2. Bredde<sup>(87)</sup>: .....
- 2.4.2.2.1. Vægtykkelse (for køretøjer, der specielt er konstrueret til temperaturkontrolleret transport af gods): ....
- 2.4.2.3. Højde (i køreklar stand)<sup>(88)</sup> (ved ophæng med niveauregulering angives normal køreposition): .....
- 2.6. **Masse i køreklar stand**
- Masse af køretøj med karrosseri — og for trækkende køretøjer i andre klasser end M<sub>1</sub>, med tilkoblingsanordning, hvis en sådan er monteret af fabrikanten — i køreklar stand, eller masse af chassis eller af chassis med førerhus uden eventuel karrosseri/koblingsanordning, hvis karrosseri og/eller koblingsanordning ikke monteres af fabrikanten, (med væsker, værktøj, reservehjul, hvis monteret, og fører samt for busser ét personalemedlem, hvis der forefindes et sæde dertil i køretøjet)<sup>(h)</sup> (største og mindste for hver variant): .....
- 2.6.1. Denne masses fordeling på akslerne og for kærre eller sættevogn belastningen på koblingspunktet (største og mindste for hver variant): .....
- 2.7. For delvis opbygget køretøj, **det færdigopbyggede køretøjs mindste masse** som oplyst af fabrikanten:
- 2.8. **Teknisk tilladt totalmasse** som oplyst af fabrikanten<sup>(i)</sup><sup>(3)</sup>: .....
- 2.8.1. Denne masses fordeling på akslerne og for kærre eller sættevogn belastning på koblingspunktet<sup>(3)</sup>: ....
- 2.9. **Teknisk tilladt akseltryk pr. aksel**: .....
- 2.10. **Teknisk tilladt akseltryk pr. akselgruppe**: .....
- 2.12. **Teknisk tilladt største lodrette belastning/masse** på køretøjets koblingspunkt
- 2.12.2. For sættevogn eller kærre: .....
- 2.16. **Påregnet masse ved registrering/ibrugtagning** (ikke obligatorisk: Hvis der anføres værdier for disse størrelser, skal de være kontrolleret efter forskrifterne i bilag IV til direktiv 97/27/EF)
- 2.16.1. Påregnet tilladt totalmasse ved registrering/ibrugtagning (der kan anføres forskellige angivelser for hver teknisk konfiguration<sup>(5)</sup>): .....
- 2.16.2. Påregnet tilladt akseltryk pr. aksel ved registrering/ibrugtagning, og for kærre og sættevogn påregnet tilladt belastning på koblingspunktet ved registrering/ibrugtagning som oplyst af fabrikanten, hvis den er mindre end den teknisk tilladte belastning på koblingspunktet (der kan anføres forskellige angivelser for hver teknisk konfiguration<sup>(5)</sup>): .....
- 2.16.3. Påregnet tilladt akseltryk pr. akselgruppe ved registrering/ibrugtagning (der kan anføres forskellige angivelser for hver teknisk konfiguration<sup>(5)</sup>): .....
- 2.16.4. Påregnet tilladt tilkoblet masse ved registrering/ibrugtagning (der kan anføres forskellige angivelser for hver teknisk konfiguration<sup>(5)</sup>): .....
- 2.16.5. Påregnet tilladt totalmasse af vogntoget ved registrering/ibrugtagning (der kan anføres forskellige angivelser for hver teknisk konfiguration<sup>(5)</sup>): .....
4. TRANSMISSION
- 4.7. Køretøjets konstruktivt bestemte tophastighed (i km/h)<sup>(9)</sup>
5. AKSLER
- 5.1. Beskrivelse af hver enkelt aksel: .....
- 5.2. Fabrikat: .....
- 5.3. Type: .....
- 5.4. Placering af løftbare aksler: .....
- 5.5. Placering af belastbare aksler: .....

6. HJULOPHÆNG
- 6.2. Type og konstruktion af ophæng for hver aksel eller hvert hjul: .....
- 6.2.1. Niveauregulering: ja/nej/ekstraudstyr<sup>(1)</sup>
- 6.2.4. Luftaffjedring af aksel/aksler, der ikke er drivaksel: ja/nej<sup>(1)</sup>
- 6.2.4.1. Affjedring af aksel/aksler, der ikke er drivaksel, svarende til luftaffjedring: ja/nej<sup>(1)</sup>
- 6.6.1. Dæk/hjulkombination(er):
- a) for dæk anføres dimensionsbetegnelsen, belastningstal og symbol for hastighedskategori, rullemodstand i overensstemmelse med ISO 28580 (hvis relevant)<sup>(t)</sup>
- b) for hjul anføres fælgdimension(er) og indpresningsdybde(r)
- 6.6.1.1. Aksler
- 6.6.1.1.1. Aksel 1: .....
- 6.6.1.1.2. Aksel 2: .....
- osv.
- 6.6.1.2. Eventuelt reservehjul: .....
- 6.6.2. Øvre og nedre grænse for rulleradius
- 6.6.2.1. Aksel 1: .....
- 6.6.2.2. Aksel 2: .....
- osv.
7. STYREAPPARAT
- 7.2. **Transmission og betjeningsorgan**
- 7.2.1. Styretransmissionens art (specificeres for henholdsvis for- og baghjul): .....
- 7.2.2. Forbindelse til hjulene (også ikke-mekanisk; specificeres for henholdsvis for- og baghjul): .....
- 7.2.3. Eventuel servoforstærkning: .....
8. BREMSER
- 8.5. Blokeringsfri brems: ja/nej/ekstraudstyr<sup>(1)</sup>
- 8.9. Kort beskrivelse af bremsesystemerne i henhold til punkt 1.6 i addendum til tillæg 1 i bilag IX til direktiv 71/320/EØF: .....
9. KARROSSERI
- 9.1. Karrosseriets art (anføres ved hjælp af koderne i del C i bilag II): .....
- 9.17. **Foreskrevne skilte**
- 9.17.1. Fotografier og/eller tegninger af placeringen af foreskrevne skilte og påskrifter og af køretøjets identifikationsnummer: .....
- 9.17.2. Fotografier og/eller tegninger af foreskrevne skilte og påskrifter (udfyldt eksempel med målangivelser): .....
- 9.17.3. Fotografier og/eller tegninger af køretøjets identifikationsnummer (udfyldt eksempel med målangivelser): .....

- 9.17.4.1. Betydningen af de skrifttegn i anden og eventuelt tredje del, som anvendes til at opfylde kravene i punkt 5.3 i ISO-standard 3779:1983, skal forklares: .....
- 9.17.4.2. Hvis skrifttegnene i anden del anvendes til at opfylde kravene i punkt 5.4 i ISO-standard 3779:1983, skal deres betydning forklares: .....
11. FORBINDELSER MELLEML DET TRÆKKENDE KØRETØJ OG PÅHÆNGSKØRETØJ
- 11.1. Klasse og type af den eller de tilkoblingsanordninger, som er monteret eller skal monteres: .....
- 11.5. Typegodkendelsesnummer (-numre): .....

## DEL II

**Skema, der viser, hvordan de punkter i del I, hvor der er flere mulige angivelser, kan kombineres til køretøjsversioner og -varianter**

Punkt nr.	Alle	Version 1	Version 2	Version 3	Version n

## Bemærkninger:

- Der opstilles et særskilt skema for hver variant af typen.
- Punkter, som kan kombineres vilkårligt inden for en variant, markeres i »Alle«-kolonnen.
- Disse oplysninger kan opstilles på anden måde eller kombineres med oplysningerne i del I.
- Hver variant og hver version skal betegnes med en alfanumerisk kode, der også skal være anført i overensstemmelseserklæringen (bilag IX) for det pågældende køretøj.
- Varianter i henhold til bilag XI skal tildeles en særlig alfanumerisk kode.

## DEL III

## Typegodkendelsesnumre

Oplysningerne i nedenstående skema gives for de punkter i bilag IV eller XI, som er relevante for køretøjet. (Alle relevante godkendelser anføres. Der behøver dog ikke her gives oplysninger vedrørende komponenter, når disse oplysninger er indeholdt i den pågældende godkendelsesattest for montering.)

Emne	Typegodkendelsesnummer eller afprøvningsrapportnummer (***)	Medlemsstat eller kontraherende part (*), som udsteder typegodkendelsen (**) eller afprøvningsrapporten (***)	Udvidet pr.	Variant(er)/version(er)

(\*) Kontraherende part i den reviderede 1958-overenskomst.

(\*\*) Skal anføres, hvis oplysningen ikke fremgår af typegodkendelsesnummeret.

(\*\*\*) Skal anføres, hvis fabrikanten anvender bestemmelserne i artikel 9, stk. 6. I disse tilfælde skal den retsakt, der anvendes, anføres i anden kolonne.

Underskrift: .....

Stilling: .....

Dato: .....







Punkt	Emne	Retsaktens nummer	EFT/EUT-referenc	Gyldighedsområde (køretøjsklasser)										
				M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>	
59.	Genvindelighed	Direktiv 2005/64/EF	L 310 af 25.11.2005, s. 10	X			X		—					
60.	Systemer til frontal beskyttelse	Direktiv 2005/66/EF	L 309 af 25.11.2005, s. 37	X			X							
61.	Luftkonditioneringsanlæg	Direktiv 2006/40/EF	L 161 af 14.6.2006, s. 12	X			X <sup>(8)</sup>							

X Retsakten finder anvendelse (nærmere oplysninger kan findes i retsakten).

<sup>(1)</sup> Køretøjer af denne klasse skal være monteret med passende afrimnings- og afdugningsanordning.

<sup>(2)</sup> Køretøjer af denne klasse skal være monteret med passende forrudevisker og -vasker.

<sup>(3)</sup> Kravene i direktiv 94/20/EF finder kun anvendelse på køretøjer, som er udstyret med tilkoblingsanordning.

<sup>(4)</sup> Kravene i direktiv 98/91/EF finder kun anvendelse, hvis fabrikanten ansøger om typegodkendelse af et køretøj, der er bestemt til brug for transport af farligt gods.

<sup>(5)</sup> Indtil vedtagelse af de relevante ændringer af direktiv 70/221/EØF, således at det også omfatter LPG- og CNG-tanke, kræves der i forbindelse med LPG- eller CNG-drevne køretøjer en godkendelse i henhold til FN/ECE-regulativ nr. 67, som ændret ved 01-rækken af ændringer, eller FN/ECE-regulativ nr. 110.

<sup>(6)</sup> Totalmasse på indtil 2 500 kg.

<sup>(7)</sup> Afledt af køretøjsklasse M<sub>1</sub>.

<sup>(8)</sup> Kun for køretøjer i klasse N<sub>1</sub>, gruppe I, som anført i første tabel i punkt 5.3.1.4 i bilag I til direktiv 70/220/EØF.

<sup>(9)</sup> For køretøjer med en referencemasse på indtil 2 610 kg. På fabrikantens begæring kan dette også finde anvendelse på køretøjer med en referencemasse på indtil 2 840 kg.

<sup>(10)</sup> For køretøjer med en referencemasse på over 2 610 kg, for hvilke der ikke er fremsat den i fodnote 9 omhandlede begæring.

<sup>(11)</sup> Finder kun anvendelse på køretøjer, hvor »sædets referencepunkt« (»R«-punktet) for det laveste sæde befinder sig højst 700 mm over jorden. »R«-punktet er defineret i direktiv 77/649/EØF.



## Tillæg

**Liste over retsakter, der finder anvendelse i forbindelse med EF-typegodkendelse af køretøjer i klasse M<sub>1</sub>, fremstillet i små serier, jf. artikel 22**

	Emne	Retsaktens nummer	EFT/EUT-reference	M <sub>1</sub>
1.	Tilladt støjniveau	Direktiv 70/157/EØF	L 42 af 23.2.1970, s. 16	A
2.	Emissioner med undtagelse af hele sættet af krav til egendiagnosesystemet (OBD)	Direktiv 70/220/EØF	L 76 af 6.4.1970, s. 1	A
2a.	Emissioner (Euro 5 og 6) med undtagelse af hele sættet af krav til egendiagnosesystemet (OBD) og adgang til informationer	Forordning (EF) nr. 715/2007	L 171 af 29.6.2007, s. 1	A
3.	Brændstofbeholdere/afskærmning bagtil	Direktiv 70/221/EØF	L 76 af 6.4.1970, s. 23	B
4.	Anbringelse af nummerplade bagtil	Direktiv 70/222/EØF	L 76 af 6.4.1970, s. 25	B
5.	Styreapparat	Direktiv 70/311/EØF	L 133 af 18.6.1970, s. 10	C
6.	Dørlåse og -hængsler	Direktiv 70/387/EØF	L 176 af 10.8.1970, s. 5	C
7.	Lydsignalapparat	Direktiv 70/388/EØF	L 176 af 10.8.1970, s. 12	B
8.	Anordninger til indirekte udsyn	Direktiv 2003/97/EF	L 25 af 29.1.2004, s. 1.	X <sup>(2)</sup> B <sup>(4)</sup>
9.	Bremser	Direktiv 71/320/EØF	L 202 af 6.9.1971, s. 37	A
10.	Radiointerferens (elektromagnetisk kompatibilitet)	Direktiv 72/245/EØF	L 152 af 6.7.1972, s. 15	A <sup>(1)</sup> C <sup>(3)</sup>
11.	Røgdudvikling fra biler med dieselmotor	Direktiv 72/306/EØF	L 190 af 20.8.1972, s. 1	A
12.	Indvendigt udstyr	Direktiv 74/60/EØF	L 38 af 11.2.1974, s. 2	C
13.	Tyverisikring og startspærre	Direktiv 74/61/EØF	L 38 af 11.2.1974, s. 22	A
14.	Kollisionssikret styreapparat	Direktiv 74/297/EØF	L 165 af 20.6.1974, s. 16	C
15.	Sæder og sædeforankringer	Direktiv 74/408/EØF	L 221 af 12.8.1974, s. 1	C
16.	Udragende dele	Direktiv 74/483/EØF	L 266 af 2.10.1974, s. 4	C
17.	Hastighedsmåler (speedometer) og bakgear	Direktiv 75/443/EØF	L 196 af 26.7.1975, s. 1	B
18.	Foreskrevne skilte	Direktiv 76/114/EØF	L 24 af 30.1.1976, s. 1	B
19.	Sikkerhedssellers forankringer	Direktiv 76/115/EØF	L 24 af 30.1.1976, s. 6	B
20.	Montering af lygter og lyssignaler	Direktiv 76/756/EØF	L 262 af 27.9.1976, s. 1	B
21.	Refleksanordninger	Direktiv 76/757/EØF	L 262 af 27.9.1976, s. 32	X

	Emne	Retsaktens nummer	EFT/EUT-reference	M <sub>1</sub>
22.	Markeringslygter, positionslygter, baglygter, stoplygter, sidemarkeringslygter, kørelsygter	Direktiv 76/758/EØF	L 262 af 27.9.1976, s. 54	X
23.	Blinklys	Direktiv 76/759/EØF	L 262 af 27.9.1976, s. 71	X
24.	Bagnummerpladelygter	Direktiv 76/760/EØF	L 262 af 27.9.1976, s. 85	X
25.	Forlygter (herunder pærer)	Direktiv 76/761/EØF	L 262 af 27.9.1976, s. 96	X
26.	Tågeforlygter	Direktiv 76/762/EØF	L 262 af 27.9.1976, s. 122	X
27.	Slæbeanordninger	Direktiv 77/389/EØF	L 145 af 13.6.1977, s. 41	B
28.	Tågebaglygter	Direktiv 77/538/EØF	L 220 af 29.8.1977, s. 60	X
29.	Baklygter	Direktiv 77/539/EØF	L 220 af 29.8.1977, s. 72	X
30.	Parkeringslygter	Direktiv 77/540/EØF	L 220 af 29.8.1977, s. 83	X
31.	Sikkerhedsseler og fastholdelsesanordninger	Direktiv 77/541/EØF	L 220 af 29.8.1977, s. 95	A <sup>(2)</sup> B <sup>(4)</sup>
32.	Udsyn fremad	Direktiv 77/649/EØF	L 267 af 19.10.1977, s. 1	A
33.	Betjeningsorganer, kontrollamper og indikatorer	Direktiv 78/316/EØF	L 81 af 28.3.1978, s. 3	A
34.	Afdugning/afrimning	Direktiv 78/317/EØF	L 81 af 28.3.1978, s. 27	C
35.	Forrudevisker/-vasker	Direktiv 78/318/EØF	L 81 af 28.3.1978, s. 49	C
36.	Varmeanlæg	Direktiv 2001/56/EF	L 292 af 9.11.2001, s. 21	C
37.	Hjulafskærmning	Direktiv 78/549/EØF	L 168 af 26.6.1978, s. 45	B
39.	CO <sub>2</sub> -emission/brændstofforbrug	Direktiv 80/1268/EØF	L 375 af 31.12.1980, s. 36	A
40.	Motoreffekt	Direktiv 80/1269/EØF	L 375 af 31.12.1980, s. 46	C
41.	Emissioner (Euro IV og V) for tunge erhvervs-køretøjer med undtagelse af hele sættet af krav til egendiagnosesystemet (OBD)	Direktiv 2005/55/EF	L 275 af 20.10.2005, s. 1	A
44.	Masse og dimensioner (personbiler)	Direktiv 92/21/EØF	L 129 af 14.5.1992, s. 1	C
45.	Sikkerhedsglas	Direktiv 92/22/EØF	L 129 af 14.5.1992, s. 11	X <sup>(2)</sup> B <sup>(4)</sup>
46.	Dæk	Direktiv 92/23/EØF	L 129 af 14.5.1992, s. 95	X <sup>(2)</sup> B <sup>(4)</sup>
50.	Tilkoblingsanordninger	Direktiv 94/20/EF	L 195 af 29.7.1994, s. 1	X <sup>(2)</sup> A <sup>(4)</sup>
53.	Frontalkollision	Direktiv 96/79/EF	L 18 af 21.1.1997, s. 7	N/A
54.	Sidekollision	Direktiv 96/27/EF	L 169 af 8.7.1996, s. 1	N/A

	Emne	Retsaktens nummer	EFT/EUT-reference	M <sub>1</sub>
58.	Fodgængerbeskyttelse	Direktiv 2003/102/EF	L 321 af 6.12.2003, s. 15	N/A
59.	Genvindelig	Direktiv 2005/64/EF	L 310 af 25.11.2005, s. 10	N/A <sup>(5)</sup>
60.	System til frontal beskyttelse	Direktiv 2005/66/EF	L 309 af 25.11.2005, s. 37	X <sup>(2)</sup> A <sup>(4)</sup>
61.	Luftkonditioneringsanlæg	Direktiv 2006/40/EF	L 161 af 14.6.2006, s. 12	X <sup>(2)</sup> B <sup>(3)</sup>

<sup>(1)</sup> Elektronisk enhed.

<sup>(2)</sup> Komponent.

<sup>(3)</sup> Køretøj.

<sup>(4)</sup> Monteringsforskrifter.

<sup>(5)</sup> Artikel 7 i direktiv 2005/64/EF finder dog anvendelse.

#### Forklaring

X: Der skal udstedes EF-typegodkendelse; produktionens overensstemmelse skal sikres.

A: Ingen undtagelser bortset for dem, der er angivet i retsaktens. Typegodkendelsesattest og typegodkendelsesmærke ikke påkrævet. Prøvningsrapporter skal udarbejdes af en udpeget teknisk tjeneste.

B: De tekniske forskrifter i retsaktens skal opfyldes. De prøvninger, der er truffet bestemmelse om i retsaktens, skal udføres i deres helhed; hvis den godkendende myndighed accepterer det, kan de udføres af fabrikanten selv; fabrikanten kan gives tilladelse til at udstede den tekniske rapport; det er ikke nødvendigt at udstede typegodkendelsesattest og foretage typegodkendelse.

C: Fabrikanten skal over for den godkendende myndighed på tilfredsstillende vis godtgøre, at retsaktens væsentlige krav er opfyldt.

N/A Denne retsakt finder ikke anvendelse (ingen forskrifter).

## DEL II

**Liste over FN/ECE-regulativer, der anerkendes som alternativ til de direktiver eller forordninger, der er nævnt i del I**

Hvor der henvises til et særdirektiv eller en særskilt forordning, skal en godkendelse i henhold til følgende FN/ECE-regulativer, som Fællesskabet har tiltrådt som aftalepart med De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (Overenskomst af 1958 som revideret) i medfør af Rådets afgørelse 97/836/EF<sup>(1)</sup> eller efterfølgende rådsafgørelser i henhold til artikel 3, stk. 3, i nævnte afgørelse, anses for et alternativ til en EF-typegodkendelse meddelt i henhold til det relevante særdirektiv eller den relevante særskilte forordning, der er anført i tabellen i del I.

Enhver yderligere ændring af de i nedenstående liste anførte FN/ECE-regulativer<sup>(2)</sup> anses ligeledes for ækvivalent, med forbehold af Fællesskabets afgørelse, jf. artikel 4, stk. 2, i afgørelse 97/836/EF.

	Emne	FN/ECE-basisregulativ nr.	Ændringsserie
1. (*)	Tilladt støjniveau	51	02
	Lyddæmpningssystemer som reservedele	59	00
2.	Emissioner	83	05
	Katalysatorer (reservedele) til biler	103	00
3.	Brændstoftank	34	02
	LPG-tanke	67	01
	CNG-tanke	110	00
	Beskyttelse bagtil	58	01
5.	Styreapparat	79	01
6.	Dørlåse og -hængsler	11	02
7.	Lydsignalapparat	28	00
8.	Anordninger til indirekte udsyn	46	02
9.	Bremser	13	10
	Bremser	13H	00
	Bremsebelægninger	90	01
10.	Radiointerferens (elektromagnetisk kompatibilitet)	10	02
11.	Røgudvikling fra biler med dieselmotor	24	03
12.	Indvendigt udstyr	21	01
13.	Tyverisikring	18	03
	Tyverisikring og startspærre	116	00
	Tyverialarmer	97	01
		116	00
14.	Kollisionssikret styreapparat	12	03
15.	Sæder og sædeforankringer	17	07

(1) EFT L 346 af 17.12.1997, s. 78.

(2) Med hensyn til yderligere ændringer henvises til seneste revision af UNECE TRANS/WP.29/343.

	Emne	FN/ECE-basisregulativ nr.	Ændringsserie
	Sæder og sædeforankringer (busser)	80	01
16.	Udragende dele	26	03
17.	Speedometer	39	00
19.	Sikkerhedsselers forankringer	14	06
20.	Montering af lygter og lyssignaler	48	03
21.	Refleksanordninger	3	02
22.	Markeringslygter/positionslygter/baglygter/ stoplygter	7	02
	Kørelsygter	87	00
	Sidemarkeringslygter	91	00
23.	Blinklys	6	01
24.	Bagnummerpladelygte	4	00
25.	Forlygter (R <sub>2</sub> and HS <sub>1</sub> )	1	02
25.	Forlygter (sealed beam)	5	02
	Forlygter (H <sub>1</sub> , H <sub>2</sub> , H <sub>3</sub> , HB <sub>3</sub> , HB <sub>4</sub> , H <sub>7</sub> og/eller H <sub>8</sub> , H <sub>9</sub> , HIR1, HIR2 og/eller H <sub>11</sub> )	8	05
	Forlygter (H <sub>4</sub> )	20	03
	Forlygter (sealed beam halogen)	31	02
	Glødelamper til anvendelse i godkendte lygteenheder	37	03
	Forlygter udstyret med gasudladningslys- kilde	98	00
	Gasudladningslyskilder til anvendelse i god- kendte gasudladningsforlygter	99	00
	Forlygter (asymmetrisk nærlys)	112	00
	Adaptive forlygtesystemer	123	00
26.	Tågeforlygter	19	02
28.	Tågebaglygter	38	00
29.	Baklygter	23	00
30.	Parkeringslygter	77	00
31.	Sikkerhedsseler og fastholdelsesanordninger	16	04
	Barnefastholdelsesanordninger	44	04
32.	Synsfelt fremad	125	00
33.	Betjeningsorganer, kontrollamper og indi- katorer	121	00
36.	Varmeanlæg	122	00

	Emne	FN/ECE-basisregulativ nr.	Ændringsserie
38.	Nakkestøtter (kombineret med sæder)	17	07
	Nakkestøtter	25	04
39.	CO <sub>2</sub> -emission/brændstofforbrug	101	00
40.	Motoreffekt	85	00
41.	Emissioner (Euro IV og V) tunge erhvervs-køretøjer	49	04
42.	Beskyttelse mod sidepåkørsel	73	00
45.	Sikkerhedsglas	43	00
46.	Dæk til motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil	30	02
	Dæk til erhvervs-køretøjer og påhængskøretøjer dertil	54	00
	Reservehjul/dæk til midlertidig brug	64	01
	Rullestøj	117	01
47.	Hastighedsbegrænsere	89	00
50.	Tilkoblingsanordninger	55	01
	Kortkoblingssystemer	102	00
51.	Antændelighed	118	00
52.	Busser	107	02
	Overbygningens styrke (busser)	66	00
53.	Frontalkollision	94	01
54.	Sidekollision	95	02
56.	Køretøjer til transport af farligt gods	105	04
57.	Beskyttelse fortil mod underkøring	93	00

Hvis særdirektivet eller den særskilte forordning indeholder monteringsforskrifter, gælder disse også for komponenter og separate tekniske enheder, der er godkendt efter FN/ECE-regulativerne.

(\*) Nummereringen af angivelserne i denne tabel svarer til den nummerering, der er anvendt i tabellen i del I. «

## BILAG IV

## »BILAG VI

## MODELLER FOR TYPEGODKENDELSESATTESTEN

## MODEL A

(anvendes ved typegodkendelse af et køretøj)

Største format: A4 (210 × 297 mm)

## EF-TYPEGODKENDELSESATTEST FOR KØRETØJ

Den typegodkendende myndigheds stempel

Meddelelse vedrørende:

- EF-typegodkendelse <sup>(1)</sup>
- udvidelse af EF-typegodkendelse <sup>(1)</sup>
- afslag på EF-typegodkendelse <sup>(1)</sup>
- inddragelse af EF-typegodkendelse <sup>(1)</sup>

for en type:

- færdigopbygget køretøj <sup>(1)</sup>
- etapevis færdigopbygget køretøj <sup>(1)</sup>
- delvis opbygget køretøj <sup>(1)</sup>
- køretøj med færdigopbyggede og delvis opbyggede varianter <sup>(1)</sup>
- køretøj med etapevis færdigopbyggede og delvis opbyggede varianter <sup>(1)</sup>

i henhold til direktiv 2007/46/EF, senest ændret ved direktiv .../.../EF, forordning (EF) nr. .../... <sup>(1)</sup>

EF-typegodkendelsesnummer:

Årsag til udvidelse:

## AFSNIT I

- 0.1. Fabriksmærke (firmabetegnelse):
- 0.2. Type:
  - 0.2.1. Handelsbetegnelse(r) <sup>(2)</sup>:
- 0.3. Typeidentifikationsmærker som markeret på køretøjet:
  - 0.3.1. Mærkets anbringelsessted:
- 0.4. Køretøjets klasse <sup>(3)</sup>:
- 0.5. Navn og adresse på fabrikanten af det færdigopbyggede køretøj <sup>(1)</sup>:

<sup>(1)</sup> Det ikke-gældende overstreges.

<sup>(2)</sup> Hvis denne oplysning ikke foreligger ved meddelelse af typegodkendelsen, skal den gives senest, når køretøjet bringes på markedet.

<sup>(3)</sup> Som defineret i bilag II.A.

Navn og adresse på fabrikanten af basiskøretøjet <sup>(1)</sup> <sup>(4)</sup>:

Navn og adresse på fabrikanten til seneste opbygningsetape af det delvis opbyggede køretøj <sup>(1)</sup> <sup>(4)</sup>:

Navn og adresse på fabrikanten af det etapevis færdigopbyggede køretøj <sup>(1)</sup> <sup>(4)</sup>:

0.8. Navn(e) og adresse(r) på samlefabrik(ker):

0.9. Navn og adresse på fabrikantens repræsentant (i givet fald):

#### AFSNIT II

Undertegnede attesterer herved rigtigheden af fabrikantens beskrivelse i vedlagte oplysningsskema af de(t) ovenfor beskrevne køretøj(er) (hvoraf den EF-typegodkendende myndighed har udvalgt et eller flere eksemplarer, som fabrikanten har udleveret som prototype(r) for køretøjstypen), og at vedlagte prøvningsresultater gælder for køretøjstypen.

1. For færdigopbyggede og etapevis færdigopbyggede køretøjer/ varianter <sup>(1)</sup>:

Køretøjstypen opfylder/opfylder ikke <sup>(1)</sup> de tekniske krav i alle de relevante retsakter, jf. bilag IV og bilag XI <sup>(1)</sup> <sup>(4)</sup> til direktiv 2007/46/EF.

2. For delvis opbyggede køretøjer/ varianter <sup>(1)</sup>:

Køretøjstypen opfylder/opfylder ikke <sup>(1)</sup> de tekniske krav i de retsakter, der er nævnt i tabellen på side 2.

3. Typegodkendelse meddelt/nægtet/inddraget <sup>(1)</sup>.

4. Typegodkendelse er meddelt i henhold til artikel 20 og er gyldig indtil dd/mm/åå.

(Sted)

(Underskrift)

(Dato)

Bilag: Informationspakke

Prøvningsresultater (se bilag VIII)

Navn, stilling og underskriftsprøver for den eller de personer i virksomheden, som har bemyndigelse til at udstede overensstemmelseserklæring

NB: Hvis denne model anvendes ved typegodkendelse i henhold til artikel 20, 22 eller 23, må den ikke kaldes »EF-typegodkendelsesattest for en køretøjstype«, undtagen:

- hvis der er tale om det tilfælde, der er nævnt i artikel 20, hvor Kommissionen har besluttet at tillade en medlemsstat at udstede en typegodkendelse i overensstemmelse med dette direktiv
- hvis der er tale om køretøjer i klasse M<sub>1</sub>, som er typegodkendt i henhold til den procedure, der er foreskrevet i artikel 22.

<sup>(4)</sup> Se side 2.



**EF-TYPEGODKENDELSESATTEST FOR KØRETØJ**

Side 2

Nærværende godkendelse bygger for delvis opbyggede og etapevis færdigopbyggede køretøjers, varianter eller versioners vedkommende på nedenstående typegodkendelser af delvis opbyggede køretøjer:

Etape 1: Fabrikant af basiskøretøj:

EF-typegodkendelsesnummer:

Dato:

Gældende for varianterne eller versionerne:

Etape 2: Fabrikant:

EF-typegodkendelsesnummer:

Dato:

Gældende for varianterne eller versionerne:

Etape 3: Fabrikant:

EF-typegodkendelsesnummer:

Dato:

Gældende for varianterne eller versionerne:

I tilfælde, hvor typegodkendelsen omfatter en eller flere delvis opbyggede varianter eller versioner, anføres de varianter eller versioner, der er færdigopbyggede eller etapevis færdigopbyggede.

Færdigopbyggede/etapevis færdigopbyggede variant(er):

Liste over krav, der gælder for den godkendte type delvis opbyggede køretøj, variant eller version (idet anvendelsesområdet for og seneste ændring af hver af følgende retsakter tages i betragtning).

Punkt	Emne	Retsaktens nummer	Senest ændret	Gyldig for følgende varianter eller i givet fald versioner

(Der anføres kun emner, for hvilke der foreligger en EF-typegodkendelse.)

For køretøjer til særlig anvendelse anføres undtagelser og særlige foranstaltninger i henhold til bilag XI og dispensationer i henhold til artikel 20:

Retsaktens nummer	Varepost	Godkendelsens og undtagelsens art	Gyldig for følgende varianter eller i givet fald versioner

## Tillæg

## Liste over retsakter, som typen af køretøj er i overensstemmelse med

(udfyldes kun ved typegodkendelse efter artikel 6, stk. 3)

Emne	Henvisning til retsakt (1)	Ændret ved	Gyldig for følgende versioner
1. Tilladt støjniveau	Direktiv 70/157/EØF		
2. Emissioner	Direktiv 70/220/EØF		
2a. Emissioner (Euro 5 og 6) lette erhvervskøretøjer/adgang til informationer	Forordning (EF) nr. 715/2007		
3. Brændstofbeholdere/afskærmning bagtil	Direktiv 70/221/EØF		
4. Anbringelse af nummerplade bagtil	Direktiv 70/222/EØF		
5. Styreapparat	Direktiv 70/311/EØF		
6. Dørlåse og -hængsler	Direktiv 70/387/EØF		
7. Lydsignalapparat	Direktiv 70/388/EØF		
8. Førerspejle	Direktiv 71/127/EØF		
8a. Anordninger til indirekte udsyn	Direktiv 2003/97/EF		
9. Bremseser	Direktiv 71/320/EØF		
10. Radiointerferens (elektromagnetisk kompatibilitet)	Direktiv 72/245/EØF		
11. Røgdudvikling fra biler med dieselmotor	Direktiv 72/306/EØF		
12. Indvendigt udstyr	Direktiv 74/60/EØF		
13. Tyverisikring og startspærre	Direktiv 74/61/EØF		
14. Kollisionssikret styreapparat	Direktiv 74/297/EØF		
15. Sæder og sædeforankring	Direktiv 74/408/EØF		
16. Udragende dele	Direktiv 74/483/EØF		
17. Hastighedsmåler (speedometer) og bagegear	Direktiv 75/443/EØF		

Emne	Henvisning til retsakt (1)	Ændret ved	Gyldig for følgende versioner
18. Foreskrevne skilte	Direktiv 76/114/EØF		
19. Sikkerhedsselers forankringer	Direktiv 76/115/EØF		
20. Montering af lygter og lyssignaler	Direktiv 76/756/EØF		
21. Refleksanordninger	Direktiv 76/757/EØF		
22. Markeringslygter, positionslygter, baglygter, stoplygter, sidemarkeringslygter, kørelsygter	Direktiv 76/758/EØF		
23. Blinklys	Direktiv 76/759/EØF		
24. Bagnummerpladelygter	Direktiv 76/760/EØF		
25. Forlygter (herunder pærer)	Direktiv 76/761/EØF		
26. Tågeforlygter	Direktiv 76/762/EØF		
27. Slæbeanordninger	Direktiv 77/389/EØF		
28. Tågebaglygter	Direktiv 77/538/EØF		
29. Baklygter	Direktiv 77/539/EØF		
30. Parkeringslygter	Direktiv 77/540/EØF		
31. Sikkerhedsseler og fastholdelsesanordninger	Direktiv 77/541/EØF		
32. Udsyn fremad	Direktiv 77/649/EØF		
33. Betjeningsorganer, kontrollamper og indikatorer	Direktiv 78/316/EØF		
34. Afdugning/afrimning	Direktiv 78/317/EØF		
35. Forrudevisker/-vasker	Direktiv 78/318/EØF		
36. Varmeanlæg	Direktiv 2001/56/EF		
37. Hjulafskærmning	Direktiv 78/549/EØF		
38. Nakkestøtter	Direktiv 78/932/EØF		
39. CO <sub>2</sub> -emission/brændstofforbrug	Direktiv 80/1268/EØF		

Emne	Henvisning til retsakt <sup>(1)</sup>	Ændret ved	Gyldig for følgende versioner
40. Motoreffekt	Direktiv 80/1269/EØF		
41. Emissioner (Euro IV og V) tunge erhvervskøretøjer	Direktiv 2005/55/EF		
42. Beskyttelse mod sidepåkørsel	Direktiv 89/297/EØF		
43. Afskærmningssystemer	Direktiv 91/226/EØF		
44. Masse og dimensioner (personbiler)	Direktiv 92/21/EØF		
45. Sikkerhedsglas	Direktiv 92/22/EØF		
46. Dæk	Direktiv 92/23/EØF		
47. Hastighedsbegrænsere	Direktiv 92/24/EØF		
48. Masse og dimensioner (for andre køretøjer end de i punkt 44 omhandlede)	Direktiv 97/27/EF		
49. Udragende dele på førerhuse	Direktiv 92/114/EØF		
50. Tilkoblingsanordninger	Direktiv 94/20/EF		
51. Antændelighed	Direktiv 95/28/EF		
52. Busser	Direktiv 2001/85/EF		
53. Frontalkollision	Direktiv 96/79/EF		
54. Sidekollision	Direktiv 96/27/EF		
56. Køretøjer til transport af farligt gods	Direktiv 98/91/EF		
57. Beskyttelse fortil mod underkøring	Direktiv 2000/40/EF		
58. Fodgængerbeskyttelse	Direktiv 2003/102/EF		
59. Genvindelighed	Direktiv 2005/64/EF		
60. Systemer til frontal beskyttelse	Direktiv 2005/66/EF		
61. Luftkonditioneringsanlæg	Direktiv 2006/40/EF		

<sup>(1)</sup> Eller FN/ECE-regulativer, der anses for at være ækvivalente.

## MODEL B

(anvendes ved typegodkendelse af et system eller typegodkendelse af et køretøj, hvad angår et system)

Største format: A4 (210 × 297 mm)

## EF-TYPEGODKENDELSESATTEST

Den typegodkendende myndigheds stempel

Meddelelse vedrørende:

- EF-typegodkendelse <sup>(1)</sup>
  - udvidelse af EF-typegodkendelse <sup>(1)</sup>
  - afslag på EF-typegodkendelse <sup>(1)</sup>
  - inddragelse af EF-typegodkendelse <sup>(1)</sup>
- } af en systemtype/køretøjstype, hvad angår et system <sup>(1)</sup>

i henhold til direktiv .../.../EF, forordning (EF) nr. .../... <sup>(1)</sup>, senest ændret ved direktiv .../.../EF, forordning (EF) nr. .../... <sup>(1)</sup>

EF-typegodkendelsesnummer:

Årsag til udvidelse:

## AFSNIT I

- 0.1. Fabriksmærke (firmabetegnelse):
- 0.2. Type:
  - 0.2.1. Eventuel(le) handelsbetegnelse(r):
- 0.3. Typeidentifikationsmærker som anført på køretøjet <sup>(2)</sup>:
  - 0.3.1. Mærkets anbringelsessted:
- 0.4. Køretøjets klasse <sup>(3)</sup>:
- 0.5. Fabrikantens navn og adresse:
- 0.8. Navn(e) og adresse(r) på samlefabrik(ker):
- 0.9. Fabrikantens repræsentant:

## AFSNIT II

1. Supplerende oplysninger (eventuelt): se addendum
2. Teknisk tjeneste, der forestår prøvningerne:
3. Prøvningsrapportens dato:

<sup>(1)</sup> Det ikke-gældende overstreges.

<sup>(2)</sup> Hvis typeidentifikationsmærkningen indeholder tegn, der ikke er relevante for beskrivelsen af de typer køretøj, komponent eller separat teknisk enhed, der er omfattet af dette oplysningsskema, erstattes sådanne tegn i følgedokumenterne med »?« (f.eks. ABC??123??).

<sup>(3)</sup> Som defineret i bilag II, afsnit A.

4. Prøvningsrapportens nummer:
5. Eventuelle bemærkninger: se addendum
6. Sted:
7. Dato:
8. Underskrift:

Bilag: Informationspakke

Prøvningsrapport

*Addendum***til EF-typegodkendelsesattest nr. ...**

1. Supplerende oplysninger
  - 1.1. [...]:
    - 1.1.1. [...]:  
[...]
2. Typegodkendelsesnummer for hver enkelt komponent eller separat teknisk enhed, som er monteret på den køretøjstype, som skal overholde kravene i dette direktiv eller denne forordning.
  - 2.1. [...]:
3. Bemærkninger:
  - 3.1. [...]:

## MODEL C

(anvendes ved typegodkendelse af komponenter/separate tekniske enheder)

Største format: A4 (210 × 297 mm)

## EF-TYPEGODKENDELSESATTEST

Den typegodkendende myndigheds stempel

Meddelelse vedrørende:

- EF-typegodkendelse <sup>(1)</sup>
  - udvidelse af EF-typegodkendelse <sup>(1)</sup>
  - afslag på EF-typegodkendelse <sup>(1)</sup>
  - inddragelse af EF-typegodkendelse <sup>(1)</sup>
- } af en komponenttype/separat teknisk enhed <sup>(1)</sup>

i henhold til direktiv .../.../EF, forordning (EF) nr. .../... <sup>(1)</sup>, senest ændret ved direktiv .../.../EF, forordning (EF) nr. .../... <sup>(1)</sup>

EF-typegodkendelsesnummer:

Årsag til udvidelse:

## AFSNIT I

- 0.1. Fabrikmærke (firmabetegnelse):
- 0.2. Type:
- 0.3. Typeidentifikationsmærker, hvis anført på komponenten/den separate tekniske enhed <sup>(1)</sup> <sup>(2)</sup>:
  - 0.3.1. Mærkets anbringelsessted:
- 0.5. Fabrikantens navn og adresse:
- 0.7. For komponenter og separate tekniske enheder, EF-godkendelsesmærkets anbringelsessted og fastgørelsesmåde:
- 0.8. Navn(e) og adresse(r) på samlefabrik(ker):
- 0.9. Navn og adresse på fabrikantens befuldmægtigede repræsentant (i givet fald):

## AFSNIT II

1. Supplerende oplysninger (eventuelt): se addendum
2. Teknisk tjeneste, der forestår prøvningerne:
3. Prøvningsrapportens dato:
4. Prøvningsrapportens nummer:
5. Eventuelle bemærkninger: se addendum

<sup>(1)</sup> Det ikke-gældende overstreges.<sup>(2)</sup> Hvis typeidentifikationsmærkningen indeholder tegn, der ikke er relevante for beskrivelsen af de typer køretøj, komponent eller separat teknisk enhed, der er omfattet af dette oplysningsskema, erstattes sådanne tegn i følgedokumenterne med »?« (f.eks. ABC??123??).



6. Sted:
7. Dato:
8. Underskrift:

Bilag: Informationspakke

Prøvningsrapport

*Addendum***til EF-typegodkendelsesattest nr. ...**

1. Supplerende oplysninger
    - 1.1. [...]:
      - 1.1.1. [...]:  
[...]
  2. Begrænsninger vedrørende anvendelse af anordningen (udfyldes evt.)
    - 2.1. [...]:
  3. Bemærkninger:
    - 3.1. [...]:«
-

## BILAG V

## »BILAG VII

NUMMERERINGSYSTEM FOR EF-TYPEGODKENDELSESATTESTER <sup>(1)</sup>

1. EF-typegodkendelsesnumre består af fire dele for køretøjstypogodkendelser og fem dele for typogodkendelser af systemer, komponenter og separate tekniske enheder som beskrevet nedenfor. I alle tilfælde adskilles delene af en asterisk.

Del 1: Et lille »e« efterfulgt af den talkombination, der kendetegner den medlemsstat, som har meddelt EF-typegodkendelsen:

1	for Tyskland	19	for Rumænien
2	for Frankrig	20	for Polen
3	for Italien	21	for Portugal
4	for Nederlandene	23	for Grækenland
5	for Sverige	24	for Irland
6	for Belgien	26	for Slovenien
7	for Ungarn	27	for Slovakiet
8	for Tjekkiet	29	for Estland
9	for Spanien	32	for Letland
11	for Det Forenede Kongerige	34	for Bulgarien
12	for Østrig	36	for Litauen
13	for Luxembourg	49	for Cypern
17	for Finland	50	for Malta.
18	for Danmark		

Del 2: Nummeret på basisdirektivet eller grundforordningen.

Del 3: Nummeret på det seneste ændringsdirektiv eller den seneste ændringsforordning, herunder også gennemførelsesretsakter, der er relevante for typogodkendelsen.

- For typogodkendelser af køretøjer er dette det seneste direktiv eller den seneste forordning, som ændrer en artikel/artikler i direktiv 2007/46/EF.
- For EF-typegodkendelser af køretøjer meddelt i henhold til proceduren i artikel 22 menes hermed det seneste direktiv eller den seneste forordning om ændring af en artikel/artikler i direktiv 2007/46/EF, bortset fra, at de to første tal (f.eks. 20) erstattes af bogstaverne KS skrevet med blokbogstaver.
- Dette betyder det seneste direktiv eller den seneste forordning, som indeholder de faktiske bestemmelser, som gælder for systemet, komponenten eller den tekniske enhed.
- Hvis et direktiv eller en forordning, herunder også gennemførelsesretsakter, indeholder forskellige ikrafttrædelsesdatoer for forskellige tekniske forskrifter, skal der tilføjes et bogstav, som henviser til de krav, på grundlag af hvilke godkendelsen er meddelt. Hvis der er tale om forskellige køretøjsklasser, kan bogstavet også henvise til en specifik køretøjsklasse.

Del 4: Et firecifret løbenummer (om nødvendigt udfyldt med foranstillede nuller) for EF-køretøjstypogodkendelser eller fire eller fem cifre for EF-typegodkendelse i henhold til et særdirektiv eller en særskilt forordning til angivelse af basistypogodkendelsens nummer. Nummerserien begynder ved 0001 for hvert basisdirektiv eller hver grundforordning.

Del 5: Et tocifret løbenummer (om nødvendigt med foranstillede nuller) til angivelse af udvidelsens nummer. Denne nummerserie begynder med 00 for hvert basisgodkendelsesnummer.

<sup>(1)</sup> Komponenter og separate tekniske enheder mærkes i overensstemmelse med bestemmelserne i de pågældende retsakter.

2. For typegodkendelser af hele køretøjer udelades del 2.  
Ved en national typegodkendelse for små serier af køretøjer i henhold til artikel 23 erstattes del 3 dog af bogstaverne NKS skrevet med blokbogstaver.
  3. Alene på køretøjets foreskrevne skilte kan del 5 udelades.
  4. Typegodkendelsesnumrenes opstillinger
    - 4.1. Eksempel på en tredje typegodkendelse (endnu ikke udvidet) meddelt af Frankrig:
      - a) til direktiv 71/320/EØF:  
e2\*71/320\*2002/78\*00003\*00
      - b) til direktiv 2005/55/EF:  
e2\*2005/55\*2006/51 D\*00003\*00 — hvis der er tale om et direktiv eller en forordning med forskellige tekniske forskrifter (se del 3).
    - 4.2. Eksempel på anden udvidelse af fjerde køretøjstypegodkendelse meddelt af Det Forenede Kongerige:  
e11\*2007/46\*0004\*02
    - 4.3. Eksempel på en typegodkendelse for et køretøj fremstillet i små serier meddelt af Luxembourg i henhold til artikel 22:  
e13\*KS07/46\*0001\*00
    - 4.4. Eksempel på en national typegodkendelse for et køretøj fremstillet i små serier meddelt af Nederlandene i henhold til artikel 23:  
e4\*NKS\*0001\*00
    - 4.5. Eksempel på typegodkendelsesnummer på køretøjets foreskrevne skilte:  
e11\*2007/46\*0004
  5. Bilag VII finder ikke anvendelse på de FN/ECE-regulativer, der er anført i bilag IV. Typegodkendelser meddelt i henhold til FN/ECE-regulativer anvender fortsat det relevante nummereringssystem, der er fastlagt bestemmelser om i de pågældende regulativer.
-

## Tillæg

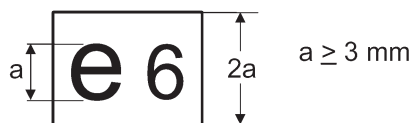
**EF-typegodkendelsesmærke for komponenter og separate tekniske enheder**

1. EF-typegodkendelsesmærket for komponenter og separate tekniske enheder består af:
  - 1.1. Et rektangel, hvori der er anbragt et lille »e« efterfulgt af et kendingsnummer eller bogstav for den medlemsstat, der har meddelt EF-typegodkendelsen for komponenten eller den separate tekniske enhed:

1	for Tyskland	19	for Rumænien
2	for Frankrig	20	for Polen
3	for Italien	21	for Portugal
4	for Nederlandene	23	for Grækenland
5	for Sverige	24	for Irland
6	for Belgien	26	for Slovenien
7	for Ungarn	27	for Slovakiet
8	for Tjekkiet	29	for Estland
9	for Spanien	32	for Letland
11	for Det Forenede Kongerige	34	for Bulgarien
12	for Østrig	36	for Litauen
13	for Luxembourg	49	for Cypern
17	for Finland	50	for Malta
18	for Danmark		
  - 1.2. I nærheden af rektanglet, »basisgodkendelsens nummer« — som udgør del 4 af typegodkendelsesnummeret — med to foranstillede cifre, der er løbenummeret på den seneste væsentlige tekniske ændring af det relevante særdirektiv eller den relevante særskilte forordning.
  - 1.3. Et eller flere supplerende symboler over rektanglet, der beskriver særlige egenskaber. Disse yderligere oplysninger er nærmere angivet i de relevante særdirektiver eller de relevante særskilte forordninger.
  2. Typegodkendelsesmærket for komponenten eller den separate tekniske enhed anbringes, så det er holdbart og let læseligt.
  3. I addendummet er vist et eksempel på et typegodkendelsesmærke for en komponent eller en separat teknisk enhed.

## Addendum til tillæg 1

## Eksempel på et typegodkendelsesmærke for en komponent eller en separat teknisk enhed



01 0004  $\overline{a}$

*Forklaring:* Denne typegodkendelse for en komponent er udstedt af Belgien under nummer 0004. 01 er et løbenummer, der angiver, hvilket niveau for tekniske krav komponenten opfylder. Løbenummeret tildeles i overensstemmelse med det relevante særdirektiv eller den relevante særskilte forordning.

NB: De supplerende symboler er ikke vist i dette eksempel.»

---

## BILAG VI

## »BILAG XI

## LISTE OVER RETSAKTER, DER FASTLÆGGER KRAVENE I FORBINDELSE MED EF-TYPEGODENDELSE AF KØRETØJER TIL SÆRLIG ANVENDELSE

## Tillæg 1

## Campingbiler, ambulancer og rustvogne

Punkt	Emne	Retsaktens nummer	$M_1 \leq 2\,500$ (!) kg	$M_1 > 2\,500$ (!) kg	$M_2$	$M_3$
1.	Tilladt støjniveau	Direktiv 70/157/EØF	H	G + H	G + H	G + H
2.	Emissioner	Direktiv 70/220/EØF	Q	G + Q	G + Q	G + Q
2a.	Emissioner (Euro 5 og 6) lette erhvervskøretøjer/adgang til informationer	Forordning (EF) nr. 715/2007	Q	G + Q	G + Q	
3.	Brændstofbeholdere/afskærmning bagtil	Direktiv 70/221/EØF	F	F	F	F
4.	Anbringelse af nummerplade bagtil	Direktiv 70/222/EØF	X	X	X	X
5.	Styreapparat	Direktiv 70/311/EØF	X	G	G	G
6.	Dørlåse og -hængsler	Direktiv 70/387/EØF	B	G + B		
7.	Lydsignalapparat	Direktiv 70/388/EØF	X	X	X	X
8.	Anordninger til indirekte udsyn	Direktiv 2003/97/EF	X	G	G	G
9.	Bremser	Direktiv 71/320/EØF	X	G	G	G
10.	Radiointerferens (elektromagnetisk kompatibilitet)	Direktiv 72/245/EØF	X	X	X	X
11.	Røgdudvikling fra biler med dieselmotor	Direktiv 72/306/EØF	H	H	H	H
12.	Indvendigt udstyr	Direktiv 74/60/EØF	C	G + C		
13.	Tyverisikring og startspærre	Direktiv 74/61/EØF	X	G	G	G
14.	Kollisionssikret styreapparat	Direktiv 74/297/EØF	X	G		
15.	Sæder og sædeforankringer	Direktiv 74/408/EØF	D	G + D	G + D	G + D
16.	Udragende dele	Direktiv 74/483/EØF	X for førerhus; A for den øvrige del	G for førerhus; A for den øvrige del		

Punkt	Emne	Retsaktens nummer	M <sub>1</sub> ≤ 2 500 (!) kg	M <sub>1</sub> > 2 500 (!) kg	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>
17.	Hastighedsmåler (speedometer) og bakgear	Direktiv 75/443/EØF	X	X	X	X
18.	Foreskrevne skilte	Direktiv 76/114/EØF	X	X	X	X
19.	Sikkerhedsselers forankringer	Direktiv 76/115/EØF	D	G + L	G + L	G + L
20.	Montering af lygter og lyssignaler	Direktiv 76/756/EØF	A + N	A + G + N for førerhus; A + N for den øvrige del	A + G + N for førerhus; A + N for den øvrige del	A + G + N for førerhus; A + N for den øvrige del
21.	Refleksanordninger	Direktiv 76/757/EØF	X	X	X	X
22.	Markeringslygter, positionslygter, baglygter, stoplygter, kørelsygter og sidemarkeringslygter	Direktiv 76/758/EØF	X	X	X	X
23.	Blinklys	Direktiv 76/759/EØF	X	X	X	X
24.	Bagnummerpladelygter	Direktiv 76/760/EØF	X	X	X	X
25.	Forlygter (herunder pærer)	Direktiv 76/761/EØF	X	X	X	X
26.	Tågeforlygter	Direktiv 76/762/EØF	X	X	X	X
27.	Slæbeanordninger	Direktiv 77/389/EØF	E	E	E	E
28.	Tågebaglygter	Direktiv 77/538/EØF	X	X	X	X
29.	Baklygter	Direktiv 77/539/EØF	X	X	X	X
30.	Parkeringslygter	Direktiv 77/540/EØF	X	X	X	X
31.	Sikkerhedsseler og fastholdelsesanordninger	Direktiv 77/541/EØF	D	G + M	G + M	G + M
32.	Udsyn fremad	Direktiv 77/649/EØF	X	G		
33.	Betjeningsorganer, kontrollamper og indikatorer	Direktiv 78/316/EØF	X	X	X	X
34.	Afdugning/afrimning	Direktiv 78/317/EØF	X	G + O	O	O
35.	Forrudevasker/-vasker	Direktiv 78/318/EØF	X	G + O	O	O
36.	Varmeanlæg	Direktiv 2001/56/EF	X	X	X	X
37.	Hjulafskærmning	Direktiv 78/549/EØF	X	G		



Punkt	Emne	Retsaktens nummer	M <sub>1</sub> ≤ 2 500 <sup>(1)</sup> kg	M <sub>1</sub> > 2 500 <sup>(1)</sup> kg	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>
38.	Nakkestøtter	Direktiv 78/932/EØF	D	G + D		
39.	CO <sub>2</sub> -emission/brændstofforbrug	Direktiv 80/1268/EØF	N/A	N/A		
40.	Motoreffekt	Direktiv 80/1269/EØF	X	X	X	X
41.	Emissioner (Euro IV og V) tunge erhvervskøretøjer	Direktiv 2005/55/EF	H	G + H	G + H	G + H
44.	Masse og dimensioner (personbiler)	Direktiv 92/21/EØF	X	X		
45.	Sikkerhedsglas	Direktiv 92/22/EØF	J	G + J	G + J	G + J
46.	Dæk	Direktiv 92/23/EØF	X	G	G	G
47.	Hastighedsbegrænsere	Direktiv 92/24/EØF				X
48.	Masse og dimensioner (for andre køretøjer end de i punkt 44 omhandlede)	Direktiv 97/27/EF			X	X
50.	Tilkoblingsanordninger	Direktiv 94/20/EF	X	G	G	G
51.	Antændelighed	Direktiv 95/28/EF				G for førerhus; X for den øvrige del
52.	Busser	Direktiv 2001/85/EF			A	A
53.	Frontalkollision	Direktiv 96/79/EF	N/A	N/A		
54.	Sidekollision	Direktiv 96/27/EF	N/A	N/A		
58.	Fodgængerbeskyttelse	Direktiv 2003/102/EF	X			
59.	Genvindelighed	Direktiv 2005/64/EF	N/A	N/A		
60.	System til frontal beskyttelse	Direktiv 2005/66/EF	X	X <sup>(2)</sup>		
61.	Luftkonditioneringsanlæg	Direktiv 2006/40/EF	X	X		

<sup>(1)</sup> Teknisk tilladt totalmasse.<sup>(2)</sup> Med en totalmasse på højst 3,5 tons.





Punkt	Emne	Retsaktens nummer	M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>
46.	Dæk	Direktiv 92/23/EØF	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
47.	Hastighedsbegrænsere	Direktiv 92/24/EØF		X	X		X	X				
48.	Masse og dimensioner (for andre køretøjer end de i punkt 44 omhandlede)	Direktiv 97/27/EF		X	X	X	X	X	X	X	X	X
49.	Udragende dele på førerhuse	Direktiv 92/114/EØF				A	A	A				
50.	Tilkoblingsanordninger	Direktiv 94/20/EF	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
51.	Antændelighed	Direktiv 95/28/EF			X							
52.	Busser	Direktiv 2001/85/EF		A	A							
53.	Frontalkollision	Direktiv 96/79/EF	N/A									
54.	Sidekollision	Direktiv 96/27/EF	N/A			N/A						
56.	Køretøjer til transport af farligt gods	Direktiv 98/91/EF				X <sup>(1)</sup>	X <sup>(1)</sup>	X <sup>(1)</sup>	X <sup>(1)</sup>	X <sup>(1)</sup>	X <sup>(1)</sup>	X <sup>(1)</sup>
57.	Beskyttelse fortil mod underkøring	Direktiv 2000/40/EF					X	X				
58.	Fodgængerbeskyttelse	Direktiv 2003/102/EF	N/A			N/A						
59.	Genvindelighed	Direktiv 2005/64/EF	N/A			N/A						
60.	System til frontal beskyttelse	Direktiv 2005/66/EF	N/A			N/A						
61.	Luftkonditioneringsanlæg	Direktiv 2006/40/EF	X			Z						

<sup>(1)</sup> Forskrifterne i direktiv 98/91/EF finder kun anvendelse, når fabrikanten ansøger om EF-typegodkendelse af et køretøj, som er bestemt til transport af farligt gods.

## Tillæg 3

**Køretøjer med adgang for kørestole**

Punkt	Emne	Retsaktens nummer	M <sub>1</sub>
1.	Tilladt støjniveau	Direktiv 70/157/EØF	X
2.	Emissioner	Direktiv 70/220/EØF	G + W <sub>1</sub>
2a.	Emissioner (Euro 5 og 6) lette erhvervs-køretøjer/adgang til informationer	Forordning (EF) nr. 715/2007	G + W <sub>1</sub>
3.	Brændstofbeholdere/afskærmning bagtil	Direktiv 70/221/EØF	X + W <sub>2</sub>
4.	Anbringelse af nummerplade bagtil	Direktiv 70/222/EØF	X
5.	Styreapparat	Direktiv 70/311/EØF	X
6.	Dørlåse og -hængsler	Direktiv 70/387/EØF	X
7.	Lydsignalapparat	Direktiv 70/388/EØF	X
8.	Anordninger til indirekte udsyn	Direktiv 2003/97/EØF	X
9.	Bremser	Direktiv 71/320/EØF	X
10.	Radiointerferens (elektromagnetisk kompatibilitet)	Direktiv 72/245/EØF	X
11.	Røgdudvikling fra biler med dieselmotor	Direktiv 72/306/EØF	X
12.	Indvendigt udstyr	Direktiv 74/60/EØF	X
13.	Tyverisikring og startspærre	Direktiv 74/61/EØF	X
14.	Kollisionssikret styreapparat	Direktiv 74/297/EØF	X
15.	Sæder og sædeforankringer	Direktiv 74/408/EØF	X + W <sub>3</sub>
16.	Udragende dele	Direktiv 74/483/EØF	X + W <sub>4</sub>
17.	Hastighedsmåler (speedometer) og bakgear	Direktiv 75/443/EØF	X
18.	Foreskrevne skilte	Direktiv 76/114/EØF	X
19.	Sikkerhedssellers forankringer	Direktiv 76/115/EØF	X + W <sub>5</sub>

Punkt	Emne	Retsaktens nummer	M <sub>1</sub>
20.	Montering af lygter og lyssignaler	Direktiv 76/756/EØF	X
21.	Refleksanordninger	Direktiv 76/757/EØF	X
22.	Markeringslygter, positionslygter, baglygter, stoplygter, sidemarkeringslygter, kørelsygter	Direktiv 76/758/EØF	X
23.	Blinklys	Direktiv 76/759/EØF	X
24.	Bagnummerpladelygter	Direktiv 76/760/EØF	X
25.	Forlygter (herunder pærer)	Direktiv 76/761/EØF	X
26.	Tågeforlygter	Direktiv 76/762/EØF	X
27.	Slæbeanordninger	Direktiv 77/389/EØF	X
28.	Tågebaglygter	Direktiv 77/538/EØF	X
29.	Baklygter	Direktiv 77/539/EØF	X
30.	Parkeringslygter	Direktiv 77/540/EØF	X
31.	Sikkerhedsseler og fastholdelsesanordninger	Direktiv 77/541/EØF	X + W <sub>6</sub>
32.	Udsyn fremad	Direktiv 77/649/EØF	X
33.	Betjeningsorganer, kontrollamper og indikatorer	Direktiv 78/316/EØF	X
34.	Afdugning/afrimning	Direktiv 78/317/EØF	X
35.	Forrudevisker/-vasker	Direktiv 78/318/EØF	X
36.	Varmeanlæg	Direktiv 2001/56/EF	X
37.	Hjulafskærmning	Direktiv 78/549/EØF	X
39.	CO <sub>2</sub> -emission/brændstofforbrug	Direktiv 80/1268/EØF	X + W <sub>7</sub>
40.	Motoreffekt	Direktiv 80/1269/EØF	X
41.	Luftforurening fra dieselmotorer	Direktiv 2005/55/EF	X

Punkt	Emne	Retsaktens nummer	M <sub>1</sub>
44.	Masse og dimensioner (personbiler)	Direktiv 92/21/EØF	X + W <sub>8</sub>
45.	Sikkerhedsglas	Direktiv 92/22/EØF	X
46.	Dæk	Direktiv 92/23/EØF	X
50.	Tilkoblingsanordninger	Direktiv 94/20/EF	X
53.	Frontalkollision	Direktiv 96/79/EF	X + W <sub>9</sub>
54.	Sidekollision	Direktiv 96/27/EF	X + W <sub>10</sub>
58.	Fodgængerbeskyttelse	Direktiv 2003/102/EF	X
59.	Genvindelighed	Direktiv 2005/64/EF	N/A
60.	System til frontal beskyttelse	Direktiv 2005/66/EF	X
61.	Luftkonditioneringsanlæg	Direktiv 2006/40/EF	X





Punkt	Emne	Retsaktens nummer	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>
21.	Refleksanordninger	Direktiv 76/757/EØF	X	X	X	X	X	X	X	X	X
22.	Markeringslygter, positionslygter, baglygter, stoplygter, kørelsygter og side-markeringslygter	Direktiv 76/758/EØF	X	X	X	X	X	X	X	X	X
23.	Blinklys	Direktiv 76/759/EØF	X	X	X	X	X	X	X	X	X
24.	Bagnummerpladelygter	Direktiv 76/760/EØF	X	X	X	X	X	X	X	X	X
25.	Forlygter (herunder pærer)	Direktiv 76/761/EØF	X	X	X	X	X				
26.	Tågeforlygter	Direktiv 76/762/EØF	X	X	X	X	X				
27.	Slæbeanordninger	Direktiv 77/389/EØF	A	A	A	A	A				
28.	Tågebaglygter	Direktiv 77/538/EØF	X	X	X	X	X	X	X	X	X
29.	Baklygter	Direktiv 77/539/EØF	X	X	X	X	X	X	X	X	X
30.	Parkeringslygter	Direktiv 77/540/EØF	X	X	X	X	X				
31.	Sikkerhedsseler og fastholdelsesanordninger	Direktiv 77/541/EØF	D	D	D	D	D				
33.	Betjeningsorganer, kontrollamper og indikatorer	Direktiv 78/316/EØF	X	X	X	X	X				
34.	Afdugning/afrimning	Direktiv 78/317/EØF	O	O	O	O	O				
35.	Forrudevisker/-vasker	Direktiv 78/318/EØF	O	O	O	O	O				
36.	Varmeanlæg	Direktiv 2001/56/EF	X	X	X	X	X	X	X	X	X
40.	Motoreffekt	Direktiv 80/1269/EØF	X	X	X	X	X				
41.	Emissioner (Euro IV og V) tunge erhvervskøretøjer	Direktiv 2005/55/EF	H	H	H	H	H				
42.	Beskyttelse mod sidepåkørsel	Direktiv 89/297/EØF				X	X			X	X
43.	Afskærmning	Direktiv 91/226/EØF				X	X			X	X
45.	Sikkerhedsglas	Direktiv 92/22/EØF	J	J	J	J	J	J	J	J	J
46.	Dæk	Direktiv 92/23/EØF	X	X	X	X	X	X	X	X	X
47.	Hastighedsbegrænsere	Direktiv 92/24/EØF	X	X		X	X				

Punkt	Emne	Retsaktens nummer	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>
48.	Masse og dimensioner	Direktiv 97/27/EF	X	X	X	X	X	X	X	X	X
49.	Udragende dele på førerhuse	Direktiv 92/114/EØF			X	X	X				
50.	Tilkøblingsanordninger	Direktiv 94/20/EF	X	X	X	X	X	X	X	X	X
51.	Antændelighed	Direktiv 95/28/EF		X							
52.	Busser	Direktiv 2001/85/EF	X	X							
54.	Sidekollision	Direktiv 96/27/EF			A						
56.	Køretøjer til transport af farligt gods	Direktiv 98/91/EF				X	X	X	X	X	X
57.	Beskyttelse fortil mod underkøring	Direktiv 2000/40/EF				X	X				
58.	Fodgængerbeskyttelse	Direktiv 2003/102/EF			N/A						
59.	Genvindelighed	Direktiv 2005/64/EF			N/A						
60.	System til frontal beskyttelse	Direktiv 2005/66/EF			A						
61.	Luftkonditioneringsanlæg	Direktiv 2006/40/EF			Z						

## Tillæg 5

## Mobilkraner

Punkt	Emne	Retsaktens nummer	Mobilkran klasse N <sub>3</sub>
1.	Tilladt støjniveau	Direktiv 70/157/EØF	T
2.	Emissioner	Direktiv 70/220/EØF	X
2a.	Emissioner (Euro 5 og 6) lette erhvervs-køretøjer/adgang til informationer	Forordning (EF) nr. 715/2007	N/A
3.	Brændstofbeholdere/afskærmning bagtil	Direktiv 70/221/EØF	X
4.	Anbringelse af nummerplade bagtil	Direktiv 70/222/EØF	X
5.	Styreapparat	Direktiv 70/311/EØF	X krabbestyring tilladt
6.	Dørlåse og -hængsler	Direktiv 70/387/EØF	A
7.	Lydsignalapparat	Direktiv 70/388/EØF	X
8.	Anordninger til indirekte udsyn	Direktiv 2003/97/EF	X
9.	Bremser	Direktiv 71/320/EØF	U
10.	Radiointerferens (elektromagnetisk kompatibilitet)	Direktiv 72/245/EØF	X
11.	Røgdudvikling fra biler med dieselmotor	Direktiv 72/306/EØF	X
12.	Indvendigt udstyr	Direktiv 74/60/EØF	X
13.	Tyverisikring og startspærre	Direktiv 74/61/EØF	X
15.	Sæder og sædeforankringer	Direktiv 74/408/EØF	D
17.	Hastighedsmåler (speedometer) og bakgear	Direktiv 75/443/EØF	X
18.	Foreskrevne skilte	Direktiv 76/114/EØF	X
19.	Sikkerhedssellers forankringer	Direktiv 76/115/EØF	D
20.	Montering af lygter og lyssignaler	Direktiv 76/756/EØF	A + Y
21.	Refleksanordninger	Direktiv 76/757/EØF	X

Punkt	Emne	Retsaktens nummer	Mobilkran klasse N <sub>3</sub>
22.	Markeringslygter, positionslygter, baglygter, stoplygter, sidemarkeringslygter, kørelsygter	Direktiv 76/758/EØF	X
23.	Blinklys	Direktiv 76/759/EØF	X
24.	Bagnummerpladelygter	Direktiv 76/760/EØF	X
25.	Forlygter (herunder pærer)	Direktiv 76/761/EØF	X
26.	Tågeforlygter	Direktiv 76/762/EØF	X
27.	Slæbeanordninger	Direktiv 77/389/EØF	A
28.	Tågebaglygter	Direktiv 77/538/EØF	X
29.	Baklygter	Direktiv 77/539/EØF	X
30.	Parkeringslygter	Direktiv 77/540/EØF	X
31.	Sikkerhedsseler og fastholdelsesanordninger	Direktiv 77/541/EØF	D
33.	Betjeningsorganer, kontrollamper og indikatorer	Direktiv 78/316/EØF	X
34.	Afdugning/afrimning	Direktiv 78/317/EØF	O
35.	Forrudevisker/-vasker	Direktiv 78/318/EØF	O
36.	Varmeanlæg	Direktiv 2001/56/EF	X
40.	Motoreffekt	Direktiv 80/1269/EØF	X
41.	Emissioner (Euro IV og V) — tunge erhvervskøretøjer	Direktiv 2005/55/EF	V
42.	Beskyttelse mod sidepåkørsel	Direktiv 89/297/EØF	X
43.	Afskærmningssystemer	Direktiv 91/226/EØF	X
45.	Sikkerhedsglas	Direktiv 92/22/EØF	J
46.	Dæk	Direktiv 92/23/EØF	A (forudsat at forskrifterne i ISO 10571:1995 (Tyres for mobile cranes and similar specialized machines) eller ETRTO Standards Manual 1998 er opfyldt.)

Punkt	Emne	Retsaktens nummer	Mobilkran klasse N <sub>3</sub>
47.	Hastighedsbegrænsere	Direktiv 92/24/EØF	X
48.	Masse og dimensioner	Direktiv 97/27/EF	X
49.	Udragende dele på førerhuse	Direktiv 92/114/EØF	X
50.	Tilkoblingsanordninger	Direktiv 94/20/EF	X
57.	Beskyttelse fortil mod underkøring	Direktiv 2000/40/EF	X

*Forklaring på bogstavsymboler:*

- X Ingen undtagelser bortset for dem, der er angivet i retsakt.
- N/A Denne retsakt finder ikke anvendelse på dette køretøj (ingen forskrifter).
- A Undtagelse kan indrømmes, når særlige anvendelser umuliggør fuld overensstemmelse. Fabrikanten skal til den typegodkendende myndigheds tilfredshed godtgøre, at køretøjet ikke kan opfylde forskrifterne som følge af sin særlige anvendelse.
- B Anvendelsen begrænset til døre, som giver adgang til sæder bestemt til normal brug under kørsel på vej, og for hvilke afstanden mellem sædets R-punkt og gennemsnitsplanet for dørøverfladen, målt vinkelret på køretøjets langsgående midterplan, ikke er over 500 mm.
- C Anvendelsen begrænset til den del af køretøjet foran det bageste sæde, som er bestemt til normal anvendelse ved kørsel på vej og endvidere begrænset til zonen for anslag mod hovedet som defineret i direktiv 74/60/EØF.
- D Anvendelsen begrænset til sæder bestemt til normal brug under kørsel på vej. Sæder, der ikke er bestemt til anvendelse under kørsel på vej, skal være tydeligt afmærket for brugerne, enten ved hjælp af et piktogram eller et skilt med tekst.
- E Kun foran.
- F Ændring af brændstoftålpåfyldningsrørets føring og længde og omplacering af tanken inden for køretøjet er tilladt.
- G Kravene afhænger af klassen af det basiskøretøj/delvis opbyggede køretøj (hvis chassis er anvendt til køretøjet til særlig anvendelse). For delvis opbyggede/etapevis færdigopbyggede køretøjer er det acceptabelt, at forskrifterne for køretøjer af den tilsvarende klasse N (baseret på den tilladte masse) er opfyldt.
- H En ændring på ikke over 2 m af udstødningssystemets længde efter den sidste lydpotte kan godtages uden yderligere prøvning.
- J Som materiale til alt vinduesglas bortset fra glasset i førerhuset (frontrude og sideruder) kan enten anvendes sikkerhedsglas eller stiv plast.
- K Supplerende nødalarmanordninger er tilladt.
- L Anvendelsen begrænset til sæder bestemt til normal brug under kørsel på vej. På de bageste siddepladser kræves som minimum forankringer til hofseseler. Sæder, der er bestemt til anvendelse under kørsel på vej, skal være tydeligt afmærket for brugerne, enten ved hjælp af et piktogram eller et skilt med tekst.
- M Anvendelsen begrænset til sæder bestemt til normal brug under kørsel på vej. På alle bageste siddepladser kræves som minimum hofsesele. Sæder, der ikke er bestemt til anvendelse under kørsel på vej, skal være tydeligt afmærket for brugerne, enten ved hjælp af et piktogram eller et skilt med tekst.
- N Forudsat at alle påbudte lygter er monteret, og at synlighedsvinklerne ikke ændres derved.
- O Køretøjet skal være forsynet med et passende system fortil.
- Q En ændring på ikke over 2 m af udstødningssystemets længde efter den sidste lydpotte kan godtages uden yderligere prøvning. En EF-typegodkendelse meddelt for det mest repræsentative basiskøretøj forbliver gyldig, uanset at referencevægten ændres.
- R Forudsat at nummerplade for enhver af medlemsstaterne kan monteres og stadig være synlig.
- S Lystransmissionsfaktoren er mindst 60 %, og »A«-stolpen højst dækker 10°.

- T Prøven udføres kun på færdigopbygget køretøj. Prøvningen kan finde sted efter direktiv 70/157/EØF, som ændret ved direktiv 1999/101/EF. I forbindelse med punkt 5.2.2.1 i bilag I til direktiv 70/157/EØF gælder følgende grænseværdier:
- 81 dB(A) for køretøjer med en motoreffekt på under 75 kW
  - 83 dB(A) for køretøjer med en motoreffekt på ikke under 75 kW men under 150 kW
  - 84 dB(A) for køretøjer med en motoreffekt på ikke under 150 kW.
- U Prøven udføres kun på færdigopbygget køretøj. Køretøjer med op til 4 aksler skal opfylde alle krav i direktiv 71/320/EØF. Der kan gøres undtagelser for køretøjer med flere end 4 aksler, forudsat at:
- deres særlige konstruktion berettiger hertil
- alle krav i direktiv 71/320/EØF med hensyn til parkeringsbremse, driftsbremse og nødbremse er opfyldt.
- V Opfyldelse af kravene i direktiv 97/68/EF er tilstrækkelig.
- W<sub>1</sub> Kravene skal overholdes, men ændring af udstødningssystemet er tilladt uden yderligere prøvninger, forudsat at emissionsbegrænsende anordninger, herunder evt. partikelfiltre, ikke påvirkes. Der kræves ingen ny fordampningsprøve for det ændrede køretøj, forudsat at fordampningsbegrænsningsanordninger bibeholdes som monteret af fabrikanten af basiskøretøjet.
- En EF-typegodkendelse meddelt for det mest repræsentative basiskøretøj forbliver gyldig, uanset at referencemassen ændres.
- W<sub>2</sub> Kravene skal overholdes, men ændring af brændstofpåfyldningsrørets føring og længde, brændstofslanger og brændstofdamprør er tilladt. Omplacering af den originale brændstoftank er tilladt.
- W<sub>3</sub> En kørestolsplads betragtes som en siddeplads. Der skal være tilstrækkelig plads til hver enkelt kørestol. Det særlige områdes længdeplan skal være parallelt med køretøjets længdeplan.
- Der stilles behørig oplysninger til rådighed for køretøjets ejer om, at en kørestol, der anvendes som sæde i køretøjet, skal kunne modstå de kræfter, der overføres af fastholdelsesmekanismen under de forskellige køreforhold.
- Køretøjets sæder kan tilpasses hensigtsmæssigt, forudsat at deres forankringer, mekanismer og nakkestøtter garanterer et præstationsniveau, som svarer til det, der er fastsat i direktivet.
- W<sub>4</sub> Indstigningshjælpemidler i hvileposition skal overholde direktivets bestemmelser.
- W<sub>5</sub> Hver kørestolsplads skal være forsynet med en integreret fastholdelsesanordning, som består af en fastholdelsesanordning til kørestolen og en fastholdelsesanordning til kørestolsbrugeren.
- Forankringer til fastholdelsesanordninger skal kunne modstå kræfter som foreskrevet i direktiv 76/115/EØF og i ISO-standard 10542-1:2001.
- Gjorde og beslag til sikring af kørestolen (fastholdelsesmekanismer) skal opfylde kravene i direktiv 77/541/EØF og i de relevante dele af ISO-standard 10542.
- Prøvninger foretages af den tekniske tjeneste, der er blevet udpeget til prøvning og kontrol i overensstemmelse med ovennævnte direktiver. Kriterierne er anført i disse direktiver. Prøvningerne foretages med en surrogatkørestol som den, der er beskrevet i ISO-standard 10542.
- W<sub>6</sub> Når forankringspunkter til sikkerhedsseler som følge af ombygning må flyttes uden for den tolerance, der er fastsat i punkt 2.7.8.1 i bilag I til direktiv 77/541/EØF, skal den tekniske tjeneste kontrollere, om ændringen udgør den mest ugunstige situation. Hvis det er tilfældet, skal prøvningen beskrevet i bilag VII til direktiv 77/541/EØF foretages. Der skal ikke udstedes nogen udvidelse af EF-typegodkendelsen.
- W<sub>7</sub> En ny måling vedrørende CO<sub>2</sub>-emissioner skal ikke foretages, når der ikke i henhold til bestemmelserne under W<sub>1</sub> skal udføres nye prøvninger af udstødningsemissioner.
- W<sub>8</sub> I forbindelse med beregninger antages kørestolens vægt inklusive brugeren at være 100 kg. Vægten skal være koncentreret om den tredimensionale maskines H-punkt.
- Den tekniske tjeneste skal også overveje muligheden af at bruge elektriske kørestole, hvis vægt inklusive brugeren antages at være 250 kg. Enhver begrænsning af passagerkapaciteten som følge af brug af elektriske kørestole skal anføres i typegodkendelsesattesten, og et dertil hørende relevant sprog skal medtages i typeattesten.
- W<sub>9</sub> Der kræves ingen ny prøvning af det ændrede køretøj, forudsat at chassisets forreste del placeret foran førerens R-punkt ikke er berørt af ombygningen af køretøjet, og ingen dele af det supplerende fastholdelsessystem (airbags) er fjernet eller deaktiveret.
- W<sub>10</sub> Der kræves ingen ny prøvning af det ændrede køretøj, forudsat at sideforstærkningerne ikke er blevet ændret, og ingen dele af det supplerende fastholdelsessystem (sideairbags) er fjernet eller deaktiveret.
- Y Forudsat at alle påbudte lygter er monteret.
- Z Kun for køretøjer i klasse N<sub>1</sub>, gruppe I, som anført i første tabel i punkt 5.3.1.4 i bilag I til direktiv 70/220/EØF.«

## BILAG VII

## »BILAG XV

**FORTEGNELSE OVER RETSAKTER, I FORBINDELSE MED HVILKE EN FABRIKANT KAN UDPEGES SOM  
TEKNISK TJENESTE**

	Emne	Retsaktens nummer	
		Direktiv eller forordning	Tilsvarende FN/ECE-regulativ (*)
46.	Dæk	Direktiv 92/23/EØF	30, 54, 117
61.	Luftkonditioneringsanlæg	Direktiv 2006/40/EF	—

(\*) Jf. bilag IV, del II. «