EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 27.1.2016
COM(2016) 31 final

2016/0014 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer

(EØS-relevant tekst)

{SWD(2016) 9 final}
{SWD(2016) 10 final}

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

1.1. Forslagets begrundelse og formål

De retlige rammer for typegodkendelse af bilprodukter omfatter tre kategorier af køretøjer: motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil, motorcykler og traktorer. Formålet med dette forslag er at revidere de retlige rammer for typegodkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil. De retlige rammer for de to andre kategorier af køretøjer har allerede været genstand for en større revision i 2013.

Typegodkendelseskravene for motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil findes i øjeblikket i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF ("rammedirektivet")[1]. Disse rammebestemmelser tager sigte på at lette den frie bevægelighed for motorkøretøjer og påhængskøretøjer i det indre marked ved at fastsætte harmoniserede krav med henblik på at opnå fælles miljø- og sikkerhedsmæssige mål. Direktiv 2007/46/EF omfatter motordrevne køretøjer til transport af passagerer (klasse M) og gods (klasse N) og påhængskøretøjer dertil (klasse O) samt deres systemer og komponenter. Det skaber en ramme, hvorunder særlige retsakter med specifikke sikkerheds- og miljøkrav opererer. Disse retsakter omhandler en lang række detaljerede tekniske krav for forskellige typer køretøjer, systemer og komponenter.

Som led i de forpligtelser, Kommissionen har påtaget sig i sin CARS 2020-handlingsplan for en stærk, konkurrencedygtig og bæredygtig europæisk bilindustri[2], har Unionens ramme for typegodkendelse af motorkøretøjer i 2013 været genstand for en omfattende kvalitetskontrol. Denne kvalitetskontrol har bekræftet, at EU's retlige ramme for typegodkendelse er hensigtsmæssig, når det gælder om at nå de vigtigste mål: harmonisering, et effektivt fungerende indre marked og fair konkurrence. Det har imidlertid også måttet erkendes, at forskelle i fortolkningen og strengheden i anvendelsen af kravene i medlemsstaterne mindsker rammens effektivitet. Kommissionens arbejdsdokument om denne kvalitetskontrol anerkendte således, at der var plads til forbedring og pegede på revisionen af direktiv 2007/46/EF som en prioritet, idet der bør fokuseres på følgende aspekter:

– indførelse af bestemmelser om markedsovervågning til supplering af typegodkendelseskravene
– præcisering af tilbagekaldelses- og beskyttelsesprocedurerne, samt betingelserne for forlængelse af godkendelser for eksisterende køretøjstyper
– forbedring af håndhævelsen af rammen for typegodkendelse af køretøjer ved at harmonisere og forbedre de procedurer for typegodkendelse og produktionens overensstemmelse, som anvendes af medlemsstaternes myndigheder og tekniske tjenester
– præcisering af roller og ansvar for de erhvervsdrivende i forsyningskæden og de myndigheder og parter, der er involveret i håndhævelsen af rammebestemmelserne, og
– forbedring af egnetheden af alternative ordninger for typegodkendelse (national typegodkendelse af små serier, individuelle godkendelser) og den etapevise

[1] EUT L 263 af 9.10 2007, s. 1.
[2] COM(2012) 636 final.

typegodkendelsesprocedure med henblik på at sørge for passende fleksibilitet for nichemarkeder og SMV'er, dog uden at forvride de lige konkurrencevilkår.

Selv om kvalitetskontrollen bekræftede, at de eksisterende lovgivningsmæssige rammer har sine fordele med hensyn til at opfylde de politiske mål, er det kommet under kraftig kritik efter opdagelsen af, at en tysk fabrikant (VW) i flere år har anvendt software til at manipulere sine bilers emissionspræstationer. Inden for en uge efter denne skandale bekendtgjorde Kommissionen, at den ville styrke typegodkendelsessystemet, navnlig ved at sikre passende tilsynsmekanismer for at sikre en korrekt og ensartet anvendelse af procedurerne for typegodkendelse. I et indre marked med 28 medlemsstater og i en sektor, der er under konstant teknologisk og videnskabelig udvikling, indebærer betydelige forskelle i fortolkningen og anvendelsen af reglerne en risiko for at underminere effektiviteten af systemet og derfor de vigtigste politiske målsætninger, som går ud på at tage vare på sikkerheden og sundheden for borgerne og miljøet. Mange interessenter har åbent opfordret til en sådan revision i kølvandet på VW-skandalen.

Denne revision sigter mod at afhjælpe disse mangler og huller og mod at genoprette borgernes tillid til reglerne, når det gælder om at sikre en tilstrækkelig grad af beskyttelse af sundhed og miljø.

1.2. Gældende bestemmelser på det område, som forslaget vedrører

– 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.

– Forordning 765/2008/EF om akkreditering og markedsovervågning, som indeholder regler for den europæiske politik for akkreditering[3] (kontrol af kompetencen hos laboratorier og certificerings-/inspektionsorganer, der leverer certifikater i EU) og for politikken på området for markedsovervågning og kontrol med produkter fra tredjelande (for sikre produkter uanset deres oprindelse).

– Afgørelse 768/2008/EF om fælles rammer for markedsføring af produkter[4], som indeholder standardbestemmelser til brug i EU's lovgivning om det indre marked for produkter (f.eks. definitioner, forpligtelser for erhvervsdrivende, beskyttelsesklausul osv.).

2. RESULTAT AF HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSER

Europa-Kommissionen iværksatte i 2010 en offentlig høring[5] for at indhente synspunkter fra interesserede parter vedrørende dens hensigt om at revidere rammedirektivet. Formålet med denne offentlige høring var at efterprøve, om de områder, der af Kommissionens tjenestegrene var identificeret som en mulighed med hensyn til at forbedre håndhævelsen af EU's lovgivning vedrørende typegodkendelse af motordrevne køretøjer, ville give det rette omfang og fokus for den påtænkte revision af rammedirektiv 2007/46/EF.

---

3 EUT L 218 af 13.8.2008, s. 30.

4 EUT L 218 af 13.8.2008, s. 82.

5 http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/documents/consultations/2010-internal-market/index_en.htm

Der blev modtaget fyrre relevante besvarelser, som generelt tilkendegav en stærk støtte til målene for initiativet. Mens 74 % af respondenterne var enige om, at det gældende regelsæt for typegodkendelse allerede var af forholdsvis høj kvalitet, mente 57,6 % af dem dog, at der kunne gøres mere for at fremhæve og fokusere på den retlige anvendelse af principper for markedsovervågning, idet 47 % af respondenterne erklærede, at de eksisterende bestemmelser for markedsovervågning er ineffektive, mens kun 2,9 % var enige om, at de er effektive. Dette resultat viste klart, at interessenterne er enige om, at der kan og bør gøres mere for at supplere den forudgående kontrol i rammerne for typegodkendelse af køretøjer med bestemmelser om efterfølgende markedsovervågning.

Kommissionen har ligeledes iværksat en række eksterne undersøgelser, der skal ledsage og indgå i konsekvensanalysen. En efterfølgende evalueringsundersøgelse[6] af rammedirektivet blev gennemført i første halvdel af 2011, og en konsekvensanalyse (IA)[7] blev gennemført i anden halvdel af 2011. Denne undersøgelse vurderede virkningerne af mulige løsningsmodeller, der blev udviklet for hver af de behov, der var identificeret af Kommissionens tjenestegrene, og som blev bekræftet som relevante ved den offentlige høring. På grundlag af resultaterne af den offentlige høring og konsekvensanalysen er den foretrukne kombination af politiske løsningsmodeller til håndtering af disse behov blevet identificeret.

Arbejdet med konsekvensanalysen og revisionen af rammedirektivet blev fortsat i 2012-2013 i form af et kvalitetskontrolpilotprojekt. Til dette formål blev der tildelt en undersøgelseskontrakt, og arbejdet hermed blev færdiggjort i marts 2013. Et arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene, hvori der rapporteres om resultaterne af kvalitetskontrolpilotprojektet blev offentliggjort i november 2013[8], og det fremhævede prioriteterne for den påtænkte revision af direktiv 2007/46/EF (jf. punkt 1.1 ovenfor).

Inddragelse af interesserede parter på højt niveau har fundet sted i forbindelse med CARS 21-højniveaugruppen, hvilket har resulteret i en række anbefalinger med hensyn til rammerne for typegodkendelse af køretøjer, som er blevet taget op af Kommissionen i dens CARS 2020-handlingsplan, der blev vedtaget i november 2012.

Endelig, og i overensstemmelse med de tilsagn, Kommissionen fremsatte i sin CARS 2020-handlingsplan, er der i anden halvdel af 2013 gennemført en konkurrenceevneundersøgelse for at supplere ovennævnte aktioner. Behovet for afbødende foranstaltninger for SMV'er har i forbindelse med denne undersøgelse været genstand for overvejelser, som viste, at der for kombinationen af løsningsmodeller, som der peges på her, ikke i væsentligt omfang vil være konsekvenser for de små og mellemstore virksomheder i sektoren, der vil nødvendiggøre afbødende foranstaltninger.

Desuden har der fundet specifikke drøftelser sted med medlemsstaternes myndigheder under hele konsekvensanalysen på møder i Det Tekniske Udvalg for Motorkøretøjer (TCMV) og de typegodkendende myndigheders ekspertgruppe (TAAEG). Der har fundet en udveksling af synspunkter sted om initiativet med industri- og brugersammenslutninger i arbejdsgruppen for motorkøretøjer (MVWG).

---

6 http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/projects/report-internal-market-legislation_en.pdf

7 http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/projects/impact-assessment-internal-market-legislation_en.pdf

8 SWD(2013) 466 final.

Alle interesserede parter er også blevet hørt af de konsulenter, der har gennemført indsamlingen af oplysninger og synspunkter i forbindelse med den eksterne undersøgelses .

Som følge af reaktionerne i kølvandet på VW-emissionsskandalen vedtog Europa-Parlamentet den 5. oktober 2015 en resolution om emissionsmålinger i bilindustrien, hvori Kommissionen opfordredes til i væsentlig grad at styrke den nuværende EU-typegodkendelse, herunder i form af mere tilsyn fra EU's side, navnlig med hensyn til en ordning for markedsovervågning, -koordinering og -opfølgning af køretøjer, der sælges i EU.

3. JURIDISKE ASPEKTER AF FORSLAGET

3.1. Retsgrundlag

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

3.2. Nærhedsprincippet

Rammelovgivningen for typegodkendelse af motorkøretøjer bidrager til gennemførelsen af det indre marked for varer. Dette forslag sigter på at gøre gennemførelsen og håndhævelsen af denne lovgivning mere effektiv som led i den overordnede politiske målsætning om at styrke strategien for det indre marked.

Selv om medlemsstaterne er ansvarlige for gennemførelsen af lovgivningen på deres eget område, er en harmoniseret og koordineret tilgang, som er baseret på almindeligt gældende kriterier, og som anvendes ensartet i medlemsstaterne, afgørende for at opretholde lige konkurrencevilkår i hele EU ved hjælp af en harmoniseret fortolkning, gennemførelse og håndhævelse af typegodkendelseskravene, som bakkes op af harmoniserede bestemmelser om markedsovervågning for at give medlemsstaterne de nødvendige midler til kontrol efter markedsføringen og til at træffe effektive og fælles afhjælpende foranstaltninger mod tilstedeværelsen af ikke-overensstemmende og usikre produkter på markedet.

Forskellene i den nationale tilrettelæggelse af typegodkendelse og markedsovervågning i medlemsstaterne kan give anledning til en ikke-harmoniseret håndhævelse med hensyn til EU's indre marked, hvor der ikke længere er indre grænser, og hvor kontrollen ved de nationale grænser næsten er forsvundet. For at undgå, at produkter, der ikke opfylder kravene, markedsføres på deres område, er medlemsstaterne også i vid udstrækning afhængige af effektiviteten af deres naboers gennemførelsespolitik. Følgelig kan svagheder i håndhævelsen i én medlemsstat i alvorlig grad underminere indsatsen i andre medlemsstater for at forhindre, at produkter, der ikke opfylder kravene, i at komme ind på deres marked. Denne indbyrdes afhængighed styrkes af, at de håndhævende myndigheders kompetencer er begrænset til det nationale område. Hvis der er behov for grænseoverskridende tiltag, skal myndighederne kunne stole på deres kolleger i de andre medlemsstater.

Dette skyldes, at rammerne for typegodkendelse af køretøjer er baseret på princippet om, at alle nye køretøjer, der er fremstillet i overensstemmelse med en type køretøj, der er godkendt af en medlemsstat, omfattes af retten til frit at kunne markedsføres og registreres i andre medlemsstater. Denne ret gælder for alle køretøjer, uanset produktionens oprindelse. Det betyder, at også køretøjer, der er fremstillet uden for EU, frit kan importeres inden for EU, forudsat at fabrikanten har attesteret, at de er fremstillet i overensstemmelse med en køretøjstype, der er godkendt i en af EU's

medlemsstater. I betragtning af den bilsektorens globale natur, som er ensbetydende med, at der finder en betydelig import sted af automobilprodukter fra tredjelande, kræver denne vigtige grænseoverskridende dimension en koordineret indsats på EU-plan med henblik på at sikre lige vilkår.

Hvis der skulle træffes foranstaltninger individuelt af medlemsstaterne på nationalt plan for at rette op på markedsproblemer, ville dette kunne medføre risiko for at skabe hindringer for den frie bevægelighed for motorkøretøjer, der er sikret gennem lovgivningsrammen. Derfor er det berettiget at træffe foranstaltninger på EU-plan.

3.3. Proportionalitetsprincippet

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

De foreslåede foranstaltninger til styrkelse af og yderligere harmonisering af gennemførelsen af typegodkendelsesprocedurerne, er baseret på de aftalte principper, der er fastlagt inden for de fælles rammer for markedsføring af produkter, og på referencebestemmelserne for EU's harmoniseringslovgivning for produkter som fastsat i bilag I til afgørelse nr. 768/2008/EF. Hvis det er nødvendigt og velbegrundet, er disse bestemmelser blevet tilpasset de særlige forhold i bilindustrien, navnlig med henblik på at anerkende eksistensen af en allerede veletableret ramme for typegodkendelse og på at sikre fuld overensstemmelse med denne ramme. Dette er navnlig tilfældet for bestemmelserne om informationsudveksling og samarbejde mellem markedsovervågningsmyndighederne på den ene side og de godkendende myndigheder og deres udpegede tekniske tjenester på den anden.

3.4. Reguleringsmiddel/reguleringsform

Anvendelsen af en forordning anses for hensigtsmæssig, idet den giver den nødvendige sikkerhed for direkte og harmoniseret anvendelse og håndhævelse og ikke kræver gennemførelse i medlemsstaternes lovgivning.

Forslaget bygger fortsat på den "delte fremgangsmåde", der allerede er indført i EU's ramme for typegodkendelse af motorkøretøjer. I henhold til denne fremgangsmåde foregår lovgivningen i tre trin:

– de grundlæggende bestemmelser og anvendelsesområdet fastlægges af Europa-Parlamentet og Rådet i en forordning baseret på artikel 114 i TEUF i overensstemmelse med den almindelige lovgivningsprocedure

– de tekniske specifikationer for de grundlæggende bestemmelser fastsættes i delegerede retsakter vedtaget, der vedtages af Kommissionen efter artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde

– gennemførelsesretsakter, der fastlægger de administrative bestemmelser, som f.eks. modellen for oplysningsskemaet, typegodkendelsesattesten, typeattesten, vedtages af Kommissionen i overensstemmelse med artikel 291 traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Dette forslag har følgende virkninger for budgettet:

- Kommissionens personale, der skal tilrettelægge og deltage i "fælles vurderinger" af tekniske tjenester.
- Udgifter i forbindelse med nationale assessorer, der deltager i "fælles vurderinger" af de tekniske tjenester, i overensstemmelse med Kommissionens ordning om godtgørelse af eksperter.
- Kommissionens personale, der skal yde videnskabelig, teknisk og logistisk støtte til peerevalueringssystemet (fælles revisioner af tekniske tjenester) og koordinering af medlemsstaternes markedsovervågningsaktiviteter inden for bilprodukter.
- Kommissionens personale, der skal forvalte og videreudvikle EU's lovgivningsmæssige rammer for typegodkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (denne forordnings funktion og udarbejdelsen af delegerede retsakter/gennemførelsesretsakter) og bistå medlemsstaterne med at sikre og overvåge en effektiv gennemførelse.
- Udgifter til tilrettelæggelse af møder i håndhævelsesforummet, der er fastsat i artikel 10, herunder godtgørelse af rejseudgifter for medlemsstaterne.
- Udgifter til etablering og forvaltning af tilsynsmekanisme med hensyn til de overensstemmelsesvurderinger, der er foretaget af de tekniske tjenester.
- Omkostninger til overholdelse og overensstemmelsesprøvning af køretøjer ved Kommissionen og
- Udgifter til deltagelse i internationalt reguleringssamarbejde, navnlig i FN/ECE.

De nærmere oplysninger om udgifterne er anført i finansieringsoversigten.

I betragtning af begrænsningerne i den flerårige finansielle ramme 2014-2020 er det nødvendigt at basere gennemførelsen af det lovgivningsmæssige forslag være på eksisterende ressourcer og udforme den på en sådan måde, at der ikke er behov for supplerende finansielle ressourcer fra EU-budgettet. De foranstaltninger, der er fastsat i dette forslag til forordning, har ingen budgetmæssige konsekvenser for EU-budgettet ud over de bevillinger, som allerede indgår i Kommissionens officielle finansielle programmering, da eventuelle krav om finansielle ressourcer vil skulle dækkes af formålsbestemte indtægter og intern omfordeling.

For perioden efter den 31. december 2020 skal beløbet skal være omfattet af den flerårige finansielle ramme for den periode, der begynder i 2021, i overensstemmelse med artikel 312 traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

5. FAKULTATIVE ELEMENTER

5.1. Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde

Den foreslåede retsakt er af relevans for Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde og bør derfor omfatte hele EØS-området.

5.2. Ophævelse af gældende lovgivning

Vedtagelsen af forslaget vil indebære ophævelse af gældende lovgivning.

2016/0014 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 114,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg[9],

efter den almindelige lovgivningsprocedure, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Det indre marked omfatter et område uden indre grænser, hvor der skal sikres fri bevægelighed for varer, personer, tjenester og kapital. Reglerne for det indre marked skal være gennemsigtige, enkle og konsekvente og således skabe retssikkerhed og klarhed til fordel for virksomheder og forbrugere.

(2) I dette øjemed blev der oprettet en omfattende EU-typegodkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF[10].

(3) En vurdering af EU's retlige rammer for typegodkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, som blev gennemført i 2013[11], viste, at den ramme, der er fastsat ved direktiv 2007/46/EF, er egnet til at nå de vigtigste mål – harmonisering, et effektivt fungerende indre marked og fair konkurrence – og bør derfor fortsat gælde.

(4) I denne vurdering blev det imidlertid konkluderet, at der er behov for at indføre markedsovervågningsforanstaltninger med henblik på at supplere typegodkendelseskravene, behov for at præcisere tilbagekaldelses- og beskyttelsesprocedurerne samt betingelserne for forlængelse af godkendelser af eksisterende køretøjstyper, behov for at forbedre håndhævelsen af rammen for typegodkendelse af køretøjer ved at harmonisere og forbedre de procedurer for typegodkendelse og produktionens overensstemmelse, som anvendes af

9 EUT C , , p. .

10 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") (EUT L 263 af 9.10.2007, s. 1).

11 Arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene, "Fitness Check of the EU legal framework for the type-approval of motor vehicles" (SWD(2013) 466 final).

medlemsstaternes myndigheder og tekniske tjenester, behov for at præcisere roller og ansvarsområder for de erhvervsdrivende i forsyningskæden og for de myndigheder og parter, der er involveret i håndhævelsen af rammen, og behov for at forbedre egnetheden af alternative ordninger (national typegodkendelse af små serier og individuel godkendelse af køretøjer) og af den etapevise typegodkendelsesprocedure med henblik på at sørge for passende fleksibilitet for nichemarkeder og SMV'er, dog uden at forvride de lige konkurrencevilkår.

(5) Desuden har den seneste tids problemer med gennemførelsen af rammerne for typegodkendelse af køretøjer afsløret bestemte svagheder og påvist, at der er behov for en grundlæggende revision med henblik på at sikre robuste, gennemsigtige, forudsigelige og bæredygtige lovgivningsmæssige rammer, der giver en høj grad af sikkerhed og beskyttelse af sundhed og miljø.

(6) Denne forordning fastsætter harmoniserede regler og principper for typegodkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer samt for individuel godkendelse af køretøjer med henblik på at sikre, at det indre marked fungerer korrekt til fordel for virksomheder og forbrugere og at garantere en høj grad af sikkerhed og beskyttelse af sundhed og miljø.

(7) Denne forordning fastlægger de væsentlige tekniske og administrative krav til typegodkendelse af motorkøretøjer i klasse M og N og påhængskøretøjer dertil (klasse O) og til systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, med henblik på at sikre et tilstrækkeligt niveau for sikkerhed og miljøpræstationer. Disse køretøjsklasser omfatter motorkøretøjer til personbefordring, motorkøretøjer til godstransport og påhængskøretøjer dertil.

(8) Denne forordning bør styrke den nuværende ramme for typegodkendelse, navnlig gennem indførelsen af bestemmelser om markedsovervågning. Markedsovervågningen i automobilsektoren bør indføres ved at præcisere de forpligtelser, der påhviler de erhvervsdrivende i forsyningskæden, ansvarsområderne for de retshåndhævende myndigheder i medlemsstaterne, og de foranstaltninger, der skal træffes, når der på markedet konstateres produkter, der udgør alvorlige sikkerhedsmæssige eller miljømæssige risici, eller som ikke opfylder typegodkendelseskravene.

(9) Der bør sikres en effektiv gennemførelse af EU-kravene til typegodkendelse ved at styrke bestemmelserne om produktionens overensstemmelse ved bl.a. at sørge for obligatorisk periodisk revision af metoderne til overensstemmelsesprøvning og fortsat overensstemmelse for de pågældende produkter og ved at styrke kravene til kompetencer, forpligtelser og præstationer for de tekniske tjenester, som udfører prøvning i forbindelse med EU-typegodkendelse af køretøjer under de typegodkendende myndigheders ansvar. Det er afgørende, at de tekniske tjenester fungerer hensigtsmæssigt med henblik på at sikre et højt beskyttelsesniveau for sundhed og sikkerhed, og at borgerne har tillid til systemet. Kriterierne for udpegelse af tekniske tjenester i henhold til direktiv 2007/46/EF bør fastlægges nærmere for at sikre, at de anvendes konsekvent. Metoderne til vurdering af tekniske tjenester i medlemsstaterne har tendens til gradvis at variere som følge af den øgede kompleksitet i deres arbejde. Det er derfor nødvendigt at fastsætte proceduremæssige forpligtelser, som sikrer en udveksling af oplysninger og overvågning af medlemsstaternes praksis ved vurdering, udpegelse, notifikation og overvågning af deres tekniske tjenester. Disse proceduremæssige forpligtelser, bør fjerne de eksisterende forskelle i de anvendte metoder og i fortolkningen af kriterierne for udpegelse af tekniske tjenester.

(10) Det er i stigende grad nødvendigt, at de udpegende organer kontrollerer og overvåger de tekniske tjenester, de har udpeget, i og med at den tekniske udvikling har øget risikoen for, at de tekniske tjenester ikke besidder den nødvendige kompetence med hensyn til prøvning af ny teknologi eller nyt udstyr, som er omfattet af rammerne for deres udpegelse. Idet den tekniske udvikling forkorter produktcyklusserne, og da intervallerne for overvågning i form af vurdering på stedet og for overvågning varierer mellem de udpegende myndigheder, bør der fastlægges minimumskrav med hensyn til intervallerne for overvågning og tilsyn af de tekniske tjenester.

(11) Medlemsstaternes udpegelse og overvågning af tekniske tjenester i overensstemmelse med detaljerede og strenge kriterier bør derfor være underlagt tilsynsmæssig kontrol på EU-plan, herunder uafhængige revisioner som betingelse for forlængelse af deres notifikation efter fem år. De tekniske tjenesters stilling over for fabrikanterne bør styrkes, herunder deres ret og pligt til at foretage uanmeldte fabriksinspektioner og at foretage fysiske prøvninger eller laboratorieprøvninger af produkter, der er omfattet af denne forordning, for at sikre fabrikanternes fortsatte overholdelse af kravene efter opnåelsen af typegodkendelsen af deres produkter.

(12) For at øge gennemsigtigheden og den gensidige tillid og for yderligere at ensrette og udvikle kriterierne for vurdering, udpegelse og notifikation af tekniske tjenester, samt for udvidelses- og forlængelsesprocedurerne, bør medlemsstaterne samarbejde med hinanden og med Kommissionen. De bør rådføre sig med hinanden og med Kommissionen om spørgsmål af almen relevans for gennemførelsen af denne forordning og informere hinanden og Kommissionen om deres standardtjekliste for vurderinger.

(13) Når udpegelse af en teknisk tjeneste er baseret på akkreditering i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 765/2008[12], bør akkrediteringsorganer og bemyndigende myndigheder udveksle oplysninger, der er relevante for vurderingen af de tekniske tjenesters kompetencer.

(14) Medlemsstaterne bør opkræve gebyrer for udpegelse og overvågning af de tekniske tjenester for at sikre bæredygtigheden af overvågningen af de tekniske tjenester, og for at skabe lige vilkår for tekniske tjenester. For at sikre gennemsigtighed bør medlemsstaterne underrette Kommissionen og de øvrige medlemsstater, inden de fastsætter størrelsen og strukturen af gebyrerne.

(15) Hvis der på trods af de foranstaltninger, der er truffet for at sikre, at medlemsstaterne anvender og følger op på kravene på en ensartet måde, hersker tvivl om teknisk tjenestes kompetence, bør Kommissionen have mulighed for at undersøge individuelle sager.

(16) For at sikre, at prøvninger og rapporter fra de tekniske tjenester ikke påvirkes af ikke-legitime omstændigheder, bør organisationen og driften af de tekniske tjenester sikre fuldstændig upartiskhed. For at de tekniske tjenester kan varetage deres opgaver på en sammenhængende og systematisk måde, bør de råde over et tilfredsstillende kvalitetsstyringssystem, herunder bestemmelser om tavshedspligt. Med henblik på at tillade de tekniske tjenester at udføre deres arbejde korrekt, skal deres personales niveau med hensyn til viden, kompetence og uafhængighed til enhver tid være garanteret.

---

[12] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 765/2008 af 9. juli 2008 om kravene til akkreditering og markedsovervågning i forbindelse med markedsføring af produkter og om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 339/93 (EUT L 218 af 13.8.2008, s. 30).

(17) De tekniske tjenesters uafhængighed over for fabrikanterne bør sikres, herunder ved at undgå direkte eller indirekte betalinger fra fabrikanterne for typegodkendelsesinspektioner og undersøgelser, de har foretaget. Medlemsstaterne bør derfor indføre en gebyrstruktur for typegodkendelse, der skal dække udgifterne ved udførelse af alle typegodkendelsesprøvninger og -inspektioner udført af de tekniske tjenester, der er udpeget af den typegodkendende myndighed, samt de administrative omkostninger ved udstedelse af typegodkendelse og omkostningerne i forbindelse med udførelse af efterfølgende verifikationsprøvning og -inspektion af overholdelsen.

(18) En robust håndhævelsesmekanisme er nødvendig for at sikre, at kravene i denne forordning er opfyldt. At sikre overholdelsen af kravene til typegodkendelse og produktionens overensstemmelse i den lovgivning, der gælder for automobilsektoren, bør fortsat være de godkendende myndigheders centrale ansvar, da det er en forpligtelse, der er tæt forbundet med udstedelsen af typegodkendelsen, og som kræver detaljeret kendskab til dens indhold. Det er derfor vigtigt, at de godkendende myndigheders præstationer regelmæssigt efterprøves ved hjælp af peerevalueringer for at sikre et ensartet niveau for kvalitet og stringens hos alle de godkendende myndigheder ved håndhævelsen af typegodkendelseskravene. Det er desuden vigtigt at sørge for verifikation af korrektheden af selve typegodkendelsen.

(19) Tættere koordinering mellem nationale myndigheder ved hjælp af informationsudveksling og koordinerede vurderinger under ledelse af en koordinerende myndighed er grundlæggende for at sikre et ensartet, højt niveau for sikkerhed, sundhed og miljøbeskyttelse inden for det indre marked. Dette bør også føre til mere effektiv udnyttelse af de knappe ressourcer på nationalt plan. Til dette formål bør der etableres et forum for medlemsstaterne og Kommissionen for udveksling af oplysninger og koordinering af deres aktiviteter med hensyn til håndhævelsen af lovgivningen om typegodkendelse. Det nuværende uformelle samarbejde mellem medlemsstaterne på dette område vil kunne drage fordel af mere formelle rammer.

(20) Bestemmelserne om EU-markedsovervågning og kontrol af produkter, der indføres på EU-markedet, i forordning (EF) nr. 765/2008/EF finder anvendelse på motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt på systemer, komponenter og separate tekniske enheder, der er beregnet til sådanne køretøjer, uden at det forhindrer medlemsstaterne i at vælge de kompetente myndigheder, der skal udføre disse opgaver. Markedsovervågning kan være en kompetence, som deles mellem forskellige nationale myndigheder for at tage hensyn til den nationale markedsovervågning i medlemsstaterne, der er oprettet i henhold til forordning (EF) nr. 765/2008. Effektiv koordinering og overvågning på EU-plan og nationalt plan bør sikre, at de godkendende myndigheder og markedsovervågningsmyndighederne håndhæver den nye lovgivningsramme for typegodkendelse og markedsovervågning.

(21) Det er nødvendigt, at der indføjes bestemmelser om markedsovervågning i denne forordning for at styrke de nationale kompetente myndigheders rettigheder og forpligtelser, for at sikre en effektiv koordinering af deres markedsovervågningsaktiviteter og for at præcisere de gældende procedurer.

(22) For at øge gennemsigtigheden i godkendelsesprocessen og lette udvekslingen af oplysninger og markedsovervågningsmyndighedernes, de godkendende myndigheders og Kommissionens uafhængige verifikation, skal typegodkendelsesdokumentation indgives i elektronisk format og gøres offentligt tilgængelig, jf. dog undtagelser på

grund af beskyttelse af forretningsmæssige interesser og beskyttelse af personoplysninger.

(23) De forpligtelser, der påhviler de nationale myndigheder vedrørende markedsovervågning i denne forordning, er mere specifikke end forpligtelserne i artikel 19 i forordning (EF) nr. 765/2008 til at tage hensyn til de særlige forhold inden for rammerne af typegodkendelsen og behovet for at supplere denne ramme med en effektiv markedsovervågningsmekanisme, sikrer en robust efterfølgende verifikation af overholdelsen for de produkter, der er omfattet af denne forordning.

(24) Disse mere specifikke forpligtelser for de nationale myndigheder i denne forordning bør omfatte en efterfølgende verifikationsprøvning og -inspektion af overholdelsen for et tilstrækkeligt antal køretøjer, der er bragt i omsætning. Udvælgelsen af køretøjer, der skal underkastes denne efterfølgende verifikationsprøvning, bør baseres på en passende risikovurdering, der tager hensyn til alvoren af den mulige manglende overholdelse og sandsynligheden for, at den materialiserer sig.

(25) Kommissionen bør endvidere tilrettelægge og udføre eller kræve, at der udføres en efterfølgende verifikationsprøvning og -inspektion af overholdelsen, der er uafhængig af de aktiviteter, der gennemføres af medlemsstaterne i henhold til deres nationale forpligtelser med hensyn til markedsovervågning. Når der konstateres manglende overholdelse ved disse prøvninger og eftersyn, eller hvis det konstateres, at en typegodkendelse er meddelt på grundlag af ukorrekte data, bør Kommissionen kunne indlede EU-dækkende afhjælpende foranstaltninger til at genoprette de pågældende køretøjers overensstemmelse og for at undersøge årsagerne til urigtigheden af typegodkendelsen. Der bør sikres passende finansiering i Unionens almindelige budget for at muliggøre gennemførelse af en sådan verifikationsprøvning og -inspektion af overholdelsen. I betragtning af de budgetmæssige begrænsninger i den flerårige finansielle ramme 2014-2020 skal gennemførelsen af det lovgivningsmæssige forslag være baseret på eksisterende ressourcer og være sammensat på en sådan måde, at den ikke giver anledning til en supplerende finansielle ressourcer. Kommissionen bør have ret til at pålægge administrative bøder, når der konstateres manglende overholdelse.

(26) For at sikre et højt niveau for køretøjers funktionelle sikkerhed, for beskyttelsen af fører og passagerer og andre trafikanter samt for miljøbeskyttelse bør de tekniske krav og de miljøstandarder, der gælder for køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder, harmoniseres og tilpasses til den tekniske og videnskabelige udvikling.

(27) Målene med denne forordning bør ikke påvirkes af den omstændighed, at bestemte systemer, komponenter, separate tekniske enheder eller dele og udstyr kan monteres, efter at køretøjet er blevet markedsført, registreret eller taget i brug. Der bør derfor gennemføres egnede foranstaltninger til at sikre, at systemer, komponenter eller separate tekniske enheder eller dele og udstyr, som kan monteres på køretøjer, og som i betydelig grad ville kunne forringe funktionen af systemer, der er væsentlige for miljøbeskyttelse eller funktionel sikkerhed, kontrolleres af en godkendende myndighed, før de markedsføres, registreres eller ibrugtages.

(28) EU's typegodkendelsessystem bør gøre det muligt for den enkelte medlemsstat at bekræfte, at hver type køretøj og hver type system, komponent og separat tekniske enhed, der er beregnet til en sådan køretøjstype, har været underkastet de prøvninger og kontroller, der er fastsat i denne forordning, for at verificere deres overensstemmelse med typegodkendelseskravene i denne forordning, og at der til dets fabrikant er blevet udstedt en typegodkendelsesattest herfor. EU-

typegodkendelsessystemet forpligter fabrikanten til at producere sine køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder i overensstemmelse med den godkendte type. Køretøjsfabrikanten skal attestere dette ved at udstede en typeattest for hvert køretøj. Når et køretøj er ledsaget af en sådan gyldig typeattest, bør det tillades, at det gøres tilgængeligt på markedet og registreres til brug i hele Unionen.

(29) Produktionens overensstemmelse, som er en af hjørnestenene i EU-typegodkendelsessystemet, og derfor bør den ordning, der fastlægges af fabrikanten for at sikre en sådan overensstemmelse, være godkendt af den kompetente myndighed eller en passende kvalificeret teknisk tjeneste, der er udpeget til dette formål, og skal være underlagt regelmæssig verifikation ved uafhængige periodiske audit. Desuden bør de godkendende myndigheder sørge for verifikation med den fortsatte overensstemmelse af de pågældende produkter.

(30) Typegodkendelsers fortsatte gyldighed kræver, at fabrikanten underretter den myndighed, der har godkendt denne køretøjstype, om enhver ændring med hensyn til de sikkerheds- og miljøkrav, der gælder for den pågældende type. Det er derfor vigtigt, at gyldigheden af udstedte typeattester er tidsbegrænset, og at sådanne attester kun kan fornyes, når den godkendende myndighed har verificeret og er forvisset om, at køretøjstypen fortsat overholder alle gældende krav. Desuden bør betingelserne for udvidelse af typegodkendelser præciseres for at sikre en ensartet anvendelse af procedurerne og håndhævelsen af typegodkendelseskravene i hele Unionen.

(31) Vurderingen af indberettede alvorlige sikkerhedsmæssige risici og skader på den offentlige sundhed og miljøet bør gennemføres på nationalt plan, men koordinationen på EU-plan bør sikres, når den rapporterede risiko eller skade kan findes uden for en enkelt medlemsstat, med det formål at dele ressourcerne og sikre konsistens med hensyn til de korrigerende foranstaltninger, der skal træffes for at afbøde de konstaterede risici og skader.

(32) For at sikre, at køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder, der markedsføres yder en høj grad af sikkerhed og miljøbeskyttelse, bør fabrikanten eller enhver anden erhvervsdrivende i forsyningskæden bør træffe effektive korrigerende foranstaltninger, herunder tilbagekaldelse af køretøjer, hvis køretøjet, systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed udgør en alvorlig risiko for brugerne eller miljøet, jf. artikel 20 i forordning (EF) nr. 765/2008. De godkendende myndigheder bør derfor være i stand til at vurdere og verificere, om disse foranstaltninger er tilstrækkelige. Myndighederne i andre medlemsstater bør have ret til at træffe beskyttelsesforanstaltninger, i tilfælde af at de mener, at fabrikantens korrigerende foranstaltninger ikke er tilstrækkelige.

(33) Der bør tilvejebringes passende fleksibilitet ved hjælp af alternative typegodkendelsesordninger for fabrikanter, der fremstiller køretøjer i små serier. De bør være i stand til at udnytte fordelene ved Unionens indre marked, forudsat at deres køretøjer er i overensstemmelse med EU's specifikke typegodkendelseskrav til køretøjer fremstillet i små serier. I visse begrænsede tilfælde er det hensigtsmæssigt at tillade national typegodkendelse af små serier. For at undgå misbrug bør en forenklet procedure for køretøjer fremstillet i små serier indskrænkes til tilfælde, hvor der foreligger en meget begrænset produktion. Det er derfor nødvendigt nøjagtigt at definere begrebet "køretøjer fremstillet i små serier" ud fra antallet af producerede køretøjer, de krav, der skal opfyldes, og betingelserne for markedsføring af disse køretøjer. Det er også vigtigt at specificere en alternativ ordning for godkendelse af

individuelle køretøjer, navnlig for at give tilstrækkelig fleksibilitet for godkendelse af køretøjer, der opbygges i flere etaper.

(34) EU er kontraherende part i overenskomsten under De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (FN/ECE) 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")[13]. EU har accepteret en betydelig række forordninger som bilag til den reviderede overenskomst af 1958 og har derfor pligt til at acceptere typegodkendelser, der er udstedt i henhold til nævnte forordninger, som værende i overensstemmelse med de tilsvarende krav i EU. Med henblik på at forenkle sin ramme for typegodkendelse og bringe den i overensstemmelse med den internationale ramme i FN/ECE ophævede EU i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 661/2009[14] sine specifikke typegodkendelsesdirektiver og erstattede dem med obligatorisk anvendelse af de relevante FN/ECE-regulativer. For at lette den administrative byrde i forbindelse med typegodkendelsesprocessen bør fabrikanter af køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder have mulighed for, når det er relevant, at ansøge om typegodkendelse i henhold til denne forordning ved direkte at opnå godkendelse efter de relevante FN/ECE-regulativer som opført i bilagene til denne forordning.

(35) FN/ECE-regulativerne og ændringerne hertil, som Unionen har stemt for eller anvender i overensstemmelse med Rådets afgørelse 97/836/EF[15], bør derfor indarbejdes i EU-typegodkendelseslovgivningen. Derfor bør Kommissionen tillægges beføjelser til at ændre bilagene til denne forordning og til at vedtage delegerede retsakter for at sikre, at henvisninger til FN/ECE-regulativer og deres respektive ændringer i listen over de relevante retsakter er ajourførte.

(36) Det er nødvendigt, at der er ubegrænset adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer via et standardiseret format, der kan anvendes til at finde tekniske informationer, samt at der er effektiv konkurrence på markedet for tjenester, der leverer sådanne informationer, med henblik på at forbedre det indre markeds funktion, navnlig hvad angår den frie bevægelighed for varer, etableringsfriheden og den frie udveksling af tjenesteydelser. Kravene til levering af reparations- og vedligeholdelsesinformationer har hidtil været fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007[16], Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009[17], Kommissionens forordning (EU)

---

13 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") (EFT L 346 af 17.12.1997, s. 81).

14 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 661/2009 af 13. juli 2009 om krav til typegodkendelse for den generelle sikkerhed af motorkøretøjer, påhængskøretøjer dertil samt systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (EUT L 200 af 31.7.2009, s. 1).

15 Rådets afgørelse 97/836/EF af 27. november 1997 (EFT L 346 af 17.12.1997, s. 78).

16 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) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer (EUT L 171 af 29.6.2007, s. 1).

17 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 af 18. juni 2009 om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer med hensyn til emissioner fra tunge erhvervskøretøjer (Euro VI) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer og om ændring af forordning

nr. 692/2008[18] og Kommissionens forordning (EU) nr. 582/2011[19]. Disse krav bør konsolideres i denne forordning, og forordning (EF) nr. 715/2007, (EF) nr. 595/2009, (EU) nr. 692/2008 og (EU) nr. 582/2011 bør ændres i overensstemmelse hermed.

(37) Tekniske fremskridt, hvorved der indføres nye metoder eller teknikker til diagnosticering og reparation af køretøjer, som f.eks. fjernadgang til køretøjsinformationer og -software, bør ikke svække denne forordnings målsætninger med hensyn til uafhængige aktørers adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer.

(38) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011[20].

(39) For at supplere denne forordning med yderligere tekniske detaljer bør beføjelsen til at vedtage retsakter i henhold til artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, tillægges Kommissionen for så vidt angår typegodkendelseskrav vedrørende miljø- og sikkerhedspræstationer for motorkøretøjer og påhængskøretøjer hertil samt systemer, komponenter og separate tekniske enheder hertil. Det er særlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører de relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau. Kommissionen bør i forbindelse med forberedelsen og udarbejdelsen af delegerede retsakter sørge for samtidig, rettidig og hensigtsmæssig fremsendelse af relevante dokumenter til Europa-Parlamentet og Rådet.

(40) Medlemsstaterne bør indføre regler om sanktioner for overtrædelse af denne forordning og sikre, at de anvendes. Sanktionerne bør være effektive, forholdsmæssige og have afskrækkende virkning. Medlemsstaterne indberetter de pålagte sanktioner til Kommissionen en gang om året for at overvåge, at der sker en ensartet gennemførelse af disse bestemmelser.

(41) Af hensyn til klarhed, rationalitet og forenkling bør direktiv 2007/46/EF ophæves og erstattes af denne forordning. Vedtagelsen af en forordning sikrer, at bestemmelserne finder direkte anvendelse og kan ajourføres på en rettidig og effektiv måde, således at der kan tages bedre hensyn til den tekniske udvikling og udviklingen i lovgivningen i forbindelse med overenskomsten af 1958 som revideret.

(42) For at Kommissionen kan gennemføre verifikationen af overholdelsen og for at sikre lige konkurrencevilkår for de erhvervsdrivende og de nationale myndigheder, bør Kommissionen have beføjelse til at indføre harmoniserede administrative bøder for de økonomiske operatører, der har tilsidesat denne forordning, uanset hvor køretøjet,

---

(EF) nr. 715/2007 og direktiv 2007/46/EF og om ophævelse af direktiv 80/1269/EØF, 2005/55/EF og 2005/78/EF (EUT L 188 af 18.7.2009, s. 1).

[18] Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 af 18. juli 2008 om gennemførelse og ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer (EUT L 199 af 28.7.2008, s. 1).

[19] Kommissionens forordning (EU) nr. 582/2011 af 25. maj 2011 om gennemførelse og ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 med hensyn til emissioner fra tunge erhvervskøretøjer (Euro VI) og om ændring af bilag I og III til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF (EUT L 167 af 25.6.2011, s. 1).

[20] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed oprindelig blev typegodkendt.

(43) Når foranstaltningerne i denne forordning indebærer behandling af personoplysninger, bør de gennemføres i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 95/46/EF[21] og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 45/2001[22] samt de nationale gennemførelsesforanstaltninger hertil.

(44) For at give medlemsstaterne og de nationale myndigheder og de erhvervsdrivende mulighed for at forberede anvendelsen af de nye regler, som blev indført ved denne retsakt, bør der fastsættes en anvendelsesdato, der ligger efter ikrafttrædelsen.

(45) Målene for denne forordning, nemlig at fastsætte harmoniserede regler for de administrative og tekniske krav til typegodkendelse af køretøjer i klasse M, N og O, og af systemer, komponenter og separate tekniske enheder og for markedsovervågning af sådanne køretøjer, systemer og separate tekniske enheder, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af omfanget og virkningerne heraf bedre nås på EU-plan; EU kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

KAPITEL I
GENSTAND, ANVENDELSESOMRÅDE OG DEFINITIONER

Artikel 1
Genstand

1. Denne forordning fastsætter de administrative og tekniske krav til typegodkendelse og markedsføring af alle nye køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder som omhandlet i artikel 2, stk. 1. Det gælder også for individuelle godkendelser af køretøjer.

2. Denne forordning fastsætter krav til markedsovervågningen af køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder, der skal godkendes i henhold til denne forordning, og af dele og udstyr til sådanne køretøjer.

Artikel 2
Anvendelsesområde

1. Denne forordning finder anvendelse på motorkøretøjer i klasse M og N samt påhængskøretøjer hertil i klasse O, som er beregnet til kørsel på offentlig vej, herunder køretøjer konstrueret og fremstillet i et eller flere trin, og på systemer, komponenter og separate tekniske enheder samt dele og udstyr konstrueret og fremstillet til sådanne køretøjer og påhængskøretøjer hertil.

---

[21] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 95/46/EF af 24. oktober 1995 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger (EFT L 281 af 23.11.1995, s. 31).

[22] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 45/2001 af 18. december 2000 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger i fællesskabsinstitutionerne og -organerne og om fri udveksling af sådanne oplysninger (EFT L 8 af 12.1.2001, s. 1).

2. Denne forordning finder ikke anvendelse på følgende køretøjer:

a) landbrugs- og skovbrugstraktorer som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 167/2013[23].

b) to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 168/2013[24].

c) bæltekøretøjer.

3. For følgende køretøjer og maskiner, kan fabrikanten ansøge om typegodkendelse eller individuel godkendelse af køretøjer i henhold til denne forordning, forudsat at disse køretøjer opfylder de materielle krav i denne forordning:

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,

c) 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.

4. For følgende køretøjer kan fabrikanten ansøge om individuel godkendelse i henhold til denne forordning:

a) køretøjer udelukkende beregnet til væddeløbskørsel på vej

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.

Artikel 3
Definitioner

I denne forordning forstås ved:

1) "typegodkendelse": den procedure, hvorved en typegodkendende myndighed attesterer, at en type køretøj, system, komponent eller separat teknisk enhed opfylder de relevante administrative bestemmelser og tekniske krav

2) "markedsovervågning": aktiviteter, der gennemføres, og foranstaltninger, der træffes af markedsovervågningsmyndigheder for at sikre, at køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder samt dele og udstyr, der gøres tilgængelige på markedet, overholder kravene i den relevante EU-lovgivning og ikke udgør nogen risiko for sundheden, sikkerheden eller noget andet aspekt af beskyttelsen af almene samfundshensyn

3) "køretøj": ethvert motorkøretøj eller påhængskøretøj dertil som defineret i nr. 10) og 11)

[23] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 167/2013 af 5. februar 2013 om godkendelse og markedsovervågning af landbrugs- og skovbrugstraktorer (EUT L 60 af 2.3.2013, s. 1).

[24] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 168/2013 af 15. januar 2013 om godkendelse og markedsovervågning af to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler (EUT L 60 af 2.3.2013, s. 52).

4) "system": en samling af anordninger, der i kombination udfører en eller flere specifikke funktioner i et køretøj, og som er underlagt kravene i denne forordning eller en af de i bilag IV opførte retsakter

5) "komponent": en anordning, der er beregnet til at udgøre en del af et køretøj, og som kan typegodkendes uafhængigt af dette køretøj, og som er underlagt kravene i denne forordning eller en af de i bilag IV opførte retsakter

6) "separat teknisk enhed": en anordning, der er beregnet til at udgøre en del af et køretøj, og som kan typegodkendes uafhængigt af dette køretøj, men kun i forbindelse med en eller flere nærmere bestemte køretøjstyper, og som er underlagt kravene i denne forordning eller en af de i bilag IV opførte retsakter

7) "dele": produkter, der anvendes til samling, reparation og vedligeholdelse af et køretøj, såvel som reservedele

8) "udstyr": produkter ud over dele, der kan tilføjes eller monteres på et køretøj

9) "fabrikant": en fysisk eller juridisk person, der er ansvarlig for alle aspekter af typegodkendelsen af et køretøj, et system, en komponent eller en separat teknisk enhed, eller for individuel godkendelse køretøjer, eller godkendelsesproceduren for dele og udstyr, for sikring af produktionens overensstemmelse og markedsovervågningsspørgsmål vedrørende dette køretøj, et system, en komponent, en separat teknisk enhed, en del eller udstyr, der er produceret, uanset om denne person er direkte involveret i alle trin af konstruktionen og fremstillingen af det pågældende køretøj, system, komponent eller separate tekniske enhed

10) "motorkøretøj": ethvert komplet, færdiggjort komplet eller ukomplet køretøj selvkørende motordrevet køretøj med mindst fire hjul og med en konstruktivt bestemt største hastighed på over 25 km/h

11) "påhængskøretøj": et køretøj på hjul, der ikke er selvkørende, men som er konstrueret og fremstillet til at blive trukket af et motorkøretøj

12) "godkendende myndighed": den myndighed eller de myndigheder i en medlemsstat, der over for Kommissionen er udpeget af medlemsstaten, og som er kompetente med hensyn til alle aspekter vedrørende godkendelse af en type køretøj, system, komponent eller separat teknisk enhed, eller med hensyn til individuel godkendelse af et køretøj, med hensyn til godkendelsesproceduren for dele og udstyr, med hensyn til udstedelse og eventuel inddragelse af eller afslag på godkendelsesattester, med hensyn til at fungere som forbindelsesled til andre medlemsstaters godkendende myndigheder, med hensyn til udpegelse af de tekniske tjenester og med hensyn til kontrol af, at fabrikanten opfylder sine forpligtelser for så vidt angår produktionens overensstemmelse

13) "markedsovervågningsmyndighed": den eller de nationale myndigheder, der har ansvaret for at gennemføre markedsovervågning på medlemsstatens område

14) "national myndighed": en godkendende myndighed eller enhver anden myndighed, der beskæftiger sig med og er ansvarlig for markedsovervågning, grænsekontrol eller registrering af køretøjer, systemer, komponenter, separate tekniske enheder, dele eller udstyr i en medlemsstat

15) "markedsføring": første tilgængeliggørelse af et køretøj, et system, en komponent, en separat teknisk enhed, en del eller udstyr i EU

16) "registrering": permanent eller midlertidig administrativ tilladelse til ibrugtagning af et køretøj i vejtrafik, som omfatter identificering af køretøjet og tildeling af et løbenummer

17) "ibrugtagning": første anvendelse i EU til det beregnede formål af et køretøj, et system, en komponent, en separat teknisk enhed, en del eller udstyr

18) "erhvervsdrivende": fabrikanten, fabrikantens repræsentant, importøren eller distributøren

19) "typegodkendelse af et køretøj" en typegodkendelse, hvor en godkendende myndighed attesterer, at en type ukomplet, komplet eller færdiggjort komplet køretøj opfylder de relevante administrative bestemmelser og tekniske krav

20) "etapevis typegodkendelse": den procedure, hvorved en eller flere godkendende myndigheder attesterer, at en type ukomplet køretøj eller færdiggjort komplet køretøj alt efter færdiggørelsen opfylder de relevante administrative bestemmelser og tekniske krav

21) "ukomplet køretøj": et køretøj, som skal gennem mindst én yderligere etape i opbygningen for at opfylde de relevante tekniske krav i denne forordning og i de i bilag IV opførte retsakter

22) "EU-typegodkendelse": den procedure, hvorved en godkendende myndighed attesterer, at en type køretøj, system, komponent eller separat teknisk enhed opfylder de relevante administrative bestemmelser og tekniske krav i denne forordning og i de retsakter, der er opført i bilag IV

23) "typegodkendelsesattest": det dokument, hvorved den godkendende myndighed officielt attesterer, at en type køretøj, system, komponent eller separat teknisk enhed er godkendt

24) "fabrikantens repræsentant": enhver fysisk eller juridisk person, der er etableret i EU og behørigt udnævnt af fabrikanten til at repræsentere denne over for den godkendende myndighed eller markedsovervågningsmyndigheden og til at handle på fabrikantens vegne, inden for de områder, der er omfattet af denne forordning

25) "importør": enhver fysisk eller juridisk person, der er etableret i EU, og som markedsfører et køretøj, et system, en komponent, en separat teknisk enhed, en del eller udstyr, som er fremstillet i et tredjeland

26) "national typegodkendelse": den procedure, hvorved en godkendende myndighed attesterer, at en type køretøj, system, komponent eller separat teknisk enhed opfylder de relevante administrative bestemmelser og tekniske krav, der er fastsat i en medlemsstats nationale lovgivning, idet gyldigheden af en sådan godkendelse er begrænset til den pågældende medlemsstats område

27) "typeattest": dokumentet i bilag IX, som er udstedt af fabrikanten, og som attesterer, at et fremstillet køretøj er i overensstemmelse med den godkendte køretøjstype

28) "distributør": en forhandler eller enhver fysisk eller juridisk person i forsyningskæden, med undtagelse af fabrikanten eller importøren, der gør et køretøj, et system, en komponent, en separat teknisk enhed, en del eller udstyr tilgængelig på markedet

29) "gøre tilgængelig på markedet": enhver levering af et køretøj, et system, en komponent, en separat teknisk enhed, en del eller udstyr med henblik på distribution eller anvendelse på markedet som led i erhvervsvirksomhed, mod eller uden vederlag

30) "trinvis typegodkendelse": en trinvis indsamling af hele sættet af EU-typegodkendelsesattester for systemerne, komponenterne og de separate tekniske enheder, som indgår i køretøjet, og som på sidste trin fører til typegodkendelse af et køretøj.

31) "enkelttrinstypegodkendelse": den procedure, hvorved en godkendende myndighed attesterer, at en type køretøj, system, komponent eller separat teknisk enhed opfylder de relevante administrative bestemmelser og tekniske krav i en enkelt operation

32) "blandet typegodkendelse": en trinvis godkendelsesprocedure, hvor en eller flere systemtypegodkendelser opnås på det sidste trin af godkendelsen af hele køretøjet, og hvor det ikke er nødvendigt at udstede EU-typegodkendelsesattester for disse systemer

33) "færdiggjort komplet køretøj": et køretøj, som har gennemgået den etapevise typegodkendelse, og som opfylder de relevante tekniske krav i denne forordning og i de i bilag IV opførte retsakter

34) "komplet køretøj": et køretøj, som ikke behøver blive færdiggjort for at opfylde de relevante tekniske krav i denne forordning og i de i bilag IV opførte retsakter

35) "køretøjstype": en særlig klasse af køretøjer, der som minimum har de væsentlige kriterier, der er specificeret i del B i bilag II, til fælles, og som kan omfatte varianter og versioner, som der henvises til

36) "teknisk tjeneste" en organisation eller et organ, der af en godkendende myndighed er udpeget til at fungere som prøvningslaboratorium, der skal udføre prøvninger, eller som overensstemmelsesvurderingsorgan, der skal udføre den indledende vurdering og andre prøvninger

37) "basiskøretøj": ethvert køretøj, som anvendes på den indledende etape i en etapevis typegodkendelsesprocedure

38) "typegodkendelse af et system": den procedure, hvorved en godkendende myndighed attesterer, at en type opfylder de relevante administrative bestemmelser og tekniske krav

39) "typegodkendelse af separat teknisk enhed": en typegodkendelse, hvor en godkendende myndighed attesterer, at en type separat teknisk enhed opfylder de relevante administrative bestemmelser og tekniske krav for så vidt angår en eller flere nærmere bestemte køretøjstyper

40) "typegodkendelse af en komponent": en typegodkendelse, hvor en godkendende myndighed attesterer, at en type komponent uafhængigt af et køretøj opfylder de relevante administrative bestemmelser og tekniske krav

41) "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 opført i bilag IV, uden at det er nødvendigt at anvende et fysisk køretøj, system, komponent eller separat teknisk enhed

42) "individuel godkendelse af køretøj": den procedure, hvorved en godkendende myndighed attesterer, at et bestemt køretøj, uanset om det er unikt eller ej, opfylder de relevante administrative bestemmelser og tekniske krav med henblik på individuel EU-godkendelse af køretøjer og national individuel godkendelse af køretøjer

43) "restkøretøj": et køretøj, som indgår i en lagerbeholdning, og som på grund af ikrafttrædelsen af nye tekniske krav, som det ikke er typegodkendt efter, ikke kan eller ikke længere kan gøres tilgængeligt på markedet, registreres eller ibrugtages.

44) "alternative krav": administrative bestemmelser og tekniske krav, der har til formål at sikre et niveau af funktionel sikkerhed, miljøbeskyttelse og arbejdssikkerhed, som i videst muligt omfang svarer til det niveau, der er sikret ved en eller flere af de retsakter, der er opført i bilag IV

45) "reservedele": produkter, der monteres i eller på et køretøj for at erstatte dette køretøjs originale dele, herunder produkter, der er nødvendige for brugen af et køretøj, dog med undtagelse af brændstof

46) "reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer": alle de oplysninger, der er nødvendige til diagnosticering, service, syn, periodisk overvågning, reparation, omprogrammering eller re-initialisering af et køretøj eller udstyring af køretøjet med dele og udstyr, og som fabrikanterne stiller til rådighed for deres autoriserede forhandlere og reparatører, herunder alle efterfølgende ændringer og supplementer til sådanne informationer

47) "uafhængig aktør": fysiske eller juridiske personer, ud over de autoriserede forhandlere og reparatører, der er direkte eller indirekte involveret i reparation og vedligeholdelse af køretøjer, herunder reparatører, fabrikanter eller distributører af reparationsudstyr, værktøj eller reservedele, tekniske forlag, automobilklubber, vejservicevirksomheder, virksomheder, der tilbyder inspektion og afprøvning, og virksomheder, der tilbyder undervisning af installatører, fabrikanter og reparatører af udstyr til køretøjer, som anvender alternative brændstoffer; det betyder også, at autoriserede reparatører, forhandlere og distributører inden for en given leverandørs distributionssystem, i det omfang vedkommende leverer reparations- og vedligeholdelsesydelser i forbindelse med køretøjer, hvor det gælder, at de ikke er medlem af køretøjsfabrikantens distributionssystem

48) "autoriseret reparatør": en fysisk eller juridisk person, der leverer reparations- og vedligeholdelsesydelser i forbindelse med køretøjer, der kører i fabrikantens distributionssystem

49) "uafhængig reparatør": en fysisk eller juridisk person, der leverer reparations- og vedligeholdelsesydelser i forbindelse med køretøjer, der ikke kører i fabrikantens distributionssystem

50) "informationer fra køretøjets egendiagnosesystem (OBD)": informationer vedrørende et system i et køretøj, eller som er tilsluttet en motor, og som er i stand til at detektere fejl og, hvis det er relevant, angive disses forekomst ved hjælp af et alarmsystem, angive det sandsynlige fejlsted ved hjælp af oplysninger lagret i computer-hukommelsen kommunikere sådanne oplysninger ud af køretøjet

51) "køretøj fremstillet i små serier": en type køretøj, for hvilket det gælder, at antallet af enheder, der tilgængeliggøres på markedet, registreres eller ibrugtages, ikke overstiger de kvantitative, årlige grænser, der er fastsat i bilag XII

52) "køretøj til særlig anvendelse": et køretøj i klasse M, N eller O med særlige tekniske karakteristika, der gør det muligt at udføre en funktion, som kræver særlige indretninger og/eller særligt udstyr

53) "sættevogn": et påhængskøretøj, hvis aksel (aksler) er placeret bag køretøjets tyngdepunkt (når køretøjet er ensartet belæsset), og som er udstyret med en

tilkoblingsanordning, der muliggør, at horisontale og vertikale kræfter kan overføres til det trækkende køretøj.

54) "nationalt akkrediteringsorgan": det eneste organ i en medlemsstat med statslig bemyndigelse til at foretage akkreditering som fastsat i artikel 2, stk. 11, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 765/2008

55) "vurdering på stedet": en verifikation foretaget af den typegodkendende myndighed hos den tekniske tjeneste eller en af dets underentreprenører eller dattervirksomheder

56) "vurdering på stedet med henblik på tilsyn": en periodisk rutinemæssig vurdering på stedet, som hverken er den vurdering på stedet, som foretages i forbindelse med den første udpegelse, eller den vurdering på stedet, som foretages i forbindelse med forlængelse af udpegelsen.

Artikel 4
Køretøjsklasser

1. I denne forordning anvendes følgende køretøjsklasser:

a) Klasse M omfatter motorkøretøjer, der er konstrueret først og fremmest til befordring af personer og disses bagage:

i) Klasse M_1: motorkøretøjer med højst otte siddepladser ud over førerens siddeplads og uden plads til stående passagerer. Antallet af siddepladser kan være begrænset til én (dvs. førerens siddeplads).

ii) Klasse M_2: motorkøretøjer i klasse M med mere end otte siddepladser ud over førerens siddeplads og med en totalmasse på ikke over 5 ton. I disse motorkøretøjer kan der være afsat plads til stående passagerer.

iii) Klasse M_3: motorkøretøjer med mere end otte siddepladser ud over førerens siddeplads og med en totalmasse på ikke over 5 ton. I disse motorkøretøjer kan der være afsat plads til stående passagerer.

b) Klasse N omfatter motorkøretøjer konstrueret og fremstillet først og fremmest til transport af gods:

i) Klasse N_1: motorkøretøjer i klasse N med en totalmasse på ikke over 3,5 ton.

ii) Klasse N_2: motorkøretøjer med en totalmasse på over 3,5 ton, men ikke over 12 ton.

iii) Klasse N_3: motorkøretøjer med en totalmasse på over 12 ton.

c) Klasse O omfatter påhængskøretøjer konstrueret og fremstillet til transport af gods eller personer samt til beboelse:

i) Klasse O_1: påhængskøretøjer med en totalmasse på indtil 750 kg

ii) Klasse O_2: påhængskøretøjer med en totalmasse på over 750 kg og indtil 3 500 kg

iii) Klasse O_3: påhængskøretøjer med en totalmasse på over 3,5 ton og indtil 10 ton

iv) Klasse O_4: Påhængskøretøjer med en totalmasse på over 10 000 kg.

2. Kriterierne for klassificering af køretøjer, køretøjstyper, varianter og versioner er angivet i bilag II.

Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 88 for at ændre bilag II for så vidt angår kategoriseringen af underklasser af køretøjer, køretøjstyper og karrosserityper med henblik på at tilpasse det til den tekniske udvikling.

KAPITEL II
GENERELLE FORPLIGTELSER

Artikel 5
Generelle materielle krav

1. Køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder skal opfylde kravene i de retsakter, der er opført i bilag IV.

2. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 88 med henblik på at ændre bilag IV for at tage hensyn til den teknologiske og reguleringsmæssige udvikling ved at indføre og ajourføre henvisningerne til retsakter, der indeholder de krav, som køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder, skal efterleve.

Artikel 6
Medlemsstaternes forpligtelser

1. Medlemsstaterne opretter eller udpeger de godkendende myndigheder og markedsovervågningsmyndighederne. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om oprettelsen og udpegelsen af sådanne myndigheder.

Denne meddelelse skal omfatte navnet på disse myndigheder, deres adresse, herunder e-mailadresse, samt deres ansvarsområde. Kommissionen offentliggør en liste over og oplysninger om de godkendende myndigheder og markedsovervågningsmyndighederne på sit websted.

2. Medlemsstaterne tillader kun markedsføring, registrering eller ibrugtagning af sådanne køretøjer, komponenter og separate tekniske enheder, der opfylder kravene i denne forordning.

3. Medlemsstaterne må ikke forbyde, begrænse eller forhindre markedsføring, registrering eller ibrugtagning af køretøjer, komponenter og separate tekniske enheder, der opfylder kravene i denne forordning, med undtagelse af de i artikel 52 omfattede tilfælde.

Som en undtagelse fra denne regel er medlemsstaterne ikke forpligtet til at tillade markedsføring, registrering eller ibrugtagning af køretøjer, der er typegodkendt i henhold til nærværende forordning, men overstiger de harmoniserede dimensioner, der er fastsat i bilag I til Rådets direktiv 96/53/EF[25].

[25] Rådets direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vejkøretøjer i brug i Fællesskabet (EFT L 235 af 17.9.1996, s. 59).

4. Medlemsstaterne skal tilrettelægge og udføre markedsovervågning og kontrol af køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, der indføres på markedet, i overensstemmelse med kapitel III i forordning (EF) nr. 765/2008.

5. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at markedsovervågningsmyndighederne, hvis de finder det nødvendigt og berettiget, har ret til at få adgang til de erhvervsdrivendes lokaler og til at tage de nødvendige stikprøver af køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder i forbindelse med overensstemmelsesprøvning.

6. Medlemsstaterne gennemgår og evaluerer regelmæssigt deres typegodkendelsesaktiviteter. Denne form for gennemgang og evaluering foretages mindst hvert fjerde år, og resultaterne heraf meddeles de øvrige medlemsstater og Kommissionen. Den berørte medlemsstat skal udarbejde et sammendrag af de resultater, der er tilgængelige for offentligheden, navnlig antallet af meddelte typegodkendelser og de pågældende fabrikanters identitet.

7. Medlemsstaterne gennemgår og evaluerer regelmæssigt deres markedsovervågningsaktiviteter. Denne form for gennemgang og evaluering foretages mindst hvert fjerde år, og resultaterne heraf meddeles de øvrige medlemsstater og Kommissionen. Den berørte medlemsstat skal udarbejde et sammendrag af de resultater, der er tilgængelige for offentligheden.

Artikel 7
De godkendende myndigheders forpligtelser

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

2. De godkendende myndigheder skal udføre deres hverv uafhængigt og upartisk. De skal respektere fortrolighedskrav, når det er nødvendigt for at beskytte forretningshemmeligheder omfattet af den oplysningspligt, der er fastsat i artikel 9, stk. 3, for at beskytte brugernes interesser i Unionen.

3. En medlemsstat, hvor mere end én godkendende myndighed er ansvarlig for godkendelse af køretøjer, herunder individuel godkendelse, skal udpege en enkelt typegodkendende myndighed med ansvar for udveksling af informationer med de godkendende myndigheder i de øvrige medlemsstater og for de forpligtelser, der er fastsat i kapitel XV i denne forordning.

   De godkendende myndigheder i en medlemsstat skal samarbejde med hinanden ved at udveksle oplysninger, der er relevante for deres rolle og funktioner.

4. Hvis en godkendende myndighed underrettes i overensstemmelse med artikel 8, stk. 5, artikel 9, stk. 5, artikel 52, stk. 4, eller artikel 54, træffer den alle nødvendige foranstaltninger til at ændre godkendelsen og, hvor det er hensigtsmæssigt, rette eller inddrage godkendelsen afhængigt af årsagerne til og alvoren af de afvigelser, der er påvist.

5. Kommissionen kan vedtage gennemførelsesretsakter for at fastsætte fælles kriterier for at udpege, analysere og vurdere de godkendende myndigheder på nationalt plan. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 87, stk. 2.

Artikel 8
Markedsovervågningsmyndighedernes forpligtelser

1. Markedsovervågningsmyndighederne udfører regelmæssig kontrol for at verificere, at køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder opfylder kravene i denne forordning, og med rigtigheden af typegodkendelser. Denne kontrol skal udføres i et passende omfang, ved hjælp af dokumentkontrol og real-drive- og laboratorieundersøgelser på grundlag af statistisk relevante prøver. I forbindelse hermed tager markedsovervågningsmyndighederne hensyn til etablerede principper for risikovurdering, klager og øvrige oplysninger.

2. Markedsovervågningsmyndighederne skal kræve, at de erhvervsdrivende gør sådan dokumentation og oplysninger tilgængelige, i det omfang det skønnes nødvendigt for gennemførelsen af myndighedernes aktiviteter.

3. For så vidt angår typegodkendte køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder, skal markedsovervågningsmyndighederne tage behørigt hensyn til typeattester, der forelægges af økonomiske aktører.

4. Markedsovervågningsmyndighederne træffer passende foranstaltninger til inden for en passende tidsramme at advare brugerne på deres område om farer, som de har identificeret vedrørende ethvert køretøj, system, komponent og separat teknisk enhed for at undgå eller reducere risikoen for personskade eller andre skader.

   Markedsovervågningsmyndighederne samarbejder med de erhvervsdrivende om tiltag, der kan forebygge eller begrænse risici forårsaget af køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder, som disse erhvervsdrivende har gjort tilgængelige.

5. Hvis markedsovervågningsmyndighederne i en medlemsstat beslutter at trække et køretøj, et system, en komponent eller en separat teknisk enhed tilbage fra markedet i henhold til artikel 49, stk. 5, skal de underrette den pågældende erhvervsdrivende og i givet fald den relevante godkendende myndighed.

6. De godkendende myndigheder skal udføre deres hverv uafhængigt og upartisk. De skal respektere fortrolighedskrav, når det er nødvendigt for så vidt om muligt at beskytte forretningshemmeligheder omfattet af den oplysningspligt, der er fastsat i artikel 9, stk. 3, for at beskytte brugernes interesser i Unionen.

7. Medlemsstaterne gennemgår og evaluerer regelmæssigt deres markedsovervågningsaktiviteter. Denne form for gennemgang og evaluering foretages mindst hvert fjerde år, og resultaterne heraf meddeles de øvrige medlemsstater og Kommissionen. Den berørte medlemsstat skal udarbejde et sammendrag af de resultater, der er tilgængelige for offentligheden.

8. Medlemsstaternes markedsovervågningsmyndigheder koordinerer deres markedsovervågningsaktiviteter, samarbejder med hinanden og udveksler resultaterne af disse aktiviteter med hinanden og med Kommissionen. I givet fald skal markedsovervågningsmyndighederne træffe aftale om arbejdsdeling og specialisering.

9. Hvis mere end én myndighed i en medlemsstat er ansvarlig for markedsovervågning og kontrol med ydre grænser, samarbejder disse myndigheder med hinanden og udveksler oplysninger, der er relevante for deres rolle og funktioner.

10. Kommissionen kan vedtage gennemførelsesretsakter for at fastsætte kriterier for omfanget, rækkevidden og den hyppighed, hvormed en verifikation af overholdelsen

ved kontrol af prøver som omhandlet i stk. 1 skal udføres. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 87, stk. 2.

Artikel 9

Kommissionens verifikation af overholdelsen og medlemsstaternes koordinering af håndhævelsen

1. Kommissionen skal tilrettelægge og foretage eller kræve, at der i passende omfang foretages, prøvninger og eftersyn af køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder, der allerede er gjort tilgængelige på markedet, med henblik på at verificere, at disse køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder er i overensstemmelse med typegodkendelsen og gældende lovgivning, samt at sikre rigtigheden af typegodkendelser.

   Disse prøvninger og eftersyn kan finde sted på nye køretøjer leveret af fabrikanterne eller de erhvervsdrivende, jf. punkt 2 nedenfor.

   Disse undersøgelser og kontroller kan også finde sted på registrerede køretøjer efter aftale med indehaveren af registreringen.

2. Fabrikanter, der er indehavere af typegodkendelser, eller erhvervsdrivende skal på anmodning forelægge Kommissionen et statistisk relevant antal producerede køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder udvalgt af Kommissionen, som er repræsentative for de køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder, der kan markedsføres i henhold til de pågældende typegodkendelser. Disse køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder, indgives til prøvning på det tidspunkt og sted, og i den periode, som Kommissionen måtte ønske.

3. For at gøre det muligt for Kommissionen at gennemføre den prøvning, der er omhandlet i stk. 1 og 2, skal medlemsstaterne give Kommissionen adgang til alle data vedrørende typegodkendelse af køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder, som er genstand for verifikationskontrol af overholdelsen. Disse data skal mindst omfatte de oplysninger, der er indeholdt i typegodkendelsesattesten og dens bilag som omhandlet i artikel 26, stk. 1.

   For køretøjer, der er godkendt i overensstemmelse med den trinvise eller etapevise typegodkendelsesprocedure, skal medlemsstaterne også give Kommissionen typegodkendelsesattesten og dens bilag som omhandlet i artikel 26, stk. 1, for de underliggende typegodkendelser af systemer, komponenter og separate tekniske enheder.

4. Køretøjsfabrikanterne skal offentliggøre de data, der er nødvendige med henblik på verifikation af overholdelsen ved tredjepart. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter med henblik på at fastlægge, hvilke data der skal offentliggøres, og betingelserne for en sådan offentliggørelse, såfremt der tages hensyn til beskyttelse af forretningshemmeligheder og beskyttelse af personoplysninger i henhold til EU-retten og national lovgivning. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 87, stk. 2.

5. Hvis Kommissionen konstaterer, at de prøvede eller inspicerede køretøjer ikke overholder de typegodkendelseskrav, der er fastsat i denne forordning eller i de retsakter, der er opført i bilag IV, eller at der er meddelt typegodkendelse på grundlag af ukorrekte data, skal den i henhold til artikel 54, stk. 8, straks kræve, at den pågældende erhvervsdrivende træffer alle fornødne korrigerende foranstaltninger

for at bringe køretøjerne i overensstemmelse med disse krav, eller den skal denne træffe restriktive foranstaltninger, enten ved at anmode den erhvervsdrivende om at trække de pågældende køretøjer tilbage fra markedet eller om at tilbagekalde dem inden for en rimelig frist, afhængigt af hvor alvorlig den fastslåede manglende overensstemmelse er.

Når disse forsøg og undersøgelser drager rigtigheden af typegodkendelsen i tvivl, skal Kommissionen underrette den godkendende myndighed eller myndigheder samt forummet til udveksling af oplysninger om håndhævelse.

Kommissionen offentliggør en rapport om resultaterne af enhver verifikationsprøvning af overholdelsen, som den har gennemført.

Artikel 10
Forummet til udveksling af oplysninger om håndhævelse

1. Kommissionen skal oprette og lede et forum for udveksling af oplysninger om håndhævelse ("forummet").

   Dette forum består af medlemmer, som udpeges af medlemsstaterne.

2. Forummet skal koordinere et netværk mellem de nationale myndigheder, der er ansvarlige for typegodkendelse og markedsovervågning.

   Dets rådgivende opgaver omfatter bl.a. fremme af god praksis, udveksling af oplysninger om problemer med håndhævelsen, samarbejde, udvikling af arbejdsmetoder og -værktøjer, udvikling af en elektronisk procedure for udveksling af oplysninger, evaluering af harmoniserede håndhævelsesprojekter, sanktioner og fælles inspektioner.

3. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 88 med henblik på at fastsætte de forummets udpegelse, sammensætning, opgaver, arbejdsmetoder og forretningsorden.

Artikel 11
Fabrikantens generelle forpligtelser

1. Fabrikanten sikrer, at køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, som han har fremstillet og som er blevet markedsført eller taget i brug, er fremstillet og godkendt i overensstemmelse med kravene i denne forordning.

2. Ved en etapevis typegodkendelse er fabrikanten også ansvarlig for godkendelse og produktionsoverensstemmelse for så vidt angår de systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, der er tilføjet af ham på etapen i opbygningen af køretøjet. Enhver fabrikant, der ændrer komponenter eller systemer, der allerede er blevet godkendt på tidligere etaper, er ansvarlig for godkendelse og produktionsoverensstemmelse for så vidt angår de ændrede komponenter, systemer eller separate tekniske enheder. Fabrikanten af den forudgående etape skal afgive oplysninger til fabrikanten af den følgende etape om eventuelle ændringer, som kan påvirke komponenttypegodkendelsen, typegodkendelse for systemet eller typegodkendelsen som separat teknisk enhed eller typegodkendelsen af køretøjet. Disse oplysninger fremsendes, så snart den nye udvidelse for en typegodkendelse af køretøjet er udstedt og senest på startdatoen for produktion af det ukomplette køretøj.

3. Fabrikanter, der ændrer et ukomplet køretøj på en sådan måde, at det kan godkendes som tilhørende en anden køretøjsklasse, med det resultat at de krav, der er blevet

vurderet allerede på et tidligere trin af typegodkendelsesprocessen, har ændret sig, er også ansvarlige for opfyldelsen af de krav, der gælder for den køretøjsklasse, som det ændrede køretøj kan godkendes til.

4. For så vidt angår EU-typegodkendelse skal en fabrikant, der er etableret uden for EU, udpege en enkelt repræsentant, der er etableret i Unionen, til at repræsentere sig over for den godkendende myndighed. Fabrikanten skal desuden udpege en enkelt repræsentant, der er etableret inden for EU, med henblik på markedsovervågning; dette kan være den samme repræsentant, som er udpeget med henblik på EU-typegodkendelse.

5. Fabrikanten er over for den godkendende myndighed ansvarlig for alle aspekter af godkendelsesprocessen og for at sikre produktionens overensstemmelse, uanset om fabrikanten er direkte involveret i alle trin af fremstillingen af et køretøj, et system, en komponent eller en separat teknisk enhed.

6. Fabrikanten skal udarbejde procedurer for at sikre, at en seriefremstilling af køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder stadig er i overensstemmelse med den godkendte type.

7. Ud over at sørge for, at det foreskrevne skilt er fastgjort på deres køretøjer, og at der er fastgjort typegodkendelsesmærker på deres komponenter og separate tekniske enheder i henhold til artikel 36, skal fabrikanterne angive navn, registreret handelsnavn eller registreret varemærke og kontaktadresse i Unionen, på deres køretøjer, komponenter eller separate tekniske enheder, som gøres tilgængelige på markedet, eller, hvis dette ikke er muligt, på emballagen eller i et dokument, som ledsager komponenten eller den separate tekniske enhed.

Artikel 12

Fabrikantens forpligtelser med hensyn til deres køretøjer, systemer, komponenter, separate tekniske enheder og dele og udstyr, der ikke er i overensstemmelse, eller som udgør en alvorlig risiko

1. En fabrikant, der finder, at et køretøj, et system, en komponent, en separat teknisk enhed, en del eller udstyr, som er blevet markedsført eller taget i brug, ikke er i overensstemmelse med denne forordning, eller at der er meddelt typegodkendelse på grundlag af ukorrekte data, skal straks træffe de nødvendige foranstaltninger til at bringe køretøjet, systemet, komponenten, den separate tekniske enhed, delen eller udstyret i overensstemmelse eller om nødvendigt trække det pågældende tilbage fra markedet eller tilbagekalde det.

   Fabrikanten orienterer straks den godkendende myndighed, der udstedte godkendelsen, og giver navnlig nærmere oplysninger om den manglende overensstemmelse og eventuelle afhjælpende foranstaltninger, der er truffet.

2. Hvis køretøjet, systemet, komponenten, den separate tekniske enhed, delen eller udstyret udgør en alvorlig risiko, giver fabrikanten straks de godkendende myndigheder og markedsovervågningsmyndighederne i de medlemsstater, hvor køretøjet, systemet, komponenten, den separate tekniske enhed, delen eller udstyret er blevet gjort tilgængelig på markedet eller taget i brug, nærmere oplysninger om den manglende overensstemmelse og eventuelle afhjælpende foranstaltninger, der er truffet.

3. Fabrikanten opbevarer informationsmappen som omhandlet i artikel 24, stk. 4, i en periode på ti år efter markedsføringen af et køretøj og i en periode på fem år efter markedsføringen af et system, en komponent eller en separat teknisk enhed.

Køretøjets fabrikant stiller jf. artikel 34 en kopi af typeattesterne til rådighed for de godkendende myndigheder.

4. Fabrikanten giver på grundlag af en national myndigheds begrundede anmodning den pågældende myndighed gennem den godkendende myndighed et eksemplar af EU-typegodkendelsesattesten eller den i artikel 55, stk. 1, omhandlede tilladelse, der påviser køretøjets, systemets, komponentens eller den separate tekniske enheds overensstemmelse, på et for denne myndighed let forståeligt sprog.

Fabrikanten samarbejder på grundlag af en national myndigheds begrundede anmodning med den nationale myndighed med hensyn til enhver foranstaltning, der træffes i overensstemmelse med artikel 20 i forordning (EF) nr. 765/2008 for at fjerne de risici, der er i forbindelse med et køretøj, et system, en komponent, en separat teknisk enhed, en del eller udstyr, som han har gjort tilgængelig på markedet.

Artikel 13

Fabrikantens repræsentanters forpligtelser med hensyn til markedsovervågning

1. Fabrikantens repræsentant med hensyn til markedsovervågning skal udføre de opgaver, der er fastsat i den fuldmagt, han har modtaget fra fabrikanten. Fuldmagten skal som minimum sætte en repræsentant i stand til:

a) at have adgang til den informationsmappe, der er omhandlet i artikel 22, og den typeattest, der er omhandlet i artikel 34, på et af Unionens officielle sprog. Fabrikanten opbevarer informationsmappen med henblik på at kunne stille denne til rådighed for den godkendende myndighed i en periode på ti år efter markedsføringen af et køretøj og i en periode på fem år efter markedsføringen af et system, en komponent eller en separat teknisk enhed.

b) på grundlag af en godkendende myndigheds begrundede anmodning, at give den al den information og dokumentation, der er nødvendig for at påvise køretøjets, systemets, komponentens og den separate tekniske enheds fremstillings overensstemmelse

c) at samarbejde med de godkendende myndigheder eller markedsovervågningsmyndighederne, efter disses anmodning, om enhver foranstaltning, der træffes for at fjerne de alvorlige risici, som køretøjer, systemer, komponenter, separate tekniske enheder, dele eller udstyr, der er omfattet af repræsentantens fuldmagt, udgør

d) straks at informere fabrikanten om klager vedrørende risici, formodede forhold, ikke forskriftsmæssige spørgsmål i forbindelse med køretøjer, systemer, komponenter, separate tekniske enheder, dele eller udstyr, der er omfattet af denne fuldmagt

e) bringe fuldmagten til ophør, hvis fabrikanten handler i strid med sine forpligtelser i henhold til denne forordning.

2. En fabrikants repræsentant, der opsiger fuldmagten af de grunde, der er omhandlet i stk. 1, litra e), skal straks underrette den godkendende myndighed, der har meddelt godkendelsen, og Kommissionen.

3. Oplysningerne om en ændring skal mindst indeholde følgende:

a) datoen for ophøret af fuldmagten for den afgående bemyndigede repræsentant og datoen for begyndelsen af fuldmagten for den tiltrædende bemyndigede repræsentant

b) datoen, indtil hvilken den afgående bemyndigede repræsentant for fabrikanten må anføres i oplysninger fra fabrikanten, herunder i eventuelt reklamemateriale

c) overdragelse af dokumenter, herunder fortrolighedsaspekter og ejendomsrettigheder

d) forpligtelsen for fabrikantens afgående repræsentant til efter fuldmagtens ophør at fremsende til fabrikanten eller den tiltrædende repræsentant for fabrikanten eventuelle klager eller indberetninger vedrørende risici og formodede forhold i forbindelse med et køretøj, et system, en komponent, en separat teknisk enhed, en del eller udstyr, i forbindelse med hvilket vedkommende var udpeget som fabrikantens bemyndigede repræsentant.

Artikel 14
Importørens forpligtelser

1. Importøren må kun markedsføre køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, der enten er meddelt EU-typegodkendelse eller national typegodkendelse eller dele eller udstyr, der opfylder kravene i forordning (EF) nr. 765/2008.

2. Før markedsføring af et køretøj, et system, en komponent eller en separat teknisk enhed, der er typegodkendt, sikrer importøren, at den godkendende myndighed har udarbejdet en informationspakke som omhandlet i artikel 24, stk. 4, og at systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed er forsynet med det påkrævede typegodkendelsesmærke og er i overensstemmelse med artikel 11, stk. 7.

   For så vidt angår køretøjer, sikrer importøren, at køretøjet ledsages af den krævede typeattest.

3. Hvis en importør finder, at et køretøj, et system, en komponent, en separat teknisk enhed, en del eller udstyr ikke er i overensstemmelse med kravene i denne forordning, og særligt at den eller det ikke svarer til typegodkendelsen, må vedkommende ikke markedsføre, tillade ibrugtagning af eller registrere køretøjet, systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed, før den eller det er blevet bragt i overensstemmelse. Hvis han endvidere finder eller har grund til at formode, at køretøjet, systemet, komponenten, den separate tekniske enhed, delen eller udstyret udgør en alvorlig risiko, skal han desuden underrette fabrikanten og markedsovervågningsmyndighederne herom. For så vidt angår typegodkendte køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder, skal importøren også underrette den godkendende myndighed, der har meddelt typegodkendelse, herom.

4. Importøren skal angive sit navn, registrerede firmanavn eller registrerede varemærke og sin kontaktadresse på køretøjet, systemet, komponenten, den separate tekniske enhed, delen eller udstyret, eller, hvis dette ikke er muligt, på emballagen eller i et dokument, der ledsager systemet, komponenten, den separate tekniske enhed, delen eller udstyret.

5. Importøren skal sikre, at køretøjet, systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed er ledsaget af de anvisninger og oplysninger, som er påkrævet i henhold til artikel 63, på de pågældende medlemsstaters officielle sprog.

6. Importøren skal, for at beskytte forbrugernes sundhed og sikkerhed, undersøge og føre register over klager over og tilbagekaldelser af køretøjer, systemer, komponenter, separate tekniske enheder, dele eller udstyr, som han har markedsført, og holde sine distributører orienteret om denne overvågning.

Artikel 15

Importørers forpligtelser vedrørende deres køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, der ikke er i overensstemmelse, eller vedrørende deres køretøjer, systemer, komponenter, separate tekniske enheder, dele eller udstyr, der udgør en alvorlig risiko

1. Hvis et køretøj, et system, en komponent eller en separat teknisk enhed, som importøren har markedsført, ikke er i overensstemmelse med denne forordning, skal importøren straks træffe de nødvendige foranstaltninger til at bringe køretøjet, systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed i overensstemmelse, trække den eller det tilbage eller tilbagekalde den eller det, alt efter hvad der er hensigtsmæssigt.

2. Hvis køretøjet, systemet, komponenten, den separate tekniske enhed, delen eller udstyret udgør en alvorlig risiko, giver importøren straks fabrikanten og de godkendende myndigheder og markedsovervågningsmyndighederne i de medlemsstater, hvor køretøjet, systemet, komponenten, den separate tekniske enhed, delen eller udstyret er blevet markedsført eller taget i brug, nærmere oplysninger om denne alvorlige risiko.

   Importøren underretter dem ligeledes de godkendende myndigheder og markedsovervågningsmyndighederne om eventuelt trufne foranstaltninger og giver dem nærmere oplysninger, særligt om den alvorlige risiko og eventuelle korrigerende foranstaltninger truffet af fabrikanten.

3. Importøren skal i en periode på ti år efter markedsføringen af et køretøj og i en periode på fem år efter markedsføringen af et system, en komponent eller en separat teknisk enhed opbevare et eksemplar af typeattesten, så den er til rådighed for de godkendende myndigheder og markedsovervågningsmyndighederne, og sikre, at informationspakken omhandlet i artikel 24, stk. 4, efter anmodning kan stilles til rådighed for disse myndigheder.

4. Importøren skal på begrundet anmodning fra en national myndighed give denne al den information og dokumentation, der er nødvendig for at påvise køretøjets, systemets, komponentens eller den separate tekniske enheds overensstemmelse, på et for denne myndighed letforståeligt sprog. Importøren samarbejder på grundlag af en national myndigheds begrundede anmodning med den nationale myndighed med hensyn til enhver foranstaltning, der træffes i overensstemmelse med artikel 20 i forordning (EF) nr. 765/2008 for at fjerne de risici, der er i forbindelse med et køretøj, et system, en komponent, en separat teknisk enhed, en del eller udstyr, som han har gjort tilgængelig på markedet.

Artikel 16
Distributørernes forpligtelser

Distributørerne skal, inden de gør et køretøj, et system, en komponent eller en separat teknisk enhed tilgængelig på markedet eller registrerer eller ibrugtager dette/denne forvisse sig om, at køretøjet, systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed er forsynet med det påkrævede foreskrevne skilt eller det påkrævede foreskrevne typegodkendelsesmærke og er ledsaget af den påkrævede dokumentation og af en brugsanvisning og sikkerhedsinformation i henhold til artikel 63 på det eller de officielle sprog i den medlemsstat, hvor fabrikanten og importøren har opfyldt kravene i henholdsvis artikel 11, stk. 7, og artikel 14, stk. 4.

Artikel 17
Distributørers forpligtelser vedrørende deres køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, der ikke er i overensstemmelse, eller vedrørende deres køretøjer, systemer, komponenter, separate tekniske enheder, dele eller udstyr, der udgør en alvorlig risiko

1. Hvis en distributør finder, at et køretøj, et system, en komponent eller en separat teknisk enhed ikke er i overensstemmelse med kravene i denne forordning, må han ikke tilgængeliggøre køretøjet på markedet, registrere køretøjet eller ibrugtage køretøjet, systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed, før den eller det er blevet bragt i overensstemmelse.

2. Hvis en distributør finder, at et køretøj, et system, en komponent eller en separat teknisk enhed, som han har gjort tilgængelig på markedet, ikke er i overensstemmelse med denne forordning, underretter han fabrikanten eller importøren for at sikre, at der træffes de fornødne foranstaltninger i henhold til artikel 12, stk. 1, eller artikel 15, stk. 1, med henblik på at bringe køretøjet, systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed i overensstemmelse eller trække det/den tilbage eller tilbagekalde den/det, alt efter hvad der er hensigtsmæssigt.

3. Hvis køretøjet, systemet, komponenten, den separate tekniske enhed, delen eller udstyret udgør en alvorlig risiko, giver distributøren straks fabrikanten, importøren og de godkendende myndigheder og markedsovervågningsmyndighederne i de medlemsstater, hvor køretøjet, systemet, komponenten, den separate tekniske enhed, delen eller udstyret er blevet markedsført, nærmere oplysninger om denne alvorlige risiko. Distributøren underretter dem ligeledes om eventuelt trufne foranstaltninger og giver dem nærmere oplysninger, særligt om den alvorlige risiko og eventuelle korrigerende foranstaltninger truffet af fabrikanten.

4. Distributøren samarbejder på grundlag af en national myndigheds begrundede anmodning med den nationale myndighed med hensyn til enhver foranstaltning, der træffes i overensstemmelse med artikel 20 i forordning (EF) nr. 765/2008 for at fjerne de risici, der er i forbindelse med et køretøj, et system, en komponent, en separat teknisk enhed, en del eller udstyr, som han har gjort tilgængelig på markedet.

Artikel 18
Tilfælde, hvor fabrikantens forpligtelser finder anvendelse på importøren og distributøren

En importør eller distributør anses for at være en fabrikant i denne forordnings forstand og er underlagt fabrikantens forpligtelser i artikel 8, 11 og 12, hvis importøren eller distributøren gør et køretøj, et system, en komponent eller en separat teknisk enhed tilgængelig på markedet, registrerer den eller det eller er ansvarlig for ibrugtagningen heraf under eget navn

eller handelsmærke eller ændrer et køretøj, et system, en komponent eller en separat teknisk enhed på en sådan måde, at overensstemmelsen med de gældende krav kan påvirkes heraf.

Artikel 19
Identifikation af erhvervsdrivende

På anmodning fra en godkendende myndighed eller en markedsovervågningsmyndighed skal erhvervsdrivende i en periode på ti år efter markedsføringen af et køretøj og i en periode på fem år efter markedsføringen af et system, en komponent, en separat teknisk enhed, en del eller udstyr, skal give oplysninger om følgende:

a) identiteten for enhver erhvervsdrivende, som har leveret et køretøj, et system, en komponent, en separat teknisk enhed, en del eller udstyr til dem

b) identiteten for enhver erhvervsdrivende, som de har leveret et køretøj, et system, en komponent, en separat teknisk enhed, en del eller udstyr til.

KAPITEL III
EU-TYPEGODKENDELSESPROCEDURER

Artikel 20
EU-typegodkendelsesprocedurer

1. Ved ansøgning om typegodkendelse af et køretøj kan fabrikanten vælge én af følgende procedurer:

   a) trinvis typegodkendelse

   b) enkelttrintypegodkendelse

   c) blandet typegodkendelse.

   Derudover kan fabrikanten vælge etapevis typegodkendelse for et ukomplet eller færdiggjort komplet køretøj.

2. For typegodkendelse af systemer, komponenter og separate tekniske enheder anvendes alene enkelttrinstypegodkendelse.

3. Der meddeles etapevis typegodkendelse for en type ukomplet eller færdiggjort komplet køretøj, som under hensyntagen til køretøjets opbygningsstade, svarer til specifikationerne i informationsmappen som omhandlet i artikel 22, og som opfylder de tekniske krav i de relevante retsakter, der er opført i bilag IV.

   Etapevis typegodkendelse anvendes også for komplette køretøjer, der er ombygget eller ændret af en anden fabrikant efter færdiggørelse.

4. EU-typegodkendelsen for den sidste etape i færdigopbygningen meddeles først, når den godkendende myndighed har verificeret , at det køretøj, der typegodkendes i den sidste etape, på dette tidspunkt opfylder alle gældende tekniske krav. Dette omfatter en dokumentkontrol af alle krav henhørende under en EU-typegodkendelse for en ukomplet køretøjstype, som er givet i løbet af en etapevis procedure, selv hvis denne er givet for et køretøj fra en anden køretøjsklasse.

5. Valget af typegodkendelsesprocedure i stk. 1 berører ikke de gældende væsentlige krav, som den godkendte køretøjstype skal opfylde på det tidspunkt, hvor der meddeles typegodkendelse af et køretøj.

6. Etapevis typegodkendelse kan også anvendes af en enkelt fabrikant, forudsat at den ikke anvendes til at omgå de krav, der gælder for køretøjer bygget i en enkelt etape. Køretøjer, der er bygget af en enkelt fabrikant anses ikke i artikel 39, 40 og 47 i denne forordning for at være bygget i flere etaper.

Artikel 21
Ansøgning om EU-typegodkendelse

1. Fabrikanten skal til den godkendende myndighed indsende en ansøgning om EU-typegodkendelse ledsaget af den informationsmappe, der er omhandlet i artikel 22.

2. Der må kun indgives én ansøgning for en bestemt type køretøj, system, komponent eller separat teknisk enhed, og den må kun indgives i én medlemsstat.

3. Der skal indgives særskilt ansøgning for hver type køretøj, system, komponent eller separate teknisk enhed, der skal godkendes.

Artikel 22
Informationsmappe

1. Den i artikel 21, stk. 1, nævnte informationsmappe skal omfatte følgende:

   a) et oplysningsskema, jf. bilag I for éttrins eller blandet typegodkendelse eller bilag III for trinvis typegodkendelse

   b) alle data, tegninger, fotografier og andre oplysninger

   c) for køretøjer, en angivelse af, hvilke(n) procedure(r) der er valgt i overensstemmelse med artikel 20, stk. 1

   d) alle yderligere oplysninger, som den godkendende myndighed anmoder om i forbindelse med ansøgningsproceduren.

2. Informationsmappen skal forelægges i et elektronisk format, som stilles til rådighed af Kommissionen, men som også kan leveres på papir.

3. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 88 med henblik på at ændre bilag I og III for at tage hensyn til den tekniske og lovgivningsmæssige udvikling ved at ajourføre modellen for oplysningsskemaet, herunder et harmoniseret elektronisk format som omhandlet i stk. 2.

Artikel 23
Yderligere oplysninger, som skal indgives sammen med ansøgninger om visse EU-typegodkendelser

1. En ansøgning om trinvis typegodkendelse skal ud over informationsmappen som omhandlet i artikel 22 være ledsaget af det komplette sæt EU-typegodkendelsesattester, herunder de prøvningsrapporter, der kræves i henhold til de gældende retsakter, der er opført i bilag IV.

   Hvis der er tale om typegodkendelse af et system, en komponent eller en separat teknisk enhed i henhold til de gældende retsakter, der er opført i bilag IV, skal den godkendende myndighed have adgang til informationsmappen, indtil der udstedes eller nægtes typegodkendelse af et køretøj.

2. En ansøgning om blandet typegodkendelse skal ud over informationsmappen som omhandlet i artikel 22 være ledsaget af EU-typegodkendelsesattesterne, herunder de prøvningsrapporter, der kræves i henhold til de gældende retsakter, der er opført i bilag IV.

   For systemer, for hvilke der ikke er forelagt EU-typegodkendelsesattest, skal ansøgningen, foruden den informationsmappe, der er omhandlet i artikel 22, være ledsaget af de oplysninger, der er angivet i bilag I, til godkendelse af disse systemer i køretøjets godkendelsesfase og af en prøvningsrapport i stedet for EU-typegodkendelsesattesten.

3. En ansøgning om etapevis typegodkendelse skal være ledsaget af følgende oplysninger:

   a) i første etape: de dele af informationsmappen og EU-typegodkendelsesattesterne, som svarer til basiskøretøjets opbygningsstade

   b) i anden og alle følgende etaper: de dele af informationsmappen og de EU-typegodkendelsesattesterne, som svarer til den aktuelle fremstillingsetape, samt et eksemplar af den EU-typegodkendelsesattest, der er udstedt for køretøjet på den forudgående fremstillingsetape, samt udtømmende detaljerede oplysninger om enhver ændring af og tilføjelse til køretøjet, som fabrikanten har foretaget.

   De i litra a) og b) anførte oplysninger kan leveres i overensstemmelse med artikel 22, stk. 2.

4. Den godkendende myndighed og de tekniske tjenester skal have adgang til software og algoritmer for køretøjet.

   Den godkendende myndighed kan, hvis det er rimeligt, også pålægge fabrikanten at indgive yderligere oplysninger, der måtte være nødvendige for at afgøre, hvilke prøvninger der er påkrævet, eller for at lette udførelsen af disse prøvninger.

KAPITEL IV
GENNEMFØRELSEN AF EU-TYPEGODKENDELSESPROCEDURERNE

Artikel 24

Almindelige bestemmelser og gennemførelsen af EU-typegodkendelsesprocedurerne

1. For hver type køretøj, system, komponent eller separat teknisk enhed udstedes kun en EU-typegodkendelse.

2. En godkendende myndighed, der har modtaget en ansøgning i overensstemmelse med artikel 21, meddeler først EU-typegodkendelse efter at have verificeret alt det følgende:

   a) de ordninger til sikring af produktionens overensstemmelse, der er omhandlet i artikel 29

   b) at der endnu ikke er udstedt typegodkendelse for den pågældende type køretøj, system, komponent eller separat teknisk enhed

   c) at typen af køretøj, system, komponent eller separat teknisk enhed opfylder de gældende krav

d) i tilfælde af typegodkendelse af et køretøj i henhold til den trinvise, blandede eller etapevise procedure verificerer den godkendende myndighed i overensstemmelse med artikel 20, stk. 4, at systemerne, komponenterne og de separate tekniske enheder er omfattet af særskilte typegodkendelser i henhold til de krav, der gælder på tidspunktet for meddelelse af typegodkendelse af et køretøj.

3. Procedurerne for så vidt angår EU-typegodkendelse, jf. bilag V, og for så vidt angår etapevis typegodkendelse som anført i bilag XVII finder anvendelse.

Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 88 med henblik på at ændre bilag V for at tage hensyn til den lovgivningsmæssige og tekniske udvikling ved at ajourføre procedurerne for EU-typegodkendelse og bilag XVII for så vidt angår etapevis typegodkendelse.

4. Den godkendende myndighed samler en informationspakke, der omfatter informationsmappen som omhandlet i artikel 22, ledsaget af prøvningsrapporterne og alle andre dokumenter, som blev føjet til informationsmappen af den tekniske tjeneste eller den godkendende myndighed ved udførelsen af deres opgaver.

Informationspakken skal indeholde en indholdsfortegnelse med tydelig angivelse af alle sider og formatet for hvert dokument samt kronologisk registrering af administrationen af EU-typegodkendelsen.

Den godkendende myndighed stiller informationspakken til rådighed i en periode på ti år, efter at gyldigheden af pågældende EU-typegodkendelse er ophørt.

5. Den godkendende myndighed skal nægte at meddele EU-typegodkendelse, hvis den konstaterer, at en type køretøj, system, komponent eller separat teknisk enhed, selv om den opfylder de gældende krav, udgør en alvorlig risiko for sikkerheden eller i alvorlig grad kan skade miljøet eller den offentlige sundhed. I et sådant tilfælde sender den straks de godkendende myndigheder i de andre medlemsstater og Kommissionen en detaljeret sagsmappe, hvori den giver en begrundelse for sin beslutning, og dokumenterer de konstateringer, den har gjort.

6. I overensstemmelse med artikel 20, stk. 4 og 5 skal den godkendende myndighed, hvis der er tale om trinvise, blandede og etapevise typegodkendelsesprocedurer nægte at meddele EU-typegodkendelse, hvis den konstaterer, at systemer, komponenter eller separate tekniske enheder ikke opfylder kravene i denne forordning eller i de retsakter, der er opført i bilag IV.

Den godkendende myndighed anmoder de godkendende myndigheder, der har godkendt systemerne, komponenterne eller de separate tekniske enheder om at handle i overensstemmelse med artikel 54, stk. 2.

Artikel 25

Meddelelse om udstedelse, ændring, nægtelse og inddragelse af EU-typegodkendelse

1. Den godkendende myndighed sender inden for en frist på en måned efter udstedelse eller ændring af EU-typegodkendelsesattesten til de godkendende myndigheder i de andre medlemsstater og til Kommissionen en kopi af EU-typegodkendelsesattesten med bilag, herunder de prøvningsrapporter, der er omhandlet i artikel 23, for hver type køretøj, system, komponent eller teknisk enhed, den har godkendt. Denne kopi skal sendes via et fælles, sikkert elektronisk udvekslingssystem eller i form af en sikker elektronisk fil.

2. Den godkendende myndighed sender hver tredje måned til de godkendende myndigheder i de andre medlemsstater og Kommissionen en liste over EU-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.

3. Hvis den anmodes herom af en godkendende myndighed i en anden medlemsstat eller af Kommissionen, skal den godkendende myndighed, der har udstedt en EU-typegodkendelse, inden for en frist på en måned efter at have modtaget anmodningen fremsende den anmodende myndighed et eksemplar af EU-typegodkendelsesattesten med bilag via et fælles, sikkert elektronisk udvekslingssystem eller i form af en sikker elektronisk fil.

4. Den godkendende myndighed underretter hurtigst muligt de godkendende myndigheder i de øvrige medlemsstater og Kommissionen om sin nægtelse eller inddragelse af enhver EU-typegodkendelse med angivelse af grundene hertil.

5. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 88 med henblik på at ændre bilag XIV ved at ajourføre modellen for den meddelelse af EU-typegodkendelser for systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, som den har udstedt, ændret, nægtet eller inddraget.

Artikel 26
EU-typegodkendelsesattest

1. EU-typegodkendelsesattesten skal som bilag omfatte:

   a) den informationspakke, der er omhandlet i artikel 24, stk. 4

   b) de prøvningsrapporter, der kræves i henhold til de retsakter, der er omhandlet i artikel 28, stk. 1, i tilfælde af typegodkendelse af et system, en komponent eller en separat teknisk enhed, eller bilaget med prøvningsresultater i tilfælde af typegodkendelse af et køretøj

   c) navn(e), stilling(er) og underskriftsprøve(r) for den eller de personer i virksomheden, som har bemyndigelse til at underskrive typeattester

   d) et udfyldt eksemplar af typeattesten, hvis der er tale om en EU-typegodkendelse af et køretøj.

2. EU-typegodkendelsesattesten skal udstedes i overensstemmelse med den model, der er fastlagt i bilag VI og nummereret i overensstemmelse med den harmoniserede ordning, der er fastlagt i bilag VII. Bilaget med prøvningsresultater indgives ved anvendelse af den model, der findes i bilag VIII. Der skal være adgang til disse dokumenter i elektronisk format.

   Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 88 med henblik på at ændre bilag VI, VII og VIII for at tage hensyn til den tekniske og lovgivningsmæssige udvikling ved at ajourføre modellerne for henholdsvis typegodkendelsesattesten, dennes nummereringssystem og bilaget med prøvningsresultater, herunder i de relevante elektroniske formater.

3. For hver enkelt type køretøj, system, komponent eller separat teknisk enhed skal den godkendende myndighed:

a) udfylde alle de relevante afsnit af EU-typegodkendelsesattesten, herunder dens bilag

b) samle indholdsfortegnelsen til informationspakken

c) hurtigst muligt udstede den udfyldte EU-typegodkendelsesattest med bilag til ansøgeren.

4. I tilfælde af en EU-typegodkendelse, hvis gyldighedsperiode er begrænset i overensstemmelse med artikel 37 og 41 og del III i bilag IV, eller i forhold til hvilken visse bestemmelser i denne forordning eller i de retsakter, der er nævnt i bilag IV, ikke finder anvendelse, skal EU-typegodkendelsesattesten indeholde oplysninger om sådanne begrænsninger eller den manglende anvendelse af de relevante bestemmelser.

5. Hvis køretøjsfabrikanten vælger den blandede typegodkendelsesprocedure, skal den godkendende myndighed udfylde informationspakken med henvisninger til de prøvningsrapporter, der kræves i de retsakter, som er omhandlet i artikel 28, stk. 1, for systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, for hvilke der ikke er udstedt EU-typegodkendelsesattest.

6. Hvis fabrikanten vælger proceduren for enkelttrinsgodkendelse, skal den godkendende myndighed skal vedlægge EU-typegodkendelsesattesten en liste over relevante retsakter i henhold til modellen i tillægget til bilag VI.

Artikel 27

Særlige bestemmelser om EU-typegodkendelser af systemer, komponenter eller separate tekniske enheder

1. Der meddeles EU-typegodkendelse af et system, en komponent eller en separat teknisk enhed, der er i overensstemmelse med angivelserne i informationsmappen som omhandlet i artikel 22, og som opfylder de tekniske krav, der er fastsat i de relevante retsakter, der er opført i bilag IV.

2. 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 typegodkendelse af komponenter eller separate tekniske enheder, medmindre dette kræves i de relevante retsakter opført i bilag IV.

3. Hvis en komponent eller separat teknisk enhed kun kan fungere efter hensigten eller tilbyde særlig funktionalitet i forbindelse med andre af køretøjets dele, og en verificering af opfyldelsen af kravene derfor kun kan foretages, når komponenten eller den separate tekniske enhed er koblet sammen med andre af køretøjets dele, skal anvendelsesområdet for EU-typegodkendelsen af komponenten eller den separate tekniske enhed begrænses tilsvarende.

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

Hvis en komponent eller separat teknisk enhed er monteret i et køretøj, skal den godkendende myndighed på tidspunktet for godkendelse af køretøjet verificere overensstemmelsen med eventuelle gældende begrænsninger i anvendelsen og betingelser for monteringen.

Artikel 28
Påkrævede prøvninger med henblik på EU-typegodkendelse

1. Overensstemmelse med de tekniske krav i denne forordning og i de retsakter, der er opført i bilag IV, skal påvises ved hjælp af passende prøvninger i overensstemmelse med de relevante retsakter, der er opført i bilag IV, og som udføres af udpegede tekniske tjenester.

2. Fabrikanten stiller de køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder til rådighed for den godkendende myndighed, som i henhold til de relevante retsakter opført i bilag IV kræves til udførelsen af de påkrævede prøvninger.

3. De påkrævede prøvninger skal udføres på køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder, som er repræsentative for den type, der skal godkendes.

4. Efter anmodning fra fabrikanten og efter aftale med den godkendende myndighed kan der i overensstemmelse med bilag XVI anvendes virtuelle prøvningsmetoder som alternativ til de prøvningsprocedurer, der er omhandlet i stk. 1.

5. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 88 med henblik på at ændre bilag XVI for at tage hensyn til den tekniske og lovgivningsmæssige udvikling ved at ajourføre den liste over retsakter, i forbindelse med hvilke der kan anvendes virtuelle prøvningsmetoder af en fabrikant eller en teknisk tjeneste, og de specifikke betingelser for anvendelse af virtuelle prøvningsmetoder.

Artikel 29
Ordninger til sikring af produktionens overensstemmelse

1. Når en godkendende myndighed har meddelt EU-typegodkendelse, træffer den de fornødne foranstaltninger i overensstemmelse med bilag X for, om nødvendigt i samarbejde med de godkendende myndigheder i de øvrige medlemsstater, at verificere, at fabrikanten producerer køretøjerne, systemerne, komponenterne eller de separate tekniske enheder i overensstemmelse med den godkendte type.

2. En godkendende myndighed, der har meddelt EU-typegodkendelse af et køretøj, skal verificere et statistisk relevant antal prøver af køretøjer og typeattester med hensyn til overensstemmelse med artikel 34 og 35 og verificere, at oplysningerne i typeattesterne er korrekte.

3. Når en godkendende myndighed har meddelt EU-typegodkendelse, træffer den de fornødne foranstaltninger for, om nødvendigt i samarbejde med de godkendende myndigheder i de øvrige medlemsstater, at verificere, at de ordninger, der er omhandlet i stk. 1 og 2, stadig er tilstrækkelige til at sikre, at de køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, der er i produktion, fortsat er i overensstemmelse med den godkendte type, og typeattesterne fortsat er i overensstemmelse med artikel 34 og 35.

4. For at verificere, at et køretøj, et system, en komponent eller en separat teknisk enhed er i overensstemmelse med den godkendte type skal den godkendende myndighed, der har meddelt EU-typegodkendelsen, udføre de kontroller eller prøvninger, som er påkrævede for EU-typegodkendelsen, på prøveeksemplarer udtaget hos fabrikanten, herunder i produktionsanlæg.

5. Når en godkendende myndighed, der har meddelt EU-typegodkendelse, konstaterer, at fabrikanten ikke længere producerer køretøjerne, systemerne, komponenterne eller

de separate tekniske enheder i overensstemmelse med den godkendte type, eller at typeattesterne ikke længere er i overensstemmelse med artikel 34 og 35, selv om produktionen fortsætter, træffer den de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at proceduren for produktionens overensstemmelse følges korrekt, eller inddrager typegodkendelsen.

6. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 88 med henblik på at ændre bilag X for at tage hensyn til den tekniske og lovgivningsmæssige udvikling ved at ajourføre procedurerne for produktionens overensstemmelse.

Artikel 30
National gebyrstruktur til dækning af omkostninger ved typegodkendelse og markedsovervågning

1. Medlemsstaterne udarbejder en national gebyrstruktur, som skal dække omkostningerne til deres typegodkendelses- og markedsovervågningsaktiviteter samt til typegodkendelsesprøvning og prøvning af produktionens overensstemmelse og inspektioner, der udføres af de tekniske tjenester, som de har udpeget.

2. De nationale gebyrer opkræves fra fabrikanter, som har ansøgt om typegodkendelse i den pågældende medlemsstat. Gebyrer må ikke opkræves direkte af de tekniske tjenester.

3. Den nationale gebyrstruktur skal også dække udgifterne til verifikationsinspektioner og -prøvninger af overholdelsen gennemført af Kommissionen i overensstemmelse med artikel 9. Disse bidrag betragtes som eksterne formålsbestemte indtægter for Den Europæiske Unions almindelige budget i henhold til artikel 21, stk. 4, i finansforordningen[26].

4. Medlemsstaterne skal meddele detaljerede oplysninger om deres nationale gebyrstruktur til de øvrige medlemsstater og Kommissionen. Den første meddelelse finder sted den [*datoen for denne forordnings ikrafttræden + 1 år*]. Senere opdateringer af de nationale gebyrstrukturer skal meddeles de øvrige medlemsstater og Kommissionen på årsbasis.

5. Kommissionen kan vedtage gennemførelsesretsakter med henblik på at fastlægge det supplerende beløb, der er omhandlet i stk. 3, som skal anvendes på de nationale gebyrer, der er omhandlet i stk. 1. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 87, stk. 2.

KAPITEL V
ÆNDRINGER AF OG GYLDIGHED FOR EU-TYPEGODKENDELSER

Artikel 31
Generelle bestemmelser om ændringer af og gyldighed for EU-typegodkendelser

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

[26] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012 af 25. oktober 2015 om de finansielle regler vedrørende Unionens almindelige budget og om ophævelse af Rådets forordning (EF, Euratom) nr. 1605/2002 (EUT L 298 af 26.10.2012, s. 1-96).

Den godkendende myndighed tager stilling til, om denne ændring skal udformes som en revision eller en udvidelse af EU-typegodkendelsen efter de procedurer, der er fastsat i artikel 32, eller om ændringen kræver en ny typegodkendelse.

2. Ansøgning om denne ændring indgives udelukkende til den godkendende myndighed, der har udstedt den oprindelige EU-typegodkendelse.

3. Hvis den godkendende myndighed finder, at denne ændring gør det nødvendigt at gentage inspektioner eller prøvninger, underretter den fabrikanten herom.

4. Når den godkendende myndighed på grundlag af de inspektioner eller prøvninger, der er omhandlet i stk. 3, finder, at kravene til EU-typegodkendelse stadig er opfyldt, finder de procedurer, der er omhandlet i artikel 32 anvendelse.

5. Hvis den godkendende myndighed finder, at ændringerne i de oplysninger, der er registreret i informationspakken så væsentlige, at de ikke kan dækkes af en udvidelse af den eksisterende typegodkendelse, skal den nægte at ændre EU-typegodkendelsen og anmode fabrikanten om at ansøge om en ny EU-typegodkendelse.

Artikel 32
Revision og udvidelse af EU-typegodkendelser

1. Ændringen betegnes som en "revision", hvis den godkendende myndighed konstaterer, at den pågældende type køretøj, system, komponent eller separate tekniske enhed trods den ændring i de oplysninger, der er registreret i informationspakken, fortsætter med at opfylde de gældende krav for denne type, og at det derfor ikke nødvendigt at gentage inspektioner eller prøvninger.

   I sådanne tilfælde skal den godkendende myndighed straks udstede de nødvendige rettelsesblade til informationspakken, idet hvert enkelt rettelsesblad mærkes tydeligt med ændringens art og datoen for den nye udstedelse, eller udstede en konsolideret, ajourført version af informationspakken ledsaget af en detaljeret beskrivelse af ændringerne.

2. Ændringen betegnes som en "udvidelse", hvis den godkendende myndighed finder, at oplysningerne i informationspakken er blevet ændret, og et af følgende forhold gør sig gældende:

   a) der kræves yderligere inspektioner eller nye prøvninger for at verificere en konsekvent overholdelse af de krav, som den eksisterende typegodkendelse er baseret på

   b) der er foretaget ændringer i EU-typegodkendelsesattesten, bortset fra i bilagene

   c) nye krav i henhold til en af de retsakter, der er opført i bilag IV, finder anvendelse på den godkendte type køretøj, system, komponent eller separate tekniske enhed.

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

3. Hver gang der udstedes ændrede blade eller udsendes en samlet, ajourført version, rettes også indekset til informationspakken, således at datoen for den seneste

udvidelse eller revision eller datoen for den seneste konsolidering af den ajourførte version fremgår.

4. Der kræves ingen udvidelse af typegodkendelsen af et køretøj, hvis de nye krav, der er nævnt i stk. 2, litra c), teknisk set 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 33
Gyldighedens ophør

1. Typegodkendelse af køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder, der skal udstedes for en begrænset periode på 5 år uden mulighed for forlængelse. Udløbsdatoen angives i typegodkendelsesattesten. Efter udløbet af den typegodkendelsesattest kan den fornyes efter ansøgning fra fabrikanten, og kun hvis den godkendende myndighed har verificeret, at typen af køretøj, system, komponent og separat teknisk enhed opfylder alle kravene i de relevante retsakter for nye køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder af den pågældende type.

2. En EU-typegodkendelse af et køretøj bliver ugyldig før udløbsdatoen i følgende tilfælde:

   a) når nye krav, som finder anvendelse på den godkendte køretøjstype, bliver obligatoriske i forbindelse med tilgængeliggørelsen på markedet, registrering eller ibrugtagning af køretøjet, og typegodkendelsen ikke kan forlænges i overensstemmelse med artikel 32, stk. 2, litra c)

   b) hvis produktionen af køretøjer i overensstemmelse med den godkendte type køretøj er definitivt indstillet på frivillig basis

   c) når gyldigheden af typegodkendelsesattesten udløber som følge af en begrænsning i henhold til artikel 37, stk. 6

   d) når typegodkendelsen er blevet inddraget i overensstemmelse med artikel 29, stk. 5, eller artikel 53, stk. 1

   e) hvor det er konstateret, at typegodkendelsen er baseret på falske erklæringer eller forfalskning af prøvningsresultater, hvor data blev tilbageholdt, som ville have ført til et afslag på godkendelse.

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

4. Når produktionen af en bestemt type køretøj, system, komponent eller separat teknisk enhed indstilles permanent, skal fabrikanten straks underrette den godkendende myndighed, der har meddelt EU-typegodkendelsen for denne type køretøj, system, komponent eller separat teknisk enhed, herom.

   Inden for en måned efter modtagelse af den underretning, der er omhandlet i første afsnit, underretter den godkendende myndighed, der har meddelt EU-godkendelse af typen af køretøj, system, komponent eller separat teknisk enhed, de godkendende myndigheder i de øvrige medlemsstater herom.

5. Hvis en EU-typegodkendelsesattest for en type køretøj, system, komponent eller separat teknisk enhed er ved at blive ugyldig, skal fabrikanten straks underrette den godkendende myndighed, der har meddelt EU-typegodkendelsen, herom.

6. Efter modtagelsen af den underretning, der er indsendt af fabrikanten, skal den godkendende myndighed, der har meddelt EU-typegodkendelsen, hvor det er relevant, straks meddele de godkendende myndigheder i de øvrige medlemsstater og Kommissionen alle relevante oplysninger om tilgængeliggørelse på markedet, registrering eller ibrugtagning af køretøjer.

   Denne meddelelse skal indeholde produktionsdatoen og identifikationsnummeret ("VIN"), som defineret i artikel 2 Kommissionens forordning (EU) nr. 19/2011[27], for det sidste køretøj, der er produceret.

KAPITEL VI
TYPEATTEST OG MÆRKNING

Artikel 34
Generelle bestemmelser om typeattesten

1. Fabrikanten udsteder en typeattest i papirformat, der skal ledsage ethvert køretøj, uanset om dette er komplet, ukomplet eller færdiggjort komplet, som produceres i overensstemmelse med den godkendte køretøjstype.

   Typeattesten leveres gratis til køberen sammen med køretøjet. Dens levering må ikke gøres afhængig af en udtrykkelig anmodning eller indsendelse af yderligere oplysninger til fabrikanten.

   I en periode på ti år efter køretøjets produktionsdato udsteder fabrikanten, på anmodning af ejeren af køretøjet, en genpart af typeattesten til ejeren af køretøjet mod en betaling, der ikke overstiger omkostningerne ved udstedelsen. Ordet "genpart" skal være tydeligt og synligt angivet på forsiden af genparten af typeattesten.

2. Fabrikanten anvender den model af typeattesten, der er fastsat i bilag IX.

   Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 88 med henblik på at ændre bilag IX for at tage hensyn til den tekniske og lovgivningsmæssige udvikling ved at ajourføre modellen for typeattesten.

3. Typeattesten udfærdiges på mindst et af Unionens officielle sprog.

4. Den eller de personer, som har bemyndigelse til at underskrive typeattester, skal være ansat af fabrikanten og være behørigt bemyndiget til på fabrikantens vegne at påtage sig det fulde juridiske ansvar med hensyn til et køretøjs udformning og konstruktion eller produktionens overensstemmelse.

[27] Kommissionens forordning (EU) nr. 19/2011 om krav til typegodkendelse af fabrikantens lovpligtige fabrikationsplade og af identifikationsnummer (VIN) til motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 661/2009 om krav til typegodkendelse for den generelle sikkerhed af motorkøretøjer, påhængskøretøjer dertil samt systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (EUT L 8 af 12.1.2011, s. 1).

5. Hele typeattesten udfyldes, og den må ikke indeholde begrænsninger med hensyn til køretøjets brug, bortset fra de begrænsninger, som der er fastsat bestemmelser om i denne forordning eller i de retsakter, der er opført i bilag IV.

6. Med forbehold af stk. 1 kan fabrikanten fremsende typeattesten elektronisk til de nationale registreringsmyndigheder.

Artikel 35
Særlige bestemmelser om typeattesten

1. For ukomplette eller færdiggjorte komplette køretøjer udfylder fabrikanten kun de punkter i typeattesten, som vedrører dele, der er tilføjet eller ændret på det aktuelle godkendelsestrin, og vedføjer i givet fald alle typeattester fra de forudgående trin.

2. Typeattesten skal for køretøjer godkendt i henhold til artikel 37 som overskrift have: "For komplette/færdiggjorte komplette køretøjer typegodkendt i henhold til artikel 37 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 201X/XXX af ... om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer (foreløbig godkendelse)"[*PO: please insert the reference*]".

3. Typeattesten skal for køretøjer, som er typegodkendt i overensstemmelse med artikel 39, som overskrift have "For komplette/færdiggjorte komplette 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 produktionen, der er tildelt for det pågældende år.

Artikel 36
Foreskrevet skilt
og typegodkendelsesmærke på komponenter og separate tekniske enheder

1. Fabrikanten af et køretøj forsyner hvert køretøj fremstillet i overensstemmelse med den godkendte type med det foreskrevne skilt med den behørige mærkning, der kræves i henhold til de relevante retsakter, der er opført i bilag IV.

2. Fabrikanten af en komponent eller en separat teknisk enhed anbringer på alle komponenter og separate tekniske enheder, der er fremstillet i overensstemmelse med den godkendte type, uanset om de indgår i et system, typegodkendelsesmærket, der kræves i henhold til de relevante retsakter, der er opført i bilag IV.

   Såfremt et sådant typegodkendelsesmærke ikke er påkrævet, anbringer fabrikanten mindst sit fabriks- eller firmamærke og typenummer eller et identifikationsnummer på komponenten eller den separate tekniske enhed.

3. EU-typegodkendelsesmærket skal være i overensstemmelse med bilag VII.

KAPITEL VII
NYE TEKNOLOGIER OG NYE PRINCIPPER

Artikel 37
Undtagelser for nye teknologier og nye principper

1. Fabrikanten kan ansøge om EU-typegodkendelse af en type køretøj, system, komponent eller separat teknisk enhed, hvori indgår nye teknologier eller principper,

som er ikke-overensstemmende med en eller flere af de retsakter, der er anført i bilag IV.

2. Den godkendende myndighed meddeler den EU-typegodkendelse, der er omhandlet i stk. 1, når alle følgende betingelser er opfyldt:

   a) ansøgningen om EU-typegodkendelse indeholder en begrundelse for, hvorfor de pågældende teknologier eller nye principper forhindrer køretøjet, systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed i at være i overensstemmelse med en eller flere af retsakterne opført i bilag IV

   b) ansøgningen om EU-typegodkendelse beskriver den nye teknologis eller det nye princips sikkerhedsmæssige og miljømæssige virkninger og de foranstaltninger, der er truffet for at sikre, at der mindst er opnået samme niveau af sikkerhed og miljøbeskyttelse som det, der opnås med de krav, som der søges om undtagelse fra.

   c) der forelægges prøvningsbeskrivelser og -resultater, der påviser, at betingelsen i litra b) er opfyldt.

3. Meddelelse af EU-typegodkendelser med undtagelse for nye teknologier eller nye principper kræver tilladelse fra Kommissionen. Denne tilladelse gives ved hjælp af en gennemførelsesretsakt. Denne gennemførelsesretsakt vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 87, stk. 2.

4. Indtil Kommissionens afgørelse om tilladelse foreligger, kan den godkendende myndighed allerede udstede en foreløbig EU-typegodkendelse, der kun er gyldig i medlemsstaten for den pågældende godkendende myndighed, for en køretøjstype, der er omfattet af den undtagelse, der ansøges om. Den godkendende myndighed underretter straks Kommissionen og andre medlemsstater herom ved hjælp af en sagsmappe, der indeholder de oplysninger, der er omhandlet i stk. 2.

   EU-typegodkendelsens foreløbige karakter og begrænsede territoriale gyldighed skal fremgå af overskriften på typegodkendelsesattesten og overskriften på typeattesten.

5. Godkendende myndigheder fra andre medlemsstater kan beslutte at acceptere den foreløbige EU-typegodkendelse, der er nævnt i stk. 4, på deres område, forudsat at de skriftligt underretter den godkendende myndighed, der har meddelt den midlertidige godkendelse, om deres accept.

6. Hvor det er relevant, skal det i tilladelsen fra Kommissionen, der er omhandlet i stk. 3, angives, hvorvidt den er underlagt begrænsninger, navnlig med hensyn til det maksimale antal køretøjer, der er omfattet. I alle tilfælde er EU-typegodkendelsen gyldig i mindst 36 måneder.

7. Hvis Kommissionen beslutter at nægte at give den i stk. 3 omhandlede tilladelse, giver den godkendende myndighed straks indehaveren af den foreløbige typegodkendelse, der er omhandlet i stk. 4, meddelelse om, at den foreløbige EU-typegodkendelse vil blive inddraget seks måneder efter datoen for Kommissionens afslag.

   Køretøjer, der er fremstillet i overensstemmelse med den foreløbige EU-godkendelse, inden dens gyldighed ophørte, kan markedsføres, registreres eller ibrugtages i de medlemsstater, der har accepteret den foreløbige EU-typegodkendelse i henhold til stk. 5.

Artikel 38
Efterfølgende tilpasning af retsakter

1. Hvis Kommissionen har godkendt meddelelse af EU-typegodkendelse i henhold til artikel 37, træffer den omgående de nødvendige foranstaltninger til at tilpasse de berørte retsakter til den seneste teknologiske udvikling.

   Hvis undtagelsen i henhold til artikel 37 har relation til et FN/ECE-regulativ, foreslår Kommissionen en ændring af det relevante FN/ECE-regulativ efter bestemmelserne i bilag III til Rådets afgørelse 97/836/EF.

2. Så snart de relevante retsakter er blevet ændret, ophæves enhver begrænsning i Kommissionens afgørelse om meddelelsen af EU-typegodkendelsen.

3. Hvis de nødvendige skridt til at tilpasse retsakterne, der er nævnt i stk. 1, ikke er blevet truffet, kan Kommissionen godkende en forlængelse af den midlertidige EU-typegodkendelse ved en afgørelse og på anmodning fra den medlemsstat, der meddelte den midlertidige EU-typegodkendelse. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 87, stk. 2.

KAPITEL VIII
KØRETØJER PRODUCERET I SMÅ SERIER

Artikel 39
EU-typegodkendelse af køretøjer fremstillet i små serier

1. På fabrikantens anmodning og inden for de kvantitative grænser, der er fastlagt i punkt 1 i bilag XII skal medlemsstaterne meddele EU-typegodkendelse af en type køretøj fremstillet i små serier, som mindst opfylder de krav, der er fastsat i tillæg 1 til del I i bilag IV.

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

3. EU-typegodkendelsesattester for køretøjer, der fremstilles i små serier, skal nummereres i henhold til bilag VII.

Artikel 40
National typegodkendelse af køretøjer fremstillet i små serier

1. Fabrikanten kan ansøge om en national typegodkendelse af en type køretøj fremstillet i små serier inden for de kvantitative årlige grænser, der er fastlagt afsnit 2 i bilag XII. Disse grænser finder anvendelse i forbindelse med, at køretøjer af den godkendte type gøres tilgængelige på markedet, registreres eller tages i brug på markedet i hver enkelt medlemsstat inden for et givet år.

2. Medlemsstaterne kan beslutte at undtage enhver type køretøj som omhandlet i stk. 1 for et eller flere af de materielle krav, der er fastsat i de retsakter, der er opført i bilag IV, forudsat at disse medlemsstater fastsætter relevante alternative krav.

3. Ved national typegodkendelse af køretøjer fremstillet i små serier skal den typegodkendende myndighed acceptere systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, der er typegodkendt i overensstemmelse med de retsakter, der er opført i bilag IV.

4. Den nationale typegodkendelsesattest for køretøjer fremstillet i små serier udfærdiges i henhold til den model, der er fastlagt i bilag VI, men skal bære overskriften

"National typegodkendelsesattest for køretøjer fremstillet i små serier" og skal specificere indholdet og karakteren af de undtagelser, der er meddelt i henhold til stk. 2. Typegodkendelsesattesterne nummereres i henhold til det harmoniserede system i bilag VII.

Artikel 41

Gyldigheden af en national typegodkendelse af køretøjer fremstillet i små serier

1. Gyldigheden af en national typegodkendelse af køretøjer fremstillet i små serier skal begrænses til den medlemsstat, hvis godkendende myndighed har udstedt den.

2. På anmodning fra fabrikanten, sender den godkendende myndighed de godkendende myndigheder i de af fabrikanten angivne medlemsstater en kopi af typegodkendelsesattesten og dens bilag, enten som anbefalet eller elektronisk post.

3. De godkendende myndigheder i de af fabrikanten angivne medlemsstater skal inden tre måneder efter modtagelsen af de i stk. 2 omhandlede dokumenter, beslutte, om de accepterer typegodkendelsen eller ej.

   Medlemsstaternes godkendende myndigheder skal acceptere den nationale typegodkendelse, medmindre de har rimelige grunde til at mene, at de nationale tekniske krav, efter hvilke køretøjet er godkendt, ikke svarer til deres egne krav.

4. De godkendende myndigheder i medlemsstaterne skal inden for to måneder meddele deres beslutning til den godkendende myndighed, der har meddelt national typegodkendelse.

5. Efter anmodning fra en ansøger, der ønsker i en anden medlemsstat at markedsføre, registrere eller ibrugtage et køretøj med national typegodkendelse af køretøjer fremstillet i små serier, leverer den godkendende myndighed, der har meddelt den nationale typegodkendelse af køretøjer fremstillet i små serier, den nationale myndighed i den anden medlemsstat et eksemplar af typegodkendelsesattesten, herunder informationspakken.

   Medlemsstaternes godkendende myndigheder skal markedsføringen, registrering eller ibrugtagningen af et sådant køretøj, medmindre de har rimelige grunde til at mene, at de nationale tekniske krav, efter hvilke køretøjstypen er godkendt, ikke svarer til deres egne krav.

KAPITEL IX
INDIVIDUELLE GODKENDELSER AF KØRETØJER

Artikel 42

Individuelle EU-godkendelser af køretøjer

1. Medlemsstaterne udsteder individuel EU-godkendelse for et køretøj, der opfylder kravene i tillæg 2 til del I i bilag IV eller, for køretøjer til særlig anvendelse, i del III i bilag IV.

2. En ansøgning om individuel EU-godkendelse indsendes af fabrikanten eller køretøjets ejer eller af en repræsentant for denne, forudsat at denne repræsentant er etableret i Unionen.

3. Medlemsstaterne skal ikke udføre destruktive prøvninger for at fastslå, om køretøjet opfylder kravene i stk. 1, men skal gøre brug af alle relevante oplysninger fra ansøgeren til dette formål.

4. En individuel EU-godkendelsesattest for et køretøj skal være i overensstemmelse med den model, der er fastsat i bilag VI. Individuelle EU-godkendelsesattester for køretøjer nummereres i henhold til bilag VII.

5. Medlemsstaterne skal tillade markedsføring, registrering eller ibrugtagning af køretøjer med gyldig individuel EU-godkendelsesattest for køretøj.

Artikel 43
Nationale individuelle godkendelser af køretøjer

1. Medlemsstaterne kan beslutte at undtage et bestemt type køretøj, uanset om det er unikt eller ej, fra overholdelsen af en eller flere af bestemmelserne i denne forordning eller fra de materielle krav, der er fastsat i de retsakter, der er opført i bilag IV, forudsat at disse medlemsstater fastsætter relevante alternative krav.

2. En ansøgning om national individuel godkendelse af køretøj indsendes af fabrikanten eller køretøjets ejer eller af en repræsentant for denne, forudsat at denne repræsentant er etableret i Unionen.

3. Medlemsstaterne skal ikke udføre destruktive prøvninger for at fastslå, om køretøjet opfylder de alternative krav i stk. 1, men skal gøre brug af alle relevante oplysninger fra ansøgeren til dette formål.

4. Ved national individuel godkendelse af køretøj skal den typegodkendende myndighed acceptere systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, der er typegodkendt i overensstemmelse med de retsakter, der er opført i bilag IV.

5. En medlemsstat skal straks en national individuel godkendelsesattest for et køretøj, hvis køretøjet svarer til den beskrivelse, der er vedlagt ansøgningen, og opfylder de relevante alternative krav.

6. Formatet for den nationale individuelle godkendelsesattest for et køretøj skal baseres på modellen for EU-typegodkendelsesattest, der er fastsat i bilag VI, og skal mindst indeholde de oplysninger, der er nødvendige for at udfylde ansøgningen om registrering som fastsat i Rådets direktiv 1999/37/EF[28].

   En national individuel godkendelsesattest skal mærkes med det pågældende køretøjs VIN-nummer og bære titlen "National individuel godkendelsesattest for køretøj".

Artikel 44
Gyldighed for nationale individuelle godkendelser af køretøjer

1. Gyldigheden af en national individuel godkendelse af et køretøj skal begrænses til den medlemsstat, der har udstedt den.

2. På anmodning fra en ansøger, der ønsker i en anden medlemsstat at tilgængeliggøre på markedet, registrere eller ibrugtage et køretøj med en national individuel godkendelse, skal den medlemsstat, der har udstedt godkendelsen, sende ansøgeren

[28] Rådets direktiv 1999/37/EF af 29. april 1999 om registreringsdokumenter for motorkøretøjer (EFT L 138 af 1.6.1999, s. 57).

en redegørelse for de tekniske bestemmelser, som køretøjet er godkendt på grundlag af.

3. En medlemsstat skal tillade, at et køretøj, som en anden medlemsstat har meddelt national individuel køretøjsgodkendelse af i henhold til artikel 43, gøres tilgængeligt på markedet, registreres eller ibrugtages, medmindre den pågældende medlemsstat har rimelig grund til at antage, at de relevante alternative krav, som køretøjet er godkendt efter, ikke svarer til dens egne bestemmelser.

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

Artikel 45
Særlige bestemmelser

1. De procedurer, der er fastsat i artikel 43 og 44, kan anvendes på et bestemt køretøj på de forskellige trin i færdigopbygningen af køretøjet i overensstemmelse med den etapevise typegodkendelsesprocedure.

2. De procedurer, der er fastsat i artikel 43 og 44, 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 X
TILGÆNGELIGGØRELSE PÅ MARKEDET, REGISTRERING ELLER IBRUGTAGNING

Artikel 46
Tilgængeliggørelse på markedet, registrering eller ibrugtagning af andre køretøjer end restkøretøjer

1. Med forbehold af artikel 49-51 må køretøjer, for hvilke EU-typegodkendelse af køretøjer er obligatorisk, eller for hvilke fabrikanten har opnået en sådan typegodkendelse, kun gøres tilgængelige på markedet, registreres eller ibrugtages, hvis de er ledsaget af en gyldig typeattest udstedt i overensstemmelse med artikel 34 og 35.

   Ukomplette køretøjer kan gøres tilgængelige på markedet eller ibrugtages, men de nationale myndigheder, der er ansvarlige for registrering af køretøjer, kan nægte registrering og tilladelse til brug på vej for sådanne køretøjer.

2. Køretøjer, der er undtaget fra kravet om typeattest, må også tilgængeliggøres på markedet, registreres, sælges eller ibrugtages, hvis de opfylder de relevante tekniske krav i denne forordning.

3. Antallet af køretøjer, der fremstilles i små serier, der tilgængeliggøres på markedet, registreres eller ibrugtages inden for et enkelt år, må ikke overstige de kvantitative årlige grænser, der er fastsat i bilag XII.

Artikel 47

Tilgængeliggørelse på markedet, registrering eller ibrugtagning af restkøretøjer

1. Restkøretøjer, hvis EU-typegodkendelse ikke længere er gyldig i henhold til artikel 33, stk. 2, litra a), kan kun gøres tilgængelige på markedet, registreres eller ibrugtages, hvis de krav, der er fastsat i stk. 4, og de frister, der er fastsat i stk. 2 og 4 overholdes.

   Første afsnit finder kun anvendelse på køretøjer, der allerede var på Unionens område, og som endnu ikke var tilgængeliggjort på markedet, registreret eller taget i brug, før deres EU-typegodkendelse havde mistet sin gyldighed.

2. Stk. 1 finder anvendelse på komplette køretøjer i en periode på 12 måneder fra den dato, hvor EU-typegodkendelsen blev ugyldig, og på færdiggjorte komplette køretøjer i en periode på 18 måneder fra denne dato.

3. En fabrikant, der ønsker at gøre tilgængelig på markedet, registrere eller ibrugtage restkøretøjer i overensstemmelse med stk. 1, indgiver en ansøgning herom til de nationale myndigheder i den medlemsstat, der har udstedt EU-typegodkendelsen. I ansøgningen angives de tekniske eller økonomiske grunde, der er til hinder for, at køretøjerne er i overensstemmelse med de nye typegodkendelseskrav, og de pågældende køretøjers VIN.

   Den berørte nationale myndighed skal træffe afgørelse inden for tre måneder efter modtagelse af anmodningen, om at tillade markedsføring, registrering og ibrugtagning af sådanne køretøjer inden for den pågældende medlemsstats område, og fastsætte antallet af køretøjer, for hvilke der kan gives tilladelse.

4. Kun restkøretøjer med en gyldig typeattest, som har været gyldig i mindst tre måneder efter udstedelsen, men for hvilken typegodkendelsen ikke længere er gyldig i henhold til artikel 33, stk. 2, litra a), kan gøres tilgængelige på markedet, registreres eller ibrugtages i Unionen.

5. Typeattesten for de køretøjer, der tilgængeliggøres på markedet, registreres eller ibrugtages i overensstemmelse med denne artikel, skal indeholde en særlig påtegning, der angiver, at disse køretøjer er restkøretøjer, samt den dato, indtil hvilken disse køretøjer kan tilgængeliggøres på markedet, registreres eller ibrugtages i Unionen.

6. Medlemsstaterne fører en fortegnelse over VIN-koden for de køretøjer, som de har tilladt tilgængeliggjort på markedet, registreret eller ibrugtaget i overensstemmelse med denne artikel.

Artikel 48

Tilgængeliggørelse på markedet og ibrugtagning af komponenter og separate tekniske enheder

1. Komponenter eller separate tekniske enheder, herunder dem, der er beregnet til eftermarkedet, må kun gøres tilgængelige på markedet eller ibrugtages, hvis de er i overensstemmelse med kravene i de relevante retsakter opført i bilag IV og er behørigt mærket i overensstemmelse med artikel 36.

2. Stk. 1 finder ikke anvendelse på komponenter eller separate tekniske enheder, som er fremstillet eller specielt konstrueret til nye køretøjer, som ikke er omfattet af denne forordning.

3. Medlemsstaterne kan tillade tilgængeliggørelse på markedet eller ibrugtagning af komponenter eller separate tekniske enheder, der er undtaget i henhold til artikel 37 eller er beregnet til brug på køretøjer, der er omfattet af godkendelser meddelt i henhold til artikel 39, 40, 42 og 43 for så vidt angår den pågældende komponent eller separate tekniske enhed.

4. Medlemsstaterne kan også tillade tilgængeliggørelse på markedet eller ibrugtagning af komponenter eller separate tekniske enheder, der skal anvendes på køretøjer, der ikke skulle typegodkendes i henhold til denne forordning eller i henhold til direktiv 2007/46/EF på det tidspunkt, hvor disse køretøjer blev tilgængeliggjort på markedet, registreret eller taget i brug.

KAPITEL XI
BESKYTTELSESKLAUSULER

Artikel 49

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

1. Hvis markedsovervågningsmyndighederne i en medlemsstat har truffet foranstaltninger i henhold til artikel 20 i forordning (EF) nr. 765/2008 og artikel 8 i nærværende forordning, eller hvis de har tilstrækkelig grund til at formode, at et køretøj, et system, en komponent eller en separat teknisk enhed, der er omfattet af denne forordning, udgør en alvorlig risiko for menneskers sundhed eller sikkerhed eller for varetagelsen af almene samfundshensyn, der er omfattet af denne forordning, skal de straks underrette den godkendende myndighed, der har meddelt godkendelsen, om deres konklusioner.

2. Den godkendende myndighed, der er omhandlet i stk. 1, skal foretage en vurdering af det/den pågældende køretøj, system, komponent eller separate tekniske enhed omfattende alle de relevante krav, der er fastsat i denne forordning. De relevante erhvervsdrivende skal samarbejde fuldt ud med de godkendende myndigheder og markedsovervågningsmyndighederne.

   Hvis den godkendende myndighed, der udstedte godkendelsen, i forbindelse med denne vurdering finder, at køretøjet, systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed ikke opfylder kravene i denne forordning, pålægger den straks den pågældende erhvervsdrivende at træffe alle fornødne foranstaltninger til at bringe køretøjet, systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed i overensstemmelse med disse krav eller til at træffe restriktive foranstaltninger til enten at trække køretøjet, systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed tilbage fra markedet eller tilbagekalde den eller det inden for en rimelig tidsfrist i forhold til risikoens art.

   Artikel 21 i forordning (EF) nr. 765/2008 finder anvendelse på de i andet afsnit omhandlede restriktive foranstaltninger.

3. Den relevante godkendende myndighed underretter Kommissionen og de øvrige medlemsstater om resultaterne af den vurdering, der er omhandlet i stk. 1, og om de foranstaltninger, den har pålagt den erhvervsdrivende at træffe.

4. Den erhvervsdrivende skal i overensstemmelse med de i artikel 11-19 omhandlede forpligtelser sikre, at der med hensyn til alle ikke-overensstemmende køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, som vedkommende har

markedsført, registreret eller er ansvarlig for ibrugtagningen af i Unionen, træffes egnede korrigerende foranstaltninger.

5. Hvis den pågældende erhvervsdrivende inden for den frist, der er omhandlet i stk. 2, andet afsnit, ikke træffer de fornødne korrigerende foranstaltninger, skal de nationale myndigheder træffe de nødvendige foreløbige restriktive foranstaltninger til at forbyde eller begrænse tilgængeliggørelse på markedet, registrering eller ibrugtagning af den eller det ikke-overensstemmende køretøj, system, komponent eller separate tekniske enhed på det nationale marked eller for at trække den eller det tilbage fra markedet eller tilbagekalde den eller det.

Artikel 50
Anmeldelses- og indsigelsesprocedurer
vedrørende restriktive foranstaltninger truffet på nationalt plan

1. De nationale myndigheder underretter straks Kommissionen og de øvrige medlemsstater om de restriktive foranstaltninger, de har truffet i overensstemmelse med artikel 49, stk. 1 og 5.

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

2. Den godkendende myndighed, der er nævnt i artikel 49, stk. 1, angiver, om den manglende opfyldelse af kravene skyldes:

   a) at køretøjet, systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed ikke opfylder kravene vedrørende menneskers sundhed eller sikkerhed, beskyttelse af miljøet eller andre aspekter af varetagelsen af almene samfundshensyn omfattet af denne forordning, eller

   b) mangler i de relevante retsakter opført i bilag IV.

3. Medlemsstaterne (udover den medlemsstat, der har indledt proceduren) skal inden for en måned efter modtagelsen af de i stk. 1 omhandlede oplysninger underrette Kommissionen og de øvrige medlemsstater om restriktive foranstaltninger, de måtte have truffet, og give yderligere oplysninger, som de måtte råde over, om det pågældende køretøjs, det pågældende systems, den pågældende komponents eller den pågældende separate tekniske enheds manglende overensstemmelse, samt meddele deres indsigelser, hvis de ikke er indforstået med den meddelte nationale foranstaltning.

4. Hvis der inden for én måned efter modtagelsen af de i stk. 1 omhandlede oplysninger er gjort indsigelse enten af en anden medlemsstat eller af Kommissionen mod en foranstaltning truffet af en medlemsstat, vurderer Kommissionen denne foranstaltning i overensstemmelse med artikel 51.

5. Hvis der ikke inden for én måned efter modtagelsen af de i stk. 1 omhandlede oplysninger er gjort indsigelse af en medlemsstat eller Kommissionen mod en restriktiv foranstaltning truffet af en medlemsstat, anses foranstaltningen for at være berettiget. De øvrige medlemsstater skal sikre, at lignende restriktive foranstaltninger

træffes for så vidt angår et køretøj, et system, en komponent eller en separat teknisk enhed, der er berørt.

Artikel 51
EU-beskyttelsesprocedure

1. Hvis der under proceduren fastsat i artikel 50, stk. 3 og 4, gøres indsigelse mod en restriktiv foranstaltning truffet af en medlemsstat, eller hvis Kommissionen finder, at en national foranstaltning er i modstrid med EU-lovgivningen, skal Kommissionen omgående vurdere den nationale foranstaltning efter høring af medlemsstaterne og den eller de relevante erhvervsdrivende. På grundlag af resultaterne af denne vurdering skal Kommissionen vedtage en afgørelse, der fastslår, hvorvidt den nationale foranstaltning er berettiget eller ej. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 87, stk. 2.

   Kommissionen retter sin afgørelse til alle medlemsstaterne og meddeler den straks til den eller de relevante erhvervsdrivende. Medlemsstaterne gennemfører Kommissionens afgørelse uden forsinkelse og underretter Kommissionen herom.

2. Hvis Kommissionen anser den nationale foranstaltning for at være berettiget, skal samtlige medlemsstater træffe de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at det ikke-overensstemmende køretøj, det ikke-overensstemmende system, den ikke-overensstemmende komponent eller den ikke-overensstemmende separate tekniske enhed trækkes tilbage fra deres marked, og underrette Kommissionen herom. Hvis Kommissionen finder, at den nationale foranstaltning ikke er berettiget, ophæver den pågældende medlemsstat foranstaltningen eller tilpasser den i overensstemmelse Kommissionens afgørelse, jf. stk. 1.

3. Hvis den nationale foranstaltning anses for berettiget og tilskrives mangler i de retsakter, der er opført i bilag IV, foreslår Kommissionen egnede foranstaltninger som følger:

   a) hvis der er tale om retsakter, foreslår Kommissionen de nødvendige ændringer til den pågældende retsakt

   b) hvis der er tale om FN/ECE-regulativer, foreslår Kommission de nødvendige udkast til ændringer af de relevante FN/ECE-regulativer efter bestemmelserne i bilag III til Rådets afgørelse 97/836/EF.

Artikel 52
Køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, der er i overensstemmelse med kravene, som udgør en alvorlig sikkerhedsrisiko eller kan anrette alvorlige skader på den offentlige sundhed og miljøet

1. Hvis en medlemsstat efter at have foretaget en vurdering i henhold til artikel 49, stk. 1, finder, at et køretøj, et system, en komponent eller en separat teknisk enhed, selv om den eller det opfylder de gældende krav eller er behørigt mærket, udgør en alvorlig sikkerhedsrisiko eller i alvorlig grad kan skade miljøet eller den offentlige sundhed, pålægger den den pågældende erhvervsdrivende at træffe alle passende korrigerende foranstaltninger for at sikre, at det pågældende køretøj, det pågældende system, den pågældende komponent eller den pågældende separate tekniske enhed, ved markedsføring, registrering eller ibrugtagning ikke længere udgør en risiko, eller at træffe restriktive foranstaltninger for at trække køretøjet, systemet, komponenten

eller den separate tekniske enhed tilbage fra markedet eller tilbagekalde den eller det inden for en rimelig tidsfrist i forhold til risikoens art.

Medlemsstaten kan give afslag på registrering af sådanne køretøjer, indtil den erhvervsdrivende har truffet alle passende korrigerende foranstaltninger.

2. Den erhvervsdrivende skal sikre, at der træffes passende korrigerende foranstaltninger for så vidt angår alle de køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, der er omhandlet i stk. 1.

3. Medlemsstaten tilsender inden for en måned efter det i stk. 1 omhandlede pålæg Kommissionen og de øvrige medlemsstater alle foreliggende detaljer, især de data, der er nødvendige for identifikation af den eller det pågældende køretøj, system, komponent eller separate tekniske enhed, køretøjets, systemets, komponentens eller den separate tekniske enheds oprindelse og forsyningskæde, risikoen art samt arten og varigheden af de trufne nationale foranstaltninger.

4. Kommissionen skal straks høre medlemsstaterne, den eller de pågældende erhvervsdrivende og især den godkendende myndighed, der har meddelt typegodkendelse, og vurdere den trufne nationale foranstaltning. På grundlag af denne vurdering træffer Kommissionen afgørelse om, hvorvidt den nationale foranstaltning, der er omhandlet i stk. 1, anses for berettiget eller ej, og foreslår om nødvendigt passende foranstaltninger. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 87, stk. 2.

5. Kommissionen retter sin afgørelse til alle medlemsstaterne og meddeler den straks til den eller de relevante erhvervsdrivende.

Artikel 53

Særlige bestemmelser vedrørende køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, der ikke er i overensstemmelse med kravene

1. Når køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, som er ledsaget af en typeattest eller forsynet med et godkendelsesmærke, ikke er i overensstemmelse med den godkendte type eller ikke er i overensstemmelse med nærværende forordning eller blev godkendt på grundlag af ukorrekte data, kan de godkendende myndigheder og markedsovervågningsmyndighederne eller Kommissionen træffe de fornødne restriktive foranstaltninger i overensstemmelse med artikel 21 forordning (EF) nr. 765/2008 til at forbyde eller begrænse tilgængeliggørelse på markedet, registrering eller ibrugtagning på markedet af ikke-overensstemmende køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, eller til at trække dem tilbage fra markedet eller tilbagekalde dem, herunder inddragelse af typegodkendelsen ved den godkendende myndighed, der har udstedt EU-typegodkendelsen, indtil den pågældende erhvervsdrivende har truffet alle relevante foranstaltninger til at sikre, at køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, bringes i overensstemmelse.

2. Med henblik på stk. 1 anses afvigelser fra oplysningerne i EU-typegodkendelsesattesten eller informationspakken for at udgøre en manglende overensstemmelse med den godkendte type.

Artikel 54

Anmeldelses- og indsigelsesprocedurer vedrørende ikke-overensstemmende køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder

1. Hvis en godkendende myndighed eller markedsovervågningsmyndighed finder, at køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder ikke er i overensstemmelse med denne forordning, eller at der er meddelt typegodkendelse på grundlag af ukorrekte oplysninger eller, at køretøjer, systemer, 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 træffe enhver restriktiv foranstaltninger i overensstemmelse med artikel 53, stk. 1.

2. Den godkendende myndighed eller en markedsovervågningsmyndighed eller Kommissionen skal ligeledes anmode den godkendende myndighed, der har meddelt EU-typegodkendelsen, om at verificere, at de køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, der er i produktion fortsat er i overensstemmelse med den godkendte type eller, hvor det er relevant, at køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, der allerede er markedsført, på ny bringes i overensstemmelse.

3. I tilfælde af en typegodkendelse af et køretøj, hvor et køretøjs manglende overensstemmelse skyldes et system, en komponent eller en separat teknisk enhed, fremsendes den i stk. 2 omhandlede anmodning også til den godkendende myndighed, der har meddelt EU-typegodkendelse for systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed.

4. I tilfælde af etapevis typegodkendelse hvor et færdiggjort komplet køretøjs manglende overensstemmelse skyldes et system, en komponent eller en separat teknisk enhed, der udgør en del af det ukomplette køretøj, fremsendes den i stk. 2 omhandlede anmodning også til den godkendende myndighed, der har meddelt EU-typegodkendelse for systemet, komponenten, den separate tekniske enhed eller det ukomplette køretøj.

5. Den godkendende myndighed, der har meddelt EU-typegodkendelse, skal ved modtagelse af den i stk. 1-4 omhandlede anmodning foretage en vurdering af de pågældende køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder omfattende alle de relevante krav, der er fastsat i denne forordning. Den godkendende myndighed skal også verificere de data, på grundlag af hvilke godkendelsen er meddelt. De pågældende erhvervsdrivende samarbejder i fuldt omfang med den godkendende myndighed.

6. Når den manglende overensstemmelse er fastslået af den godkendende myndighed, der har meddelt EU-typegodkendelse af et køretøj, et system, en komponent eller en separat teknisk enhed, skal den godkendende myndighed straks kræve, at den pågældende erhvervsdrivende træffer alle nødvendige korrigerende foranstaltninger til at bringe køretøjet, systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed i overensstemmelse med lovgivningen, og om nødvendigt skal den godkendende myndighed, der har meddelt EU-typegodkendelse, træffe de foranstaltninger, der er omhandlet i artikel 53, stk. 1, så hurtigt som muligt og senest en måned efter datoen for anmodningen.

7. De nationale myndigheder, der træffer restriktive foranstaltninger i overensstemmelse med artikel 53, stk. 1, underretter omgående Kommissionen og de øvrige medlemsstater herom.

8. Hvis der inden for en måned efter anmeldelsen af de restriktive foranstaltninger, som er truffet af en godkendende myndighed eller en markedsovervågningsmyndighed i henhold til artikel 53, stk. 1, er gjort indsigelse af en anden medlemsstat for så vidt angår den anmeldte restriktive foranstaltning, eller hvis Kommissionen konstaterer manglende overholdelse i henhold til artikel 9, stk. 5, skal Kommissionen straks høre medlemsstaterne og den eller de pågældende erhvervsdrivende og især den godkendende myndighed, der har meddelt typegodkendelse, og vurdere den trufne nationale foranstaltning. På grundlag af denne vurdering kan Kommissionen beslutte at træffe de nødvendige restriktive foranstaltninger, der er fastsat i artikel 53, stk. 1, ved hjælp af gennemførelsesretsakter. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 87, stk. 2.

   Kommissionen retter sin afgørelse til alle medlemsstaterne og meddeler den straks til den eller de relevante erhvervsdrivende. Medlemsstaterne gennemfører Kommissionens afgørelse uden forsinkelse og underretter Kommissionen herom.

9. Hvis der ikke inden for én måned efter anmeldelsen af de restriktive foranstaltninger, der er truffet i henhold til artikel 53, stk. 1, er gjort indsigelse af enten en anden medlemsstat eller Kommissionen mod en restriktiv foranstaltning truffet af en medlemsstat, anses foranstaltningen for at være berettiget. De øvrige medlemsstater skal sikre, at lignende restriktive foranstaltninger træffes for så vidt angår det pågældende køretøj, det pågældende system, den pågældende komponent eller den pågældende separate tekniske enhed.

Artikel 55
Markedsføring og ibrugtagning af dele eller udstyr, der kan udgøre en alvorlig risiko for væsentlige systemers korrekte funktion

1. Dele eller udstyr, der kan udgøre en alvorlig risiko for den korrekte funktion af systemer, der er væsentlige for køretøjets sikkerhed eller for dets miljømæssige præstationer, må ikke markedsføres eller ibrugtages og skal forbydes, medmindre der er givet tilladelse hertil af en godkendende myndighed i overensstemmelse med artikel 56, stk. 1 og 4.

2. Kommissionen tillægges beføjelser til i overensstemmelse med artikel 88 at fastsætte de krav, som dele eller udstyr omhandlet i stk. 1 skal opfylde.

   Disse krav kan baseres på de retsakter, der er opført i bilag IV, eller kan bestå i, at der foretages en sammenligning mellem delene eller udstyret og det originale køretøjs miljø- eller sikkerhedsmæssige præstation, alt efter hvad der er relevant. I begge tilfælde skal kravene sikre, at delene eller udstyret ikke hæmmer funktionen af de systemer, der er væsentlige for køretøjets sikkerhed eller miljøpræstationer.

3. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 88 med henblik på at ændre bilag XIII for at tage hensyn til den tekniske og lovgivningsmæssige udvikling ved at ajourføre listen over dele eller udstyr på basis af information vedrørende:

   a) alvorligheden af risikoen for køretøjernes sikkerhed eller miljøpræstationer, når de er monteret med de dele eller det udstyr, der er tale om

   b) de potentielle virkninger for forbrugerne og fabrikanterne på eftermarkedet ved en eventuel tilladelse for de dele eller udstyr, som er omhandlet i artikel 56, stk. 1.

4. Stk. 1 gælder ikke for originale dele eller originalt udstyr og for dele eller udstyr tilhørende et system, der er typegodkendt efter en af de retsakter, der er opført i bilag IV, medmindre typegodkendelsen vedrører andre aspekter end de alvorlige risici, der er omhandlet i stk. 1.

   I dette stykke forstås ved "originale dele eller udstyr" dele eller udstyr, der er fremstillet i overensstemmelse med de specifikationer og produktionsstandarder, som køretøjsfabrikanten har fastlagt for samlingen af det pågældende køretøj.

5. Stk. 1 gælder ikke for dele eller udstyr, der udelukkende fremstilles til racerkøretøjer. Dele eller udstyr, der er opført i bilag XIII, der anvendes både i væddeløb og til kørsel på vej, må ikke stilles til rådighed for køretøjer, der er bestemt til brug på offentlig vej, medmindre de opfylder de krav, der er fastsat i de delegerede retsakter, der er omhandlet i stk. 2, og er godkendt af Kommissionen ved hjælp af gennemførelsesretsakter. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 87, stk. 2.

Artikel 56
Relaterede krav til dele eller udstyr, der kan udgøre en alvorlig risiko for væsentlige systemers korrekte funktion

1. En fabrikant af dele eller udstyr kan ansøge om den i artikel 55, stk. 1, omhandlede tilladelse, ved at indgive en ansøgning til den godkendende myndighed ledsaget af en prøvningsrapport, der er udarbejdet af en udpeget teknisk tjeneste, der attesterer, at de dele eller det udstyr, som der søges om tilladelse for, opfylder kravene i artikel 55, stk. 2. Fabrikanten kan kun indsende én ansøgning pr. type del og kun til én godkendende myndighed.

2. Ansøgningen om tilladelsen skal indeholde oplysninger om fabrikanten af delene eller udstyret, delenes eller udstyrets type, identifikation og numre, køretøjsfabrikantens navn, køretøjstype og, hvis det er hensigtsmæssigt, fremstillingsår eller alle andre oplysninger, der gør det muligt at identificere det køretøj, som delene eller udstyret skal monteres på.

   Den godkendende myndighed skal tillade tilgængeliggørelse på markedet og ibrugtagning af dele eller udstyr, hvis den finder, under hensyntagen til den i stk. 1 omhandlede rapport og andre beviser, at de pågældende dele eller det pågældende udstyr overholder kravene i artikel 55, stk. 2.

   Den godkendende myndighed udsteder straks til fabrikanten en tilladelsesattest i henhold til den model, der er fastsat i tillæg 1 til bilag XI, nummereret i overensstemmelse med punkt 2 i bilag XI.

   Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 88 med henblik på at ændre bilag XI for at tage hensyn til den tekniske og lovgivningsmæssige udvikling ved at ajourføre modellen og nummereringssystemet for tilladelsesattesten.

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

   Fabrikanten skal sikre, at dele eller udstyr fremstilles og fortsætter med at blive fremstillet under de betingelser, hvorunder tilladelsen blev udstedt.

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

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

5. Hvis den anmodes herom af den kompetente myndighed i en anden medlemsstat, skal den godkendende myndighed, der har meddelt godkendelsen, inden for en frist på en måned efter at have modtaget anmodningen til den kompetente myndighed fremsende et eksemplar af den den udstedte tilladelsesattest, der er anmodet om, med bilag via et fælles, sikkert elektronisk udvekslingssystem. Dette eksemplar kan også have form af en sikker elektronisk fil.

6. En godkendende myndighed, der er uenig i den tilladelse, der er udstedt af en anden medlemsstat, skal gøre Kommissionen opmærksom på grundene til sin uenighed. Kommissionen træffer passende foranstaltninger til at løse uenigheden og kan om nødvendigt bl.a. kræve inddragelse af tilladelsen efter høring af de relevante godkendende myndigheder. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 87, stk. 2.

7. Indtil den liste, der er omhandlet i artikel 55, stk. 3, er fastsat, kan medlemsstaterne opretholde nationale bestemmelser med hensyn til de dele eller det udstyr, der kan påvirke den korrekte funktion af systemer, der er væsentlige for køretøjets sikkerhed eller miljømæssige præstationer.

Artikel 57
Generelle bestemmelser om tilbagekaldelse af køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder

1. En fabrikant, som er meddelt EU-typegodkendelse af et køretøj og er forpligtet til at tilbagekalde køretøjer i henhold til artikel 12, stk. 1, artikel 15, stk. 1, artikel 17, stk. 2, artikel 49, stk. 1, artikel 49, stk. 6, artikel 51, stk. 4, artikel 52, stk. 1, og artikel 53, stk. 1, i nærværende forordning, eller artikel 20 forordning (EF) nr. 765/2008, skal straks underrette den godkendende myndighed, der har meddelt typegodkendelse af køretøjet.

2. En fabrikant af systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, som er meddelt EU-typegodkendelse, og som er forpligtet til at tilbagekalde systemer, komponenter eller separate tekniske enheder i henhold til artikel 12, stk. 1, artikel 15, stk. 1, artikel 17, stk. 2, artikel 49, stk. 1, artikel 49, stk. 6, artikel 51, stk. 4, artikel 52, stk. 1, og artikel 53, stk. 1, i nærværende forordning, eller artikel 20 forordning (EF) nr. 765/2008, skal straks underrette den godkendende myndighed, der har meddelt EU-typegodkendelsen.

3. Fabrikanten foreslår over for den godkendende myndighed, der udstedte typegodkendelsen et sæt passende afhjælpende foranstaltninger med henblik på at bringe køretøjerne, systemerne, komponenterne eller de separate tekniske enheder i overensstemmelse og, i givet fald, for at neutralisere den alvorlige risiko, der er omhandlet i artikel 20 forordning (EF) nr. 765/2008.

   Den godkendende myndighed foretager en vurdering for at verificere, om de foreslåede afhjælpende foranstaltninger er tilstrækkelige og er gennemført i rette tid,

og den meddeler straks de afhjælpende foranstaltninger, den har godkendt, til de godkendende myndigheder i de øvrige medlemsstater og til Kommissionen.

Artikel 58

Særlige bestemmelser om tilbagekaldelse af køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder

1. Hvis en godkendende myndighed eller Kommissionen finder, at de i artikel 57, stk. 3, omhandlede afhjælpende foranstaltninger er utilstrækkelige eller ikke gennemføres hurtigt nok, meddeler underretter den straks den godkendende myndighed, der har meddelt EU-typegodkendelsen, og Kommissionen om sin bekymring.

   Den godkendende myndighed, der har meddelt EU-typegodkendelse, anmoder fabrikanten om at træffe korrigerende foranstaltninger med henblik på at imødekomme de betænkeligheder, der er givet meddelelse om. Hvis fabrikanten ikke foreslår og gennemfører effektive korrigerende foranstaltninger, skal den godkendende myndighed, der har meddelt EU-typegodkendelse, træffe enhver krævet restriktiv foranstaltning, herunder inddragelse af EU-typegodkendelsen og obligatorisk tilbagekaldelse, samt underrette de godkendende myndigheder i de andre medlemsstater og Kommissionen om de trufne restriktive foranstaltninger. I tilfælde af inddragelse af EU-typegodkendelsen underretter den godkendende myndighed straks fabrikanten ved anbefalet brev eller tilsvarende elektroniske midler om denne inddragelse.

2. Hvis en godkendende myndighed finder, at de restriktive foranstaltninger, der træffes af den godkendende myndighed, der har meddelt EU-typegodkendelse i henhold til artikel 58, stk. 1, ikke er tilstrækkelige eller er gennemført i rette tid, underretter den Kommissionen herom, og den kan herefter træffe passende restriktive foranstaltninger til at forbyde eller begrænse tilgængeliggørelse på markedet, registrering eller ibrugtagning af de pågældende ikke-overensstemmende køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder på det nationale marked eller til at trække dem tilbage fra markedet eller tilbagekalde dem.

3. Kommissionen afholder relevante høringer med de berørte parter og afgør, om de restriktive foranstaltninger, der er truffet af den godkendende myndighed, der har meddelt EU-typegodkendelsen, er tilstrækkelige og er gennemført i rette tid, og foreslår om nødvendigt passende foranstaltninger til at sikre, at overensstemmelsen genoprettes, og/eller den i artikel 57, stk. 3, omhandlede alvorlige risiko effektivt neutraliseres. Ved denne beslutning skal der ligeledes foretages en vurdering af de restriktive foranstaltninger, som er truffet af de godkendende myndigheder, der har fundet, at de foranstaltninger, der var truffet af den godkendende myndighed, der har meddelt EU-typegodkendelsen, ikke var tilstrækkelige eller var gennemført i rette tid. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 87, stk. 2.

   Kommissionen retter sin afgørelse til alle de berørte medlemsstater og meddeler den straks til den eller de relevante erhvervsdrivende.

4. Medlemsstaterne gennemfører straks Kommissionens afgørelse og underretter Kommissionen herom.

5. Hvis der ikke inden for en måned efter modtagelsen af underretningen om de godkendte afhjælpende foranstaltninger, der er omhandlet i artikel 57, stk. 3, er gjort

indsigelse mod disse afhjælpende foranstaltninger enten af en anden medlemsstat eller af Kommissionen, anses disse afhjælpende foranstaltninger for berettigede. De øvrige medlemsstater skal sikre, at disse afhjælpende foranstaltninger anvendes på de berørte køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, der er gjort tilgængelige på markedet, registreret eller ibrugtaget på deres område.

Artikel 59

Erhvervsdrivendes ret til at blive hørt, medddelelse om afgørelser og tilgængelige retsmidler

1. Medmindre umiddelbare tiltag er nødvendige på grund af alvorlig risiko for menneskers sundhed eller sikkerhed eller for miljøet, skal den berørte erhvervsdrivende have lejlighed til at fremsætte bemærkninger til den nationale myndighed inden for en rimelig frist, før en foranstaltning i henhold til artikel 49-58 vedtages af de nationale myndigheder i medlemsstaterne.

   Såfremt der er truffet foranstaltninger, uden at den erhvervsdrivende er hørt, skal den erhvervsdrivende have mulighed for at fremsætte bemærkninger så hurtigt som muligt, og den nationale myndighed skal tage foranstaltningerne op til fornyet overvejelse umiddelbart derefter.

2. Enhver foranstaltning, der vedtages af de nationale myndigheder, skal indeholde en nøjagtig beskrivelse af de forhold, som ligger til grund herfor.

   Hvis foranstaltningen er rettet mod en specifik erhvervsdrivende, meddeles den straks den pågældende erhvervsdrivende med angivelse af tilgængelige retsmidler i henhold til gældende lov i den pågældende medlemsstat og tidsfristerne i forbindelse hermed.

   Hvis foranstaltningen er generel, skal den offentliggøres på passende vis i det nationale officielle tidende eller i et tilsvarende instrument.

3. Enhver foranstaltning, der træffes af de nationale myndigheder, trækkes straks tilbage eller ændres, såfremt den erhvervsdrivende påviser, at der er truffet effektive korrigerende foranstaltninger.

KAPITEL XII
INTERNATIONALE REGULATIVER

Artikel 60

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

1. FN/ECE-regulativer eller ændringer hertil, som Unionen har stemt for eller anvender, og som er opført i bilag IV, indgår i kravene til EU-typegodkendelse af et køretøj.

2. Medlemsstaternes godkendende myndigheder accepterer godkendelser udstedt i overensstemmelse med de i stk. 1 omhandlede FN/ECE-regulativer og, hvor dette er relevant, de dertil hørende godkendelsesmærkninger i stedet for de tilsvarende godkendelser og godkendelsesmærkninger meddelt i overensstemmelse med denne forordning og de delegerede retsakter vedtaget i henhold til denne forordning.

3. Hvis Unionen har stemt for et FN/ECE-regulativ eller ændringer hertil i forbindelse med typegodkendelse af et køretøj, vedtager Kommissionen en delegeret retsakt i overensstemmelse med artikel 88 med henblik på at gøre FN/ECE-regulativet eller ændringer hertil obligatoriske eller ændre denne forordning, hvor det er relevant.

Denne delegerede retsakt fastsætter datoerne for obligatorisk anvendelse af FN/ECE-regulativet eller af ændringerne hertil og omfatter i fornødent omfang overgangsbestemmelser.

Artikel 61
Sidestillelse af FN/ECE-regulativer med henblik på EU-typegodkendelse

1. De FN/ECE-regulativer, der er anført i del II i bilag IV, anerkendes som værende sidestillet med de tilsvarende retsakter, for så vidt som de har samme anvendelsesområde og genstand.

2. Medlemsstaternes godkendende myndigheder skal acceptere typegodkendelser meddelt i overensstemmelse med de i stk. 1 omhandlede FN/ECE-regulativer og, hvor dette er relevant, de dertil hørende godkendelsesmærkninger i stedet for de tilsvarende typegodkendelser og godkendelsesmærkninger meddelt i overensstemmelse med denne forordning og de retsakter, der vedtages i henhold til denne forordning.

Artikel 62
Sidestillelse med andre forskrifter

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

KAPITEL XIII
LEVERING AF TEKNISKE OPLYSNINGER

Artikel 63
Oplysninger beregnet for brugerne

1. Fabrikanten må ikke levere teknisk oplysninger vedrørende detaljer om typen af køretøj, system, komponent eller separat teknisk enhed, der er fastsat bestemmelser om i denne forordning eller i delegerede retsakter eller gennemførelsesretsakter vedtaget i henhold til denne forordning, der afviger fra de oplysninger, der er godkendt af den godkendende myndighed.

2. Fabrikanten stiller alle relevante oplysninger og nødvendige vejledninger til rådighed for brugerne, og disse skal beskrive særlige betingelser for eller begrænsninger med hensyn til brugen af et køretøj, et system, en komponent eller en separat teknisk enhed.

3. De i stk. 2 omhandlede oplysninger skal gives på det eller de officielle sprog i den medlemsstat, hvor køretøjet, systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed skal markedsføres, registreres eller ibrugtages. De anføres i instruktionsbogen efter den godkendende myndigheds godkendelse.

Artikel 64
Oplysninger beregnet for fabrikanter

1. Køretøjsfabrikanten stiller til rådighed for fabrikanter af systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, alle oplysninger, som er nødvendige for EU-typegodkendelse af systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, eller for at opnå tilladelse som omhandlet i artikel 55, stk. 1.

   Køretøjets fabrikant kan pålægge de fabrikanter, der fremstiller systemer, 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. Fabrikanter af systemer, komponenter eller separate tekniske enheder skal give køretøjsfabrikanten alle de detaljerede oplysninger om de begrænsninger, der gælder for hans typegodkendelser, og som enten er omhandlet i artikel 27, stk. 3, eller er pålagt ved en retsakt, der er opført i bilag IV.

KAPITEL XIV
ADGANG TIL REPARATIONS- OG VEDLIGEHOLDELSESINFORMATIONER

Artikel 65
Fabrikantens forpligtelse til at give adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer

1. Fabrikanten skal give uafhængige aktører har ubegrænset og standardiseret adgang til OBD-informationer, diagnoseudstyr og andet udstyr, værktøjer, herunder relevant software, og reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer.

   Fabrikanten stiller en standardiseret, sikker teletjeneste til rådighed for at sætte uafhængige reparatører i stand til at udføre indgreb, der kræver adgang til køretøjernes sikkerhedssystem.

2. Indtil Kommissionen har vedtaget den relevante standard gennem arbejdet i Den Europæiske Standardiseringsorganisation (CEN) eller tilsvarende standardiseringsorganer, skal OBD-informationer og reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer præsenteres på en let tilgængelig måde, så de ved en rimelig indsats kan behandles af uafhængige operatører.

   Køretøjets OBD-informationer og reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer gøres tilgængelige på fabrikanternes websteder i et standardiseret format eller, hvis dette ikke er muligt på grund af informationernes art, i et andet hensigtsmæssigt format. Denne adgang skal især sikres på en sådan måde, at den ikke er forskelsbehandlende i forhold til autoriserede forhandleres og reparatørers muligheder og adgang.

3. Kommissionen fastlægger og ajourfører hensigtsmæssige tekniske specifikationer om, hvordan OBD-informationer samt reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer skal leveres. Kommissionen tager hensyn til eksisterende informationsteknologi, forudsigelige fremtidige køretøjsteknologier, gældende ISO-standarder og muligheden for en verdensomspændende ISO-standard.

4. De detaljerede krav med hensyn til adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, navnlig tekniske oplysninger om, hvordan reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer skal gives, er fastsat i bilag XVIII.

5. Fabrikanterne skal endvidere stille undervisningsmateriale til rådighed for uafhængige aktører og autoriserede forhandlere og reparatører.

6. Fabrikanten skal endvidere sikre, at reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer altid er tilgængelige, når der bortses fra den nødvendige vedligeholdelse af informationssystemet.

   Fabrikanten skal stille efterfølgende ændringer af eller supplementer til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer til rådighed på sit websted, så snart de stilles til rådighed for autoriserede reparatører.

7. Med henblik på fremstilling og vedligeholdelse af OBD-kompatible udskiftnings- eller servicekomponenter samt diagnoseværktøj og prøveudstyr skal fabrikanten uden forskelsbehandling stille de relevante OBD-informationer og reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjet til rådighed for enhver interesseret fabrikant eller reparatør af komponenter, diagnoseværktøj eller prøveudstyr.

8. Med henblik på design, fremstilling og reparation af udstyr til køretøjer, der anvender alternative brændstoffer, skal fabrikanten uden forskelsbehandling stille de relevante OBD-informationer om køretøjer og reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer til rådighed for enhver interesseret fabrikant, installatør eller reparatør af udstyr til køretøjer, som anvender alternative brændstoffer.

9. Uafhængige reparatører skal have gratis adgang til et køretøjs reparations- og vedligeholdelsesoptegnelser, som opbevares i en central database, som tilhører køretøjsfabrikanten, eller i en database på dennes vegne.

   Disse uafhængige reparatører, skal være i stand til at tilgå den pågældende databases informationer om reparation og vedligeholdelse, som de har udført.

10. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 88 med henblik på at ændre og supplere bilag XVIII for at tage hensyn til den tekniske og lovgivningsmæssige udvikling eller forhindre misbrug ved at ajourføre kravene vedrørende adgang til køretøjers OBD-informationer og reparations- og vedligeholdelsesinformationer og ved at vedtage og integrere de standarder, der er nævnt i stk. 2 og 3.

Artikel 66

Forpligtelser, hvis der er flere indehavere af en typegodkendelse

1. Den fabrikant, der er ansvarlig for den respektive typegodkendelse af et system, en komponent eller en separat teknisk enhed, eller for en bestemt etape af køretøjet skal i tilfælde af en blandet typegodkendelse, en trinvis typegodkendelse eller en etapevis typegodkendelse være ansvarlig for formidling af reparations- og vedligeholdelsesinformationer vedrørende det pågældende system, den pågældende komponent eller den pågældende separate tekniske enhed eller vedrørende den pågældende etape til både den endelige fabrikant og til uafhængige aktører.

2. Slutfabrikanten er ansvarlig for at give uafhængige aktører informationer om hele køretøjet.

Artikel 67

Gebyrer for adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer

1. Fabrikanter kan opkræve rimelige og forholdsmæssigt afpassede gebyrer for adgangen til andre reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer end de i artikel 65, stk. 8, omhandlede. Disse gebyrer må ikke afholde den uafhængige aktør fra at søge adgang disse informationer, fordi gebyrets størrelse ikke modsvarer hans anvendelsesbehov.

2. Fabrikanten skal stille reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjet, herunder transaktionsrelaterede tjenester som f.eks. omprogrammering og teknisk bistand, om køretøjer til rådighed på time-, dags-, måneds- og årsbasis, og gebyrerne for adgang til disse informationer skal stå i forhold til adgangsperiodens længde.

   Som supplement til tidsbaseret adgang kan fabrikanterne tilbyde transaktionsbaseret adgang, hvor der opkræves gebyrer pr. transaktion og ikke for den periode, hvor adgang gives.

   Hvis fabrikanter tilbyder begge adgangssystemer, skal uafhængige reparatører vælge et system, enten tidsbaseret eller transaktionsbaseret.

Artikel 68

Dokumentation for overholdelse af forpligtelserne vedrørende reparations- og vedligeholdelsesinformationer

1. Den fabrikant, der har ansøgt om EU-typegodkendelse eller national typegodkendelse, skal inden seks måneder fra datoen for den respektive typegodkendelse over for den godkendende myndighed dokumentere sin overholdelse af artikel 65-70.

2. Hvis denne dokumentation for overholdelsen ikke foreligger inden for den i stk. 1 omhandlede periode, skal den godkendende myndighed træffe passende foranstaltninger i henhold til artikel 69.

Artikel 69

Overholdelse af forpligtelserne vedrørende adgang til køretøjers OBD-informationer og reparations- og vedligeholdelsesinformationer

1. En godkendende myndighed kan til enhver tid på eget initiativ, på grundlag af en klage eller på grundlag af en vurdering foretaget af en teknisk tjeneste kontrollere, om en fabrikant overholder artikel 65-70 og betingelserne i attesten om adgang til OBD-informationer og reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer i tillæg 1 til bilag XVIII.

2. Hvis en godkendende myndighed konstaterer, at fabrikanten ikke har opfyldt sine forpligtelser med hensyn til adgang til OBD-informationer og reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, skal den godkendende myndighed, der har meddelt den relevante typegodkendelse, træffe passende foranstaltninger for at afhjælpe situationen.

   Disse foranstaltninger kan omfatte inddragelse eller suspension af typegodkendelsen, bøder eller andre foranstaltninger, der vedtages i henhold til artikel 89.

3. Hvis en uafhængig aktør eller en brancheorganisation, der repræsenterer uafhængige aktører, indgiver en klage til den godkendende myndighed om manglende

overholdelse af artikel 65-70, skal den godkendende myndighed foretage en audit med henblik på at verificere fabrikantens overholdelse.

4. Ved gennemførelsen af auditten kan den godkendende myndighed anmode den tekniske tjeneste eller enhver anden uafhængig ekspert om at gennemføre en vurdering eller verificere, om forpligtelserne vedrørende adgangen til køretøjers OBD-informationer og reparations- og vedligeholdelsesinformationer er opfyldt.

Artikel 70
Forummet om adgang til køretøjsinformationer

1. Forummet om adgang til køretøjsinformationer, der er oprettet i henhold til artikel 13, stk. 9, i forordning (EF) nr. 692/2008, skal udøve sin virksomhed i overensstemmelse med bestemmelserne i bilag XVIII.

2. Det forum, der er omhandlet i stk. 1, rådgiver Kommissionen om foranstaltninger, der skal forhindre misbrug af køretøjers OBD-informationer og reparations- og vedligeholdelsesinformationer.

KAPITEL XV
VURDERING, UDPEGELSE, NOTIFIKATION OG OVERVÅGNING AF TEKNISKE TJENESTER

Artikel 71
Typegodkendende myndighed med ansvar for tekniske tjenester

1. Den typegodkendende myndighed, der er udpeget af medlemsstaten i henhold til artikel 7, stk. 3, i det følgende benævnt "den typegodkendende myndighed", har ansvaret for vurdering, udpegelse, notifikation og overvågning af tekniske tjenester, herunder, hvis det er relevant, underentreprenører eller dattervirksomheder af disse tekniske tjenester.

2. Den typegodkendende myndighed skal være etableret, organiseret og drevet på en sådan måde, at dens objektivitet og uvildighed er sikret, og der undgås eventuelle interessekonflikter med de tekniske tjenester.

3. Den typegodkendende myndighed skal være organiseret på en sådan måde, at notifikation af en teknisk tjeneste udføres af personer, der ikke er identiske med dem, der foretog vurderingen af den tekniske tjeneste.

4. Den typegodkendende myndighed må ikke udføre aktiviteter, som de tekniske tjenester udfører, og ikke yde rådgivningstjenester på kommercielt eller konkurrencemæssigt grundlag.

5. En typegodkendende myndighed skal sikre, at de oplysninger, den indhenter, behandles fortroligt.

6. Den typegodkendende myndighed skal have et tilstrækkelig stort kompetent personale til, at den kan udføre de opgaver, der er fastsat i denne forordning.

7. Medlemsstaterne forelægger Kommissionen og de øvrige medlemsstater oplysninger om deres procedurer for vurdering, udpegelse og notifikation af tekniske tjenester og for overvågning af tekniske tjenester samt om eventuelle ændringer.

8. Den typegodkendende myndighed skal hvert andet år peerevalueres af to typegodkendende myndigheder i andre medlemsstater.

Medlemsstaterne udarbejder en årlig plan for peerevaluering, som sikrer en passende rotation med hensyn til, hvilke myndigheder der evaluerer, og hvilke der bliver evalueret, og forelægger den for Kommissionen.

Peerevalueringen skal omfatte et besøg hos en teknisk tjeneste under den evaluerede myndigheds ansvarsområde. Kommissionen kan deltage i evalueringen og træffe afgørelse om dens deltagelse på grundlag af en risikoanalyse.

9. Resultatet af peerevalueringen meddeles alle medlemsstater og Kommissionen, og et sammendrag af resultaterne gøres offentligt tilgængeligt. Det skal behandles i det forum, der er oprettet i henhold til artikel 10, og på basis af en vurdering af resultaterne foretaget af Kommissionen udmøntes i anbefalinger.

10. Medlemsstaterne informerer Kommissionen og de andre medlemsstater om, hvordan den har behandlet anbefalingerne i peerevalueringsrapporten.

Artikel 72
Udpegelse af tekniske tjenester

1. De typegodkendende myndigheder udpeger tekniske tjenester til en eller flere af følgende aktivitetskategorier afhængigt af deres kompetenceområde:

   a) kategori A: prøvninger, der er nævnt i denne forordning og i de retsakter, der er opført i bilag IV, som de tekniske tjenester udfører i deres egne faciliteter

   b) kategori B: tilsyn med de prøvninger, der er nævnt i denne forordning og i de retsakter, der er opført i bilag IV, hvor sådanne prøvninger udføres i fabrikantens eller tredjemands faciliteter

   c) kategori C: regelmæssig vurdering og overvågning af fabrikantens procedurer til kontrol af produktionens overensstemmelse

   d) kategori D: tilsyn med eller udførelse af prøvninger eller inspektioner som led i overvågningen af produktionens overensstemmelse.

2. En godkendende myndighed kan af en medlemsstat udpeges til teknisk tjeneste i forbindelse med en eller flere af de i stk. 1 nævnte aktivitetskategorier. Hvis en godkendende myndighed er udpeget som teknisk tjeneste og er finansieret af en medlemsstat, eller er underlagt ledelsesmæssig og finansiel kontrol af den pågældende medlemsstat, finder artikel 72-85 og tillæg 1 og 2 til bilag V anvendelse.

3. En teknisk tjeneste oprettes i henhold til en medlemsstats nationale lovgivning og skal være en juridisk person, medmindre der er tale om en akkrediteret intern teknisk tjeneste hos en fabrikant, som omhandlet i artikel 76.

4. Tekniske tjenester skal tegne en ansvarsforsikring for deres aktiviteter, medmindre medlemsstaten kan holdes ansvarlig i henhold til national ret, eller medlemsstaten selv er direkte ansvarlig for overensstemmelsesvurderingen.

5. Tekniske tjenester i tredjelande, ud over dem, der er udpeget i overensstemmelse med artikel 76, kan notificeres i henhold til artikel 78, men kun hvis en sådan notifikation af tekniske tjenester er fastsat i en bilateral aftale mellem Unionen og det berørte tredjeland. Dette hindrer ikke, at en teknisk tjeneste etableret i henhold til en medlemsstats nationale ret i overensstemmelse med stk. 3 kan oprette

underafdelinger i tredjelande, forudsat at disse underafdelinger ledes og kontrolleres direkte af den udpegede tekniske tjeneste.

Artikel 73
Tekniske tjenesters uafhængighed

1. En teknisk tjeneste og dens personale skal være uafhængig og udføre de aktiviteter, den er udpeget til, med den størst mulig faglig integritet og den fornødne tekniske kompetence på det specifikke område, den opererer på, og den må ikke påvirkes af nogen form for pression og incitament, navnlig af økonomisk art, som kan have indflydelse på dens afgørelser eller resultaterne af dens vurderingsaktiviteter, især ikke pression og incitamenter fra personer eller grupper af personer, som har en interesse i resultaterne af disse aktiviteter.

2. En teknisk tjeneste skal være et tredjepartsorgan, der er uafhængigt af processen vedrørende konstruktion, fremstilling, levering eller vedligeholdelse af det køretøj, det system, den komponent eller den separate tekniske enhed, som det vurderer, prøver eller inspicerer.

   En organisation eller et organ, der tilhører en erhvervsorganisation eller brancheforening, som repræsenterer virksomheder, der er involveret i konstruktion, fremstilling, levering eller vedligeholdelse af de køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, som det vurderer, prøver eller inspicerer, kan anses for at opfylde de i første afsnit omhandlede krav, forudsat at dets uafhængighed og frihed i forhold til enhver interessekonflikt er påvist for den udpegende godkendende myndighed i den relevante medlemsstat.

3. En teknisk tjeneste, dens øverste ledelse og det personale, der er ansvarlig for at varetage de aktiviteter, som de er udpeget til i henhold til artikel 72, stk. 1, må ikke være konstruktør, fabrikant, leverandør eller reparatør af de køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, som den vurderer, eller repræsentere parter, der deltager i disse aktiviteter. Dette udelukker ikke anvendelsen af de køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, der er nødvendige for driften af den tekniske tjeneste eller anvendelsen af sådanne køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder til personlige formål.

4. En teknisk tjeneste skal sikre, at dens dattervirksomheders eller dens underentreprenørers aktiviteter ikke påvirker fortroligheden, objektiviteten og uvildigheden af de kategorier af aktiviteter, for hvilke den er udpeget.

5. Tekniske tjenesters personale har tavshedspligt med hensyn til alle oplysninger, det kommer i besiddelse af ved udførelsen af dets opgaver i henhold til denne forordning, undtagen over for den godkendende myndighed, eller såfremt andet gælder i henhold til EU-retten eller national ret.

Artikel 74
Tekniske tjenesters kompetencer

1. En teknisk tjeneste skal være i stand til at udføre alle de aktiviteter, som den ansøger om at blive udpeget i overensstemmelse med artikel 72, stk. 1. Den skal over for den typegodkendende myndighed påvise følgende:

a) dens personale besidder de rette færdigheder, specifik teknisk viden, faglig uddannelse samt tilstrækkelig og relevant erfaring til udførelse af de aktiviteter, som den søger om at blive udpeget til

b) den er i besiddelse af beskrivelserne af de relevante procedurer for de aktiviteter, som den søger om at blive udpeget til at udføre, under behørig hensyntagen til kompleksiteten af de pågældende køretøjers, systemers, komponenters eller separate tekniske enheders teknologi, og til produktionsprocessens karakter af masse- eller serieproduktion. Den tekniske tjeneste skal påvise disse procedurers gennemsigtighed og reproducerbarhed

c) den er i besiddelse af de nødvendige midler til på passende vis at udføre de opgaver, der er forbundet med de kategorier af aktiviteter, som den søger om at blive udpeget til, og har adgang til alt nødvendigt udstyr eller nødvendige faciliteter.

2. En teknisk tjeneste skal også vise, at den har den passende færdigheder, specifik teknisk viden og dokumenteret erfaring til at udføre kontroller og inspektioner for at vurdere overensstemmelsen af køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder med denne forordning og med de retsakter, der er opført i bilag IV, og deres overensstemmelse med de standarder, der er nævnt i tillæg 1 til bilag V.

Artikel 75
Dattervirksomheder og underentreprise i tilknytning til tekniske tjenester

1. Tekniske tjenester kan, med samtykke fra deres udpegende typegodkendende myndighed, give nogle af de kategorier af aktiviteter, som de er udpeget til at udføre i henhold til artikel 72, stk. 1, i underentreprise eller lade dem udføre af en dattervirksomhed.

2. Hvis en teknisk tjeneste giver bestemte opgaver i forbindelse med de kategorier af aktiviteter, som den er udpeget til at udføre, i underentreprise eller anvender en dattervirksomhed til disse opgaver, skal den sikre, at underentreprenøren eller dattervirksomheden opfylder kravene i artikel 73 og 74, og den skal oplyse den typegodkendende myndighed herom.

3. Tekniske tjenester har det fulde ansvar for de opgaver, der udføres af deres underentreprenører eller dattervirksomheder, uanset hvor disse er etablerede.

4. Tekniske tjenester skal kunne stille de relevante dokumenter vedrørende vurderingen af underentreprenørens eller dattervirksomhedens kvalifikationer og det arbejde, som disse har udført, til rådighed for den typegodkendende myndighed.

Artikel 76
Fabrikantens interne tekniske tjenester

1. En intern teknisk tjeneste for en fabrikant kan udpeges til kategori A-aktiviteter, som omhandlet i artikel 72, stk. 1, litra a), for så vidt angår de retsakter, der er opført i bilag XV. En intern teknisk tjeneste skal udgøre en separat særskilt del af fabrikantens virksomhed og må ikke være involveret i konstruktion, fremstilling, levering eller vedligeholdelse af de køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, den vurderer.

2. En intern teknisk tjeneste skal opfylde følgende krav:

a) den er blevet akkrediteret af et nationalt akkrediteringsorgan som defineret i artikel 2, nr. 11, i forordning (EF) nr. 765/2008 og i overensstemmelse med tillæg 1 og 2 til bilag V til denne forordning

b) den interne tekniske tjeneste og dens personale skal være organisatorisk identificerbare og have rapporteringsmetoder inden for fabrikantens virksomhed, som den udgør en del af, som sikrer dens uvildighed og dokumenterer denne over for det relevante nationale akkrediteringsorgan

c) hverken den interne tekniske tjeneste eller dens personale må deltage i aktiviteter, som kan være i strid med deres objektivitet og integritet i forbindelse med de kategorier af aktiviteter, som de er blevet udpeget til at udføre

d) den leverer udelukkende sine tjenester til fabrikantens virksomhed, som den er en del af.

3. En intern teknisk tjeneste behøves for så vidt angår artikel 78 ikke notificeret til Kommissionen, men efter den typegodkendende myndigheds anmodning skal den virksomhed, som den udgør en del af, eller det nationale akkrediteringsorgan underrette om dens akkreditering.

4. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 88 med henblik på at ændre bilag XV for at tage hensyn til den tekniske og lovgivningsmæssige udvikling ved at ajourføre listen over retsakter og begrænsninger heri.

Artikel 77
Vurdering og udpegelse af tekniske tjenester

1. Før den udpeger en teknisk tjeneste, vurderer den typegodkendende myndighed tjenesten i overensstemmelse med en vurderingstjekliste, som mindst omfatter de krav, der er opført i tillæg 2 til bilag V. Vurderingen skal omfatte en vurdering på stedet hos den ansøgende tekniske tjeneste, og, hvor det er relevant, hos datterselskaber eller underentreprenører i eller uden for Unionen.

Repræsentanter for de typegodkendende myndigheder i mindst to andre medlemsstater skal i koordination med den typegodkendende myndighed i den medlemsstat, hvor den ansøgende tekniske tjeneste er etableret, og sammen med en repræsentant for Kommissionen, danne et fælles vurderingshold og deltage i vurderingen af den ansøgende tekniske tjeneste, herunder vurderingen på stedet. Den udpegende typegodkendende myndighed i den medlemsstat, hvor den ansøgende tekniske tjeneste er etableret, skal give disse repræsentanter rettidig adgang til de dokumenter, der er nødvendige for at vurdere den ansøgende tekniske tjeneste.

2. Det fælles vurderingshold skal under vurderingsprocessen tage konstaterede forhold op vedrørende den ansøgende tekniske tjenestes manglende overholdelse af kravene i artikel 72-76, i artikel 84 og 85 og i tillæg 2 til bilag V. Disse resultater skal drøftes mellem den udpegende godkendende myndighed og det fælles vurderingshold med henblik på at nå frem til en fælles aftale med hensyn til vurdering af ansøgningen.

3. Det fælles vurderingshold skal senest 45 dage efter vurderingen på stedet fremlægge en rapport, hvori der redegøres for, i hvilket omfang ansøgeren opfylder kravene i artikel 72-76, i artikel 84 og 85 og i tillæg 2 til bilag V til denne forordning.

4. Denne rapport skal indeholde et sammendrag af identificeret manglende overholdelse. Meningsforskelle mellem medlemmerne af det fælles vurderingshold skal afspejles i rapporten sammen med en henstilling om, hvorvidt sagsøgeren kan udpeges som teknisk tjeneste.

5. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen navnene på de repræsentanter for den typegodkendende myndighed, der kan trækkes på i forbindelse med hver fælles vurdering.

6. En teknisk tjenestes kompetence vurderes i overensstemmelse med bestemmelserne i tillæg 2 til bilag V.

7. Den typegodkendende myndighed notificerer vurderingsrapporten til Kommissionen og til de udpegende myndigheder i de andre medlemsstater med dokumentation for den tekniske tjenestes kompetencer og de ordninger, der er indført til regelmæssigt at overvåge den tekniske tjeneste og sikre, at den fortsat overholder kravene i denne forordning.

   Den notificerende typegodkendende myndighed skal desuden fremlægge dokumentation for, at den råder over kompetent personale til overvågning af det tekniske tjeneste i overensstemmelse med artikel 71, stk. 6.

8. De typegodkendende myndigheder i de øvrige medlemsstater og Kommissionen kan tage vurderingsrapporten og dokumentationen op til fornyet overvejelse, stille spørgsmål eller udtrykke betænkeligheder og kan udbede sig yderligere dokumentation senest en måned efter notifikationen af vurderingsrapporten og dokumentationen.

9. Den typegodkendende myndighed i den medlemsstat, hvor den ansøgende tekniske tjeneste er etableret, skal svare på spørgsmål, betænkeligheder og anmodninger om yderligere dokumentation senest fire uger efter modtagelsen heraf.

10. De typegodkendende myndigheder i de andre medlemsstater eller Kommissionen kan enkeltvis eller sammen rette henstillinger til den typegodkendende myndighed i den medlemsstat, hvor den ansøgende tekniske tjeneste er etableret, senest fire uger efter modtagelsen af det i stk. 9 omtalte svar. Den typegodkendende myndighed skal tage hensyn til henstillingerne, når den træffer beslutning om udpegelsen af den tekniske tjeneste. Hvis den typegodkendende myndighed beslutter ikke at følge anbefalingerne fra de øvrige medlemsstater eller Kommissionen, skal den give en begrundelse herfor senest to uger efter sin beslutning.

11. Gyldigheden af udpegelsen af tekniske tjenester skal være begrænset til en periode på højst fem år.

12. En godkendende myndighed, der ønsker at blive udpeget som teknisk tjeneste i overensstemmelse med artikel 72, stk. 2, skal dokumentere sin overholdelse af kravene i denne forordning gennem en vurdering, der skal foretages af uafhængige auditorer. Disse auditorer må ikke tilhøre samme godkendende myndighed og skal opfylde de krav, der er fastsat i tillæg 2 til bilag V.

Artikel 78
Notifikation til Kommissionen vedrørende tekniske tjenester

1. Medlemsstaterne notificerer Kommissionen om navne og adresser, herunder e-mail-adresser, på de ansvarlige personer og om aktivitetskategorien for hver teknisk tjeneste, de har udpeget. Notifikationen skal klart præcisere omfanget af udpegelsen,

aktiviteterne og procedurerne for overensstemmelsesvurdering, den type produkter, og de emner, der er anført i bilag IV, for hvilke de tekniske tjenester er udpeget, og senere ændringer af disse oplysninger.

Denne notifikation foretages forud for de udpegede tekniske tjenesters gennemførelse af enhver aktivitet, der er omhandlet i artikel 72, stk. 1.

2. Inden for 28 dage efter en notifikation kan en medlemsstat eller Kommissionen gøre skriftlig indsigelse, hvori den redegør for sine argumenter vedrørende enten den tekniske tjeneste eller den typegodkendende myndigheds overvågning heraf. Hvis en medlemsstat eller Kommissionen gør indsigelse, suspenderes notifikationen. I så fald skal Kommissionen høre de berørte parter og træffe afgørelse ved hjælp af en gennemførelsesretsakt om suspensionen af notifikationen kan ophæves eller ej. Denne gennemførelsesretsakt vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 87, stk. 2.

Hvis der ikke gøres indsigelse, eller hvis Kommissionen er af den opfattelse, at notifikationen kan accepteres helt eller delvis, offentliggør Kommissionen denne meddelelse i overensstemmelse med stk. 5.

3. En og samme tekniske tjeneste kan udpeges af flere typegodkendende myndigheder og notificeres til Kommissionen af disse typegodkendende myndigheders medlemsstater, uanset den eller de kategorier af aktiviteter, som den skal udføre i overensstemmelse med artikel 72, stk. 1.

4. Når en retsakt, der er opført i bilag IV, kræver, at en typegodkendende myndighed udpeger en specifik organisation eller et kompetent organ til udførelse af en aktivitet, som ikke er omfattet af de kategorier af aktiviteter, der er omhandlet i artikel 72, stk. 1, skal medlemsstaten foretage en notifikation som omhandlet i stk. 1.

5. Kommissionen offentliggør på sit websted en ajourført liste over og de nærmere oplysninger om de tekniske tjenester og de specifikke organisationer og kompetente myndigheder, der er meddelt i overensstemmelse med denne artikel.

Artikel 79
Ændring og fornyelse af udpegelsen af tekniske tjenester

1. Hvis en typegodkendende myndighed har konstateret eller er blevet underrettet om, at en teknisk tjeneste ikke længere opfylder kravene i denne forordning, skal myndigheden begrænse, suspendere eller inddrage udpegelsen, alt efter hvad der er mest hensigtsmæssigt, og afhængigt af i hvor høj grad kravene ikke er blevet opfyldt.

Den typegodkendende myndighed underretter straks Kommissionen og de øvrige medlemsstater om enhver suspension, begrænsning eller inddragelse af en notifikation.

Kommissionen ændrer de offentliggjorte oplysninger omhandlet i artikel 78, stk. 4, i overensstemmelse hermed.

2. Hvis udpegelsen begrænses, suspenderes eller inddrages, eller hvis den tekniske tjeneste har indstillet sine aktiviteter, skal den udpegende godkendende myndighed træffe de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at denne tekniske tjenestes sager enten behandles af en anden teknisk tjeneste eller står til rådighed for den godkendende myndighed eller for markedsovervågningsmyndighederne.

3. Den typegodkendende myndighed underretter de øvrige godkendende myndigheder og Kommissionen, når den tekniske tjenestes manglende overholdelse har en indvirkning på typegodkendelsesattester udstedt på grundlag af inspektionen og prøvningsrapporter udstedt af den tekniske tjeneste med forbehold af den ændrede meddelelse.

Senest to måneder efter at den har givet meddelelse om ændring af notifikationen, skal den typegodkendende myndighed indsende en rapport om sine konklusioner vedrørende den manglende overholdelse til Kommissionen og de øvrige typegodkendende myndigheder. Hvis det er nødvendigt for at sikre et tilstrækkeligt sikkerhedsniveau for køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, der allerede er markedsført, skal den udpegende typegodkendende myndighed give de pågældende godkendende myndigheder instrukser om inden for en rimelig frist at suspendere eller tilbagekalde alle attester, der er uretmæssigt udstedt.

4. De andre attester, der er udstedt på grundlag af inspektion og prøvningsrapporter udstedt af den tekniske tjeneste, for hvilken notifikationen er suspenderet, begrænset eller inddraget, vedbliver med at være gyldige i følgende tilfælde:

a) i tilfælde af suspension af en notifikation, på betingelse af at den godkendende myndighed, der har udstedt typegodkendelsen, senest tre måneder efter suspensionen skriftligt underretter de godkendende myndigheder i de øvrige medlemsstater og Kommissionen om, at den vil varetage funktionerne for den tekniske tjeneste i suspensionsperioden

b) i tilfælde af begrænsning eller inddragelse af en notifikation, i en periode på tre måneder efter begrænsningen eller inddragelsen. Den typegodkendende myndighed, der har udstedt attesterne, kan forlænge attesternes gyldighed i yderligere perioder på tre måneder, i alt i en periode på tolv måneder, forudsat at den i denne periode varetager de funktioner, der udføres af den tekniske tjeneste, hvis anmeldelse er blevet begrænset eller fjernet.

Den typegodkendende myndighed, der varetager funktionerne for den tekniske tjeneste, underretter straks de øvrige typegodkendende myndigheder og tekniske tjenester og Kommissionen herom.

5. En udvidelse af anvendelsesområdet for den tekniske tjenestes udpegelse kan meddeles i overensstemmelse med den procedure, der er omhandlet i artikel 77 og med forbehold af den notifikation, der er omhandlet i artikel 78.

6. En notifikation som teknisk tjeneste kan kun fornyes, efter at den typegodkendende myndighed har verificeret, om den tekniske tjeneste fortsat er i overensstemmelse med kravene i denne forordning. Denne vurdering gennemføres efter proceduren i artikel 77.

Artikel 80
Overvågning af tekniske tjenester

1. Den typegodkendende myndighed skal løbende overvåge de tekniske tjenester for at sikre overensstemmelse med kravene i artikel 72-76, i artikel 84 og 85 og i tillæg 2 til bilag V.

Tekniske tjenester skal på anmodning forelægge alle de relevante oplysninger og dokumenter, der er nødvendige for, at den pågældende typegodkendende myndighed kan verificere overholdelsen af disse krav.

Tekniske tjenester skal straks underrette den typegodkendende myndighed om eventuelle ændringer, navnlig for så vidt angår personale, faciliteter, dattervirksomheder eller underentreprenører, som kan påvirke overensstemmelsen med de krav, der er fastsat i artikel 72-76, i artikel 84 og 85 og i tillæg 2 til bilag V, eller deres evne til at udføre overensstemmelsesvurderingsopgaver, der vedrører de køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder, for hvilke de er blevet udpeget.

2. Tekniske tjenester skal straks besvare anmodninger fra en godkendende myndighed eller Kommissionen i forbindelse med de overensstemmelsesvurderinger, som de har foretaget.

3. Den typegodkendende myndighed i den medlemsstat, hvor den tekniske tjeneste er etableret, skal sikre, at den tekniske tjeneste opfylder sine forpligtelser som fastsat i stk. 2, medmindre der er en legitim begrundelse for ikke at gøre dette.

Hvis den typegodkendende myndighed i den medlemsstat, hvor den tekniske tjeneste er etableret, påberåber sig en legitim grund, underretter den Kommissionen herom.

Kommissionen hører straks medlemsstaterne. På grundlag af denne evaluering træffer Kommissionen ved hjælp af en gennemførelsesretsakt beslutning om, hvorvidt begrundelsen betragtes som legitim eller ej. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren som omhandlet i artikel 87, stk. 2.

Den tekniske tjeneste eller den typegodkendende myndighed kan anmode om, at alle oplysninger, der fremsendes til myndighederne i en anden medlemsstat eller til Kommissionen, behandles fortroligt.

3. Mindst hver 30. måned skal den typegodkendende myndighed vurdere, om hver enkelt teknisk tjeneste under dens ansvar stadig opfylder kravene i artikel 72-76, i artikel 84 og 85 og i tillæg 2 til bilag V. Denne vurdering omfatter et besøg hos hver enkelt teknisk tjeneste under dens ansvar.

Senest to måneder efter afslutningen af denne vurdering af den tekniske tjeneste aflægger medlemsstaterne rapport til Kommissionen og de øvrige medlemsstater om disse overvågningsaktiviteter. Rapporterne skal indeholde en sammenfatning af vurderingen, som gøres offentligt tilgængelig.

4. Fem år efter notifikationen af en teknisk tjeneste, og hvert femte år derefter gennemføres en vurdering for at afgøre, om den tekniske tjeneste fortsat opfylder de krav, der er fastsat i artikel 72-76, i artikel 84 og 85 og i tillæg 2 til bilag V, af den typegodkendende myndighed i den medlemsstat, hvor den tekniske tjeneste er oprettet, og et fælles vurderingshold udpeget efter proceduren i artikel 77, stk. 1-4.

Artikel 81
Anfægtelse af tekniske tjenesters kompetencer

1. Kommissionen undersøger alle sager, hvor den er blevet gjort opmærksom på forhold, der kan give anledning til at tvivle på en teknisk tjenestes kompetence eller fortsatte opfyldelse af de krav og forpligtelser, der påhviler den i henhold til denne forordning. Den kan også på eget initiativ indlede sådanne undersøgelser.

Kommissionen skal undersøge den tekniske tjenestes ansvar, hvis det er påvist, eller hvis der er grund til at antage, at en typegodkendelse er udstedt på grundlag af urigtige oplysninger, eller at undersøgelsesresultater er blevet forfalsket, eller at oplysninger eller tekniske specifikationer, er blevet tilbageholdt, som ville have ført til afvisning af meddelelse af typegodkendelse.

2. Kommissionen hører den typegodkendende myndighed i den medlemsstat, hvor den tekniske tjeneste er etableret som led i den undersøgelse, der er omhandlet i stk. 1. Den typegodkendende myndighed i medlemsstaten giver efter anmodning Kommissionen alle relevante oplysninger vedrørende gennemførelsen og overholdelsen af kravene om uafhængighed og kompetence for den pågældende tekniske tjeneste.

3. Kommissionen sikrer, at alle følsomme oplysninger, den indhenter som led i sine undersøgelser, behandles fortroligt.

4. Hvis Kommissionen konstaterer, at en teknisk tjeneste ikke opfylder eller ikke længere opfylder kravene vedrørende dens udpegelse, eller at den er ansvarlig for en af de forseelser, der er nævnt i stk. 1, underretter den den typegodkendende myndigheds medlemsstat herom.

Kommissionen anmoder medlemsstaten om at træffe restriktive foranstaltninger, herunder suspension, begrænsning eller inddragelse af udpegelsen, hvis det er nødvendigt.

Hvis medlemsstaten ikke træffer de nødvendige restriktive foranstaltninger, kan Kommissionen ved gennemførelsesretsakter suspendere, begrænse eller inddrage udpegelsen af den pågældende tekniske tjeneste. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren som omhandlet i artikel 87, stk. 2. Kommissionen underretter den pågældende medlemsstat om sin afgørelse og ajourfører de offentliggjorte oplysninger omhandlet i artikel 78, stk. 4, i overensstemmelse hermed.

Artikel 82

Udveksling af oplysninger om vurdering, udpegelse og overvågning af tekniske tjenester

1. De typegodkendende myndigheder rådfører sig med hinanden og med Kommissionen om spørgsmål af almen relevans for gennemførelsen af kravene i denne forordning i forbindelse med vurdering, udpegelse og overvågning af tekniske tjenester.

2. De typegodkendende myndigheder meddeler senest to år efter denne forordnings ikrafttræden hinanden og Kommissionen modellen for vurderingstjekliste, der anvendes i overensstemmelse med artikel 77, stk. 1, og sender derefter ændringer af den pågældende tjekliste, indtil Kommissionen har vedtaget en harmoniseret vurderingstjekliste. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage gennemførelsesretsakter for at fastsætte modellen for vurderingstjeklisten. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren som omhandlet i artikel 87, stk. 2.

3. Hvis de i artikel 77, stk. 3, nævnte vurderingsrapporter viser forskelle i de typegodkendende myndigheders almindelige praksis, kan medlemsstaterne eller Kommissionen foranledige en udveksling af oplysninger.

4. Udvekslingen af oplysninger skal koordineres af det forum, der er omhandlet i artikel 10.

Artikel 83
Samarbejde med nationale akkrediteringsorganer

1. Når udpegelsen af en teknisk tjeneste er baseret på akkreditering som omhandlet i forordning (EF) nr. 765/2008, skal medlemsstaterne sikre, at det nationale akkrediteringsorgan, der har akkrediteret en bestemt teknisk tjeneste, holdes underrettet af den typegodkendende myndighed om hændelser, rapporter og andre oplysninger, som vedrører anliggender i forbindelse med kontrol af den tekniske tjeneste, når disse oplysninger er relevante for en vurdering af den tekniske tjenestes præstationer.

2. Medlemsstaterne sikrer, at det nationale akkrediteringsorgan med ansvar for akkrediteringen af en bestemt teknisk tjeneste holdes underrettet af den typegodkendende myndighed i den medlemsstat, hvor den tekniske tjeneste er etableret, om resultater, der er relevante for akkrediteringen. Det nationale akkrediteringsorgan underretter den typegodkendende myndighed i den medlemsstat, hvor den tekniske tjeneste er etableret, om sine resultater.

Artikel 84
Tekniske tjenesters operationelle forpligtelser

1. En teknisk tjeneste skal være i stand til at udføre de aktiviteter, som den udpeges til i overensstemmelse med artikel 72, stk. 1.

2. Tekniske tjenester skal til enhver tid opfylde følgende:

   a) tillade, at den godkendende myndighed overværer den tekniske tjenestes arbejde i løbet af overensstemmelsesvurderingen

   b) efter anmodning give deres godkendende myndighed oplysninger om de kategorier af aktiviteter, som de er udpeget til.

3. Hvis en teknisk tjeneste konstaterer, at fabrikanten ikke opfylder kravene i denne forordning, skal den meddele dette til den godkendende myndighed, så den godkendende myndighed kan anmode fabrikanten om at træffe passende korrigerende foranstaltninger. Den godkendende myndighed skal nægte at udstede typegodkendelsesattest, hvis disse korrigerende foranstaltninger ikke er blevet truffet.

Artikel 85
Den tekniske tjenestes forpligtelse til at afgive oplysninger

1. Tekniske tjenester skal underrette deres godkendende myndigheder om følgende:

   a) enhver konstateret ikke-overensstemmelse, som kan nødvendiggøre nægtelse, begrænsning, suspension eller inddragelse af en typegodkendelsesattest

   b) ethvert forhold, der har indflydelse på omfanget af og betingelserne for tjenestens udpegelse

   c) enhver anmodning om oplysninger om udførte aktiviteter, som den har modtaget fra markedsovervågningsmyndighederne.

2. Efter anmodning fra deres godkendende myndigheder skal tekniske tjenester fremlægge oplysninger om de aktiviteter, der udføres inden for det område, for hvilket de er udpeget, og om alle øvrige aktiviteter, de har udført, herunder grænseoverskridende aktiviteter og underentreprise.

Artikel 86
Nationale gebyrer, som skal dække omkostningerne ved de aktiviteter, der varetages af de typegodkendende myndigheder

1. Medlemsstaterne skal opkræve gebyrer af de tekniske tjenester, som ansøger om at blive udpeget på deres område med henblik på helt eller delvis at dække omkostningerne i forbindelse med de aktiviteter, der udføres af de nationale myndigheder med ansvar for tekniske tjenester i overensstemmelse med denne forordning.

2. Kommissionen kan vedtage gennemførelsesretsakter med henblik på at fastsætte strukturen og størrelsen af de gebyrer, der er omhandlet i stk. 1, under hensyntagen til målene om sikkerhed og beskyttelse af menneskers sundhed og miljøet, støtte til innovation og omkostningseffektivitet. Ved fastsættelsen af niveauet for gebyrerne skal der lægges særlig vægt på tekniske tjenester, der har fremlagt et gyldigt certifikat fra det nationale akkrediteringsorgan, jf. artikel 83, og på tekniske tjenester, der er små og mellemstore virksomheder som defineret i Kommissionens henstilling 2003/361/EF[29]. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren som omhandlet i artikel 87, stk. 2.

KAPITEL XVI
GENNEMFØRELSESBEFØJELSER OG DELEGEREDE BEFØJELSER

Artikel 87
Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af Det Tekniske Udvalg for Motorkøretøjer. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011.

Artikel 88
Udøvelse af de delegerede beføjelser

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastsatte betingelser.

2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 4, stk. 2, artikel 5, stk. 2, artikel 10, stk. 3, artikel 22, stk. 3, artikel 24, stk. 3, artikel 25, stk. 5, artikel 26, stk. 2, artikel 28, stk. 5, artikel 29, stk. 6, artikel 34, stk. 2, artikel 55, stk. 2 og 3, artikel 56, stk. 2, artikel 60, stk. 3, artikel 65, stk. 10, artikel 76, stk. 4, og artikel 90, stk. 2, tillægges Kommissionen for en ubegrænset periode fra datoen for ikrafttrædelsen af denne forordning.

[29] Kommissionens henstilling af 6. maj 2003 om definitionen af mikrovirksomheder, små og mellemstore virksomheder (EUT L 124 af 20.5.2003, s. 36).

3. Den i artikel 4, stk. 2, artikel 5, stk. 2, artikel 10, stk. 3, artikel 22, stk. 3, artikel 24, stk. 3, artikel 25, stk. 5, artikel 26, stk. 2, artikel 28, stk. 5, artikel 29, stk. 6, artikel 34, stk. 2, artikel 55, stk. 2 og 3, artikel 56, stk. 2, artikel 60, stk. 3, artikel 65, stk. 10, artikel 76, stk. 4 og artikel 90, stk. 2, omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.

4. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.

5. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 4, stk. 2, artikel 5, stk. 2, artikel 10, stk. 3, artikel 22, stk. 3, artikel 24, stk. 3, artikel 25, stk. 5, artikel 26, stk. 2, artikel 28, stk. 5, artikel 29, stk. 6, artikel 34, stk. 2, artikel 55, stk. 2 og 3, artikel 56, stk. 2, artikel 60, stk. 3, artikel 65, stk. 10, artikel 76, stk. 4, og artikel 90, stk. 2 træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

KAPITEL XVII
AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 89
Sanktioner

1. Medlemsstaterne fastsætter bestemmelser om sanktioner for erhvervsdrivendes overtrædelse af bestemmelserne og tekniske tjenesters manglende overholdelse af deres forpligtelser som fastsat i denne forordning, særligt artikel 11-19 og 72-76 samt 84 og 85, og træffer alle nødvendige foranstaltninger til at sikre, at de gennemføres. Sanktionerne skal være effektive, forholdsmæssige og have afskrækkende virkning.

2. De typer af overtrædelser, der er begået af erhvervsdrivende og tekniske tjenesteydelser, og som er underlagt sanktioner skal mindst omfatte følgende:

   a) afgivelse af falske erklæringer i forbindelse med godkendelsesprocedurer eller procedurer, der fører til tilbagekaldelse

   b) forfalskning af prøvningsresultater med henblik på typegodkendelse

   c) tilbageholdelse af data eller tekniske specifikationer, der kan føre til tilbagekaldelse af køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder, eller nægtelse eller inddragelse af en typegodkendelsesattest.

3. Ud over de typer overtrædelser, der er omhandlet i stk. 2, skal de typer af overtrædelser, der er begået af erhvervsdrivende, som er omfattet af sanktioner, mindst omfatte følgende:

   a) nægtelse af adgang til oplysninger

b) tilgængeliggørelse på markedet af køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, som er genstand for godkendelse, uden en sådan godkendelse, eller forfalskning af dokumenter eller påskrifter med henblik herpå.

4. Medlemsstaterne giver Kommissionen meddelelse om bestemmelserne om gennemførelse af stk. 1-3 til Kommissionen senest den dd/mm/åååå [*PO: please insert the date 12 months after entry into force of this Regulation.*] og giver omgående Kommissionen meddelelse om senere ændringer af betydning for dem.

5. Medlemsstaterne aflægger hvert år rapport til Kommissionen om de sanktioner, de har indført.

Artikel 90
Administrative bøder

1. Hvis en verifikation af overholdelsen foretaget af Kommissionen, jf. artikel 9, stk. 1 og 4, eller artikel 54, stk. 1, afdækker, at køretøjet, systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed ikke opfylder kravene i denne forordning, kan Kommissionen pålægge de berørte erhvervsdrivende administrative bøder for overtrædelse af denne forordning. De omhandlede administrative bøder skal være effektive, forholdsmæssige og have afskrækkende virkning. Navnlig skal bøderne stå i forhold til antallet af køretøjer, der ikke opfylder kravene, og som er registreret i Unionen, eller antallet af ikke-overensstemmende systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, der er gjort tilgængelige på EU-markedet.

   De administrative bøder, som pålægges af Kommissionen, pålægges ikke ud over de sanktioner, der er pålagt af medlemsstaterne i henhold til artikel 89 for samme overtrædelse, og må ikke overstige 30 000 EUR pr. ikke-overensstemmende køretøj, system, komponent eller separat tekniske enhed.

2. Kommissionen kan vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 88 med henblik på at vedtage metoderne til beregning og opkrævning af de administrative bøder, der er omhandlet i stk. 1.

3. De administrative bøder skal indgå som indtægter for Den Europæiske Unions almindelige budget.

Artikel 91
Ændringer af forordning (EF) nr. 715/2007

1. I forordning (EF) nr. 715/2007 foretages følgende ændringer:

   1) Forordningens titel affattes således:

      "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)"

   2) Artikel 1, stk. 2, affattes således:

      "2. Derudover indeholder forordningen bestemmelser om overensstemmelse efter ibrugtagning, forureningsbegrænsende anordningers holdbarhed, OBD-systemer og måling af brændstofforbrug."

3) I artikel 3 udgår nr. 14 og 15.

4) Artikel 6 -9 udgår.

5) Artikel 13, stk. 2, litra e), udgår.

6) Som artikel 11a indsættes:

"Artikel 11a

1. På grundlag af relevante og repræsentative prøver verificerer de godkendende myndigheder, at

a) køretøjer, der er taget i brug, er i overensstemmelse med hensynet til de registrerede værdier for CO_2-emissioner og brændstofforbrug i typegodkendelsesattesten og overensstemmelseserklæringen

b) værdierne for CO_2-emissioner og brændstofforbrug, som er fastlagt i den gældende prøvningsprocedure, er repræsentative for målte emissioner under faktiske kørselsforhold.

2. Kommissionen kan vedtage gennemførelsesretsakter med henblik på at fastlægge de verifikationsprocedurer, der er omhandlet i litra a) og b), og enhver foranstaltning, der er nødvendig for at tage hensyn til resultatet af denne verifikation. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel [...]."

2. Henvisninger til de ophævede bestemmelser i forordning (EF) nr. 715/2007 gælder som henvisninger til nærværende forordning og læses i overensstemmelse med sammenligningstabellen i punkt 1 i denne forordnings bilag XVIII.

Artikel 92
Ændringer af forordning (EF) nr. 595/2009

1. I forordning (EF) nr. 595/2009 foretages følgende ændringer:

1) Artikel 1, stk. 2, affattes således:

"2. Derudover indeholder forordningen bestemmelser om køretøjers og motorers overensstemmelse efter ibrugtagning, forureningsbegrænsende anordningers holdbarhed, OBD-systemer, måling af brændstofforbrug og CO_2-emissioner samt adgang til informationer fra OBD-systemet."

2) I artikel 3 udgår nr. 11 og 13.

3) Artikel 6 udgår.

4) Artikel 11, stk. 2, litra e), udgår.

2. Henvisninger til de ophævede bestemmelser i forordning (EF) nr. 595/2009 gælder som henvisninger til nærværende forordning og læses i overensstemmelse med sammenligningstabellen i punkt 2 i denne forordnings bilag XVIII.

Artikel 93
Ændringer af forordning (EF) nr. 692/2008

1. Bilag XIV til forordning (EF) nr. 692/2008 udgår.

2. Henvisninger til de ophævede bestemmelser i forordning (EF) nr. 692/2008 gælder som henvisninger til nærværende forordning og læses i overensstemmelse med sammenligningstabellen i punkt 3 i denne forordnings bilag XVIII.

Artikel 94
Ændringer af forordning (EU) nr. 582/2011

1. I forordning (EU) nr. 582/2011 foretages følgende ændringer:

   1) Artikel 2a til 2h udgår.

   2) Bilag XVII udgår.

2. Henvisninger til de ophævede bestemmelser i forordning (EU) nr. 582/2011 gælder som henvisninger til nærværende forordning og læses i overensstemmelse med sammenligningstabellen i punkt 4 i denne forordnings bilag XVIII.

Artikel 95
Ophævelse af direktiv 2007/46/EF

Direktiv 2007/46/EF ophæves med virkning fra den 1. januar 201X.

Henvisninger til direktiv 2007/46/EF betragtes som henvisninger til denne forordning og læses i overensstemmelse med sammenligningstabellen i punkt 5 i bilag XVIII til denne forordning.

Artikel 96
Overgangsbestemmelser

1. Denne forordning ugyldiggør ikke en EU-typegodkendelse af et køretøj eller en EU-typegodkendelse meddelt for køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder før den [*PO: please insert the date of application as mentioned in Article 98*].

2. De godkendende myndigheder meddeler udvidelser og ændringer af typegodkendelser af køretøjer og EU-typegodkendelser af de køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, der er omhandlet i stk. 1, i overensstemmelse med artikel 31 og 32 i denne forordning.

3. Gyldigheden af typegodkendelser af køretøjer, jf. stk. 1, ophører senest den *[PO: please insert the date, which should be the date of application as mentioned in Article 98 + 5 years]*, og godkendende myndigheder kan kun forny disse typegodkendelser af køretøjer i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 33 i denne forordning.

4. Tekniske tjenester, der allerede er udpeget før denne forordnings ikrafttræden, skal underkastes den i artikel 77 omhandlede vurdering.

   Udpegelsen af tekniske tjenester, der allerede er udpeget, før denne forordnings ikrafttræden, skal fornyes inden for to år efter denne forordnings ikrafttræden, hvis de tekniske tjenester opfylder de relevante krav i denne forordning.

   Gyldigheden af udpegelsen af tekniske tjenester, der er foretaget inden ikrafttrædelsen af denne forordning ophører senest to år efter datoen for denne forordnings ikrafttræden.

Artikel 97
Rapportering

1. Senest den 31. december 20xx *[PO: please insert the year, which should be the year of application as mentioned in Article 98 + 5 years]* underretter medlemsstaterne Kommissionen om anvendelsen af de typegodkendelsesprocedurer og procedurer for markedsovervågning, der er fastlagt i denne forordning.

2. På grundlag af underretningen i stk. 1 aflægger Kommissionen senest den 31. december 20yy rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om anvendelsen af denne forordning, herunder verifikation af overholdelsen i henhold til artikel 9. *[PO: please insert the year, which should be the year 20xx as mentioned in paragraph 1 + 1 year]*

Artikel 98
Ikrafttræden og anvendelse

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Den anvendes fra den 1. januar 201x.

Fra den [...] [*PO: please insert the date 12 months after entry into force of this Regulation.*] må de nationale myndigheder ikke nægte at meddele EU-typegodkendelse eller national typegodkendelse på anmodning af en fabrikant for en ny type køretøj eller forbyde registrering, markedsføring eller ibrugtagning af et nyt køretøj, såfremt det pågældende køretøj er i overensstemmelse med denne forordning og de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter vedtaget i henhold til denne forordning.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den .

På Europa-Parlamentets vegne	*På Rådets vegne*
Formand	*Formand*

FINANSIERINGSOVERSIGT

1. FORSLAGETS/INITIATIVETS RAMME

1.1. Forslagets/initiativets betegnelse

1.2. Berørt(e) politikområde(r) inden for ABM/ABB-strukturen

1.3. Forslagets/initiativets art

1.4. Mål

1.5. Forslagets/initiativets begrundelse

1.6. Varighed og finansielle virkninger

1.7. Påtænkt(e) forvaltningsmetode(r)

2. FORVALTNINGSFORANSTALTNINGER

2.1. Bestemmelser om overvågning og rapportering

2.2. Forvaltnings- og kontrolsystem

2.3. Foranstaltninger til forebyggelse af svig og uregelmæssigheder

3. FORSLAGETS/INITIATIVETS ANSLÅEDE FINANSIELLE VIRKNINGER

3.1. Berørt(e) udgiftspost(er) på budgettet og udgiftsområde(r) i den flerårige finansielle ramme

3.2. Anslåede virkninger for udgifterne

3.2.1. Sammenfatning af de anslåede virkninger for udgifterne

3.2.2. Anslåede virkninger for aktionsbevillingerne

3.2.3. Anslåede virkninger for administrationsbevillingerne

3.2.4. Forenelighed med indeværende flerårige finansielle ramme

3.2.5. Tredjemands bidrag til finansieringen

3.3. Anslåede virkninger for indtægterne

FINANSIERINGSOVERSIGT

1. FORSLAGETS/INITIATIVETS RAMME

1.1. Forslagets/initiativets betegnelse

1.2. Berørt(e) politikområde(r) inden for ABM/ABB-strukturen

1.3. Forslagets/initiativets art

1.4. Mål

1.5. Forslagets/initiativets begrundelse

1.6. Varighed og finansielle virkninger

1.7. Påtænkt(e) forvaltningsmetode(r)

2. FORVALTNINGSFORANSTALTNINGER

2.1. Bestemmelser om overvågning og rapportering

2.2. Forvaltnings- og kontrolsystem

2.3. Foranstaltninger til forebyggelse af svig og uregelmæssigheder

3. FORSLAGETS/INITIATIVETS ANSLÅEDE FINANSIELLE VIRKNINGER

3.1. Berørt(e) udgiftspost(er) på budgettet og udgiftsområde(r) i den flerårige finansielle ramme

3.2. Anslåede virkninger for udgifterne

3.2.1. Sammenfatning af de anslåede virkninger for udgifterne

3.2.2. Anslåede virkninger for aktionsbevillingerne

3.2.3. Anslåede virkninger for administrationsbevillingerne

3.2.4. Forenelighed med indeværende flerårige finansielle ramme

3.2.5. Tredjemands bidrag til finansieringen

3.3. Anslåede virkninger for indtægterne

FINANSIERINGSOVERSIGT

1. FORSLAGETS/INITIATIVETS RAMME

1.1. Forslagets/initiativets betegnelse

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer

1.2. Berørt(e) politikområde(r) inden for ABM/ABB-strukturen[30]

Det indre marked, industri, iværksætteri og SMV'er — det indre marked for varer og tjenesteydelser

1.3. Forslagets/initiativets art

☒ Forslaget/initiativet vedrører en **ny foranstaltning**

☐ Forslaget/initiativet vedrører en **ny foranstaltning som opfølgning på et pilotprojekt/en forberedende foranstaltning**[31]

☐ Forslaget/initiativet vedrører en **forlængelse af en eksisterende foranstaltning**

☐ Forslaget/initiativet vedrører **omlægning af en foranstaltning til en ny foranstaltning**

1.4. Mål

1.4.1. Det eller de af Kommissionens flerårige strategiske mål, som forslaget/initiativet vedrører

Forslaget har til formål at bidrage til det generelle mål om at sikre et åbent indre marked for varer og tjenesteydelser, der bidrager til vækst og beskæftigelse

1.4.2. Specifikke mål og berørte ABM/ABB-aktiviteter

Specifikt mål nr. 1: Regelmæssigt at gennemgå eksisterende regler på det indre marked i specifikke sektorer og om nødvendigt forslå nye initiativer

Specifikt mål nr. 2: At sikre, at EU's lovgivning anvendes korrekt

Specifikt mål nr. 3: At EU's virksomheder nyder godt af et ensartede forskriftsmæssige betingelser og ensartet markedsadgang på internationalt plan

Berørte ABM/ABB-aktiviteter

Det indre marked for varer

[30] ABM: Activity Based Management (aktivitetsbaseret ledelse) – ABB: Activity Based Budgeting (aktivitetsbaseret budgetlægning).

[31] Jf. finansforordningens artikel 54, stk. 2, litra a) hhv. b).

1.4.3. Forventede resultater og virkninger

Angiv, hvilke virkninger forslaget/initiativet forventes at få for modtagerne/målgruppen.

– Europas borgere (køretøjets brugere samt andre trafikanter) bør kunne drage fordel af foranstaltninger, der tager sigte på at undgå dårlig sikkerhed og dårlige miljømæssige præstationer for motorkøretøjer i tilfælde, der omfatter usikre og ikke-overensstemmende køretøjer, som bidrager til trafikulykker og ringe luftkvalitet, som begge er skadelige for sundheden.

– Erhvervsdrivende i motorkøretøjsbranchens forsyningskæde bør drage fordel af foranstaltninger, der tager sigte på at afskaffe uensartede spilleregler og illoyal konkurrence, overfor dem, der ignorerer eller ikke følger spillereglerne. SMV'er i automobilsektoren er de mest sårbare over for markedssvigt og reguleringsmæssige svagheder, og der lægges særlig vægt på de potentielle konsekvenser, de påtænkte foranstaltninger kan have for dem.

– De nationale retshåndhævende myndigheder bør kunne drage fordel af foranstaltninger, der tager sigte på at afhjælpe reguleringsmæssige svagheder og undgå, at yderligere byrder pålægges dem, og at afhjælpe disse mangler ved at træffe korrigerende foranstaltninger mod ikke-overensstemmende og usikre produkter på deres markeder.

1.4.4. Virknings- og resultatindikatorer

Angiv indikatorerne til overvågning af forslagets/initiativets gennemførelse.

– ændringer i tilkendegivne holdninger/klager fra forbrugere modtaget af retshåndhævende myndigheder vedrørende motorkøretøjer og køretøjskomponenter

– ændringer i antallet/procentdelen af ikke-overensstemmende og usikre automobilprodukter på EU-markedet (f.eks. sammenlignet med eksisterende undersøgelser)

– ændringer i antallet/procentdelen af beskyttelsesforanstaltninger truffet af EU's myndigheder mod ikke-overensstemmende og usikre produkter fra både EU-interne og EU-eksterne fabrikanter/importører (dvs. under hensyntagen til de stigende krav til sporbarhed for automobilprodukter)

– ændringer i tendenserne for Rapex-meddelelser for køretøjer og

– ændringer i tendenserne i frivillige tilbagekaldelser (som indikator for effektiviteten af de politiske løsningsmodeller, der ville føre til en reduktion i antallet af produkter, der udgør en sikkerheds- eller miljørisiko).

1.5. Forslagets/initiativets begrundelse

1.5.1. Behov, der skal opfyldes på kort eller lang sigt

De nuværende retlige rammer er blevet kritiseret for ikke i tilstrækkelig grad at sikre pålidelige forudgående overensstemmelsesvurderinger og effektiv kontrol efter markedsføringen. Kritikken er opstået i kølvandet på konstateringer i september 2015 af, at VW over flere år har manipuleret med kontrollen med anordninger til efterbehandling af udstødningsgas.

Som svar på denne kritik og svagheder, der er påpeget ved evalueringen af rammerne for typegodkendelse, indeholder dette forslag en bred vifte af foranstaltninger, der vedrører:

- sporbarhed for produkter og de erhvervsdrivendes rolle og ansvar i forsyningskæden

- ansvar og samarbejde mellem de forskellige nationale myndigheder, der er involveret i håndhævelse af lovgivningen om teknisk harmonisering for motorkøretøjer

- kvaliteten af det typegodkendelses- og overensstemmelsesvurderingsarbejde, der udføres af tekniske tjenester

- beskyttelsesforanstaltninger og bestemmelser for tilbagekaldelse af køretøjer efter markedsføringen, og

- procedurer til sikring af produktionens overensstemmelse.

1.5.2. Merværdien ved en indsats fra EU's side

Selv om medlemsstaterne er ansvarlige for gennemførelsen af lovgivningen på deres eget område, er en harmoniseret og koordineret tilgang, som er baseret på almindeligt gældende kriterier, og som anvendes ensartet i medlemsstaterne, afgørende for at opretholde lige konkurrencevilkår i hele EU ved hjælp af en harmoniseret fortolkning, gennemførelse og håndhævelse af typegodkendelseskravene, som bakkes op af harmoniserede bestemmelser om markedsovervågning for at give medlemsstaterne de nødvendige midler til kontrol efter markedsføringen og til at træffe effektive og fælles afhjælpende foranstaltninger mod tilstedeværelsen af ikke-overensstemmende og usikre produkter på markedet.

1.5.3. Erfaringer fra lignende foranstaltninger

Det gældende direktiv om typegodkendelse af motorkøretøjer har været genstand for en revision i 2007. Imidlertid har erfaringerne med gennemførelsen af direktivet vist, at mekanismerne til at sikre en harmoniseret gennemførelse og håndhævelse ikke er tilstrækkeligt robuste. Betydelige forskelle i fortolkningen og anvendelsen af reglerne er kommet for dagens lys, hvilket undergraver direktivets hovedformål, nemlig at sikre et hensigtsmæssigt niveau af sikkerhed og miljøpræstationer for motorkøretøjer.

1.5.4. Sammenhæng med andre relevante instrumenter og eventuel synergivirkning

Der forventes en bedre sammenhæng med anden lovgivning vedrørende typegodkendelse (f.eks. vedrørende landbrugstraktorer og motorcykler), som er blevet revideret i 2013.

Der forventes synergi inden for markedsovervågning ved at bygge på principperne og de nye standardreferencebestemmelser i forordning 765/2008 og afgørelse 768/2008.

1.6. Varighed og finansielle virkninger

☐ Forslag/initiativ af **begrænset varighed**

– ☐ ☐Forslag/initiativ gældende fra [DD/MM]ÅÅÅÅ til [DD/MM]ÅÅÅÅ

– ☐ ☐Finansielle virkninger fra ÅÅÅÅ til ÅÅÅÅ

☒ Forslag/initiativ af **ubegrænset varighed**

– Iværksættelse med en indkøringsperiode fra 2017 til 2020

– derefter gennemførelse i fuldt omfang.

1.7. Påtænkt(e) forvaltningsmetode(r)[32]

☒ **Direkte forvaltning** ved Kommissionen

– ☒ i dens tjenestegrene, herunder ved dens personale i EU's delegationer

– ☐ ☐i gennemførelsesorganer

☐ **Delt forvaltning** i samarbejde med medlemsstaterne

☐ **Indirekte forvaltning** ved at overlade budgetgennemførelsesopgaver til:

– ☐ tredjelande eller organer, som tredjelande har udpeget

– ☐ internationale organisationer og deres organer (angives nærmere)

– ☐ Den Europæiske Investeringsbank og Den Europæiske Investeringsfond

– ☐ de organer, der er omhandlet i finansforordningens artikel 208 og 209

– ☐ offentligretlige organer

– ☐ privatretlige organer, der har fået overdraget samfundsopgaver, forudsat at de stiller tilstrækkelige finansielle garantier

– ☐ privatretlige organer, undergivet lovgivningen i en medlemsstat, som har fået overdraget gennemførelsen af et offentlig-privat partnerskab, og som stiller tilstrækkelige finansielle garantier

– ☐ personer, der har fået overdraget gennemførelsen af specifikke aktioner i den fælles udenrigs- og sikkerhedspolitik i henhold til afsnit V i traktaten om Den Europæiske Union, og som er udpeget i den relevante basisretsakt.

– *Hvis der angives flere forvaltningsmetoder, gives der en nærmere forklaring i afsnittet "Bemærkninger".*

Bemærkninger

Da Kommissionen har til hensigt at sikre gennemførelsen af de pågældende foranstaltninger via direkte central forvaltning gennem sine egne tjenester, navnlig via FFC med henblik på teknisk og videnskabelig støtte, vil dette blive reguleret ved instrumentet for administrative ordninger.

[32] Forklaringer vedrørende forvaltningsmetoder og henvisninger til finansforordningen findes på webstedet BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html

2. FORVALTNINGSFORANSTALTNINGER

2.1. Bestemmelser om kontrol og rapportering

Angiv hyppighed og betingelser.

Det Tekniske Udvalg for Motorkøretøjer (TCMV), der er nedsat ved denne forordning, og det forum, der er fastsat i artikel 10, vil udgøre en platform for regelmæssig drøftelse af spørgsmål i forbindelse med gennemførelsen af de styrkede reguleringsmæssige rammer for typegodkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer.

Medlemsstaterne skal hvert år rapportere til Kommissionen om de sanktioner, de har iværksat.

Fem år efter denne forordnings ikrafttræden underretter medlemsstaterne Kommissionen om anvendelsen af typegodkendelses- og markedsovervågningsprocedurerne heri. På grundlag af disse oplysninger rapporterer Kommissionen til Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelsen af den nye forordning.

2.2. Forvaltnings- og kontrolsystem

2.2.1. Konstaterede risici

De foreslåede foranstaltninger til begrænsning af gyldighedsperioden for udpegelsen af tekniske tjenester kan medføre en midlertidig mangel på tekniske tjenester og kan føre til forsinkelser for fabrikanterne med hensyn til at få deres produkter typegodkendt.

2.2.2. Oplysninger om det interne kontrolsystem

Indførelsen af et koordineret tilsyn med tekniske tjenester vil blive ledsaget af passende overgangsbestemmelser med henblik på at gøre det muligt for tekniske tjenester, der er udpeget i henhold til direktiv 2007/46/EF, at få deres udpegelse forlænget i overensstemmelse med bestemmelserne i den nye forordning i en toårig periode fra datoen for denne forordnings ikrafttræden. Kommissionen udarbejder retningslinjer med henblik på at sikre en forholdsmæssig og smidig anvendelse af de nye tilsynsmekanismer.

2.2.3. Anslåede omkostninger og fordele ved kontrollen samt forventet fejlrisiko

Omkostningerne for den tilsynsmæssige kontrolmekanisme vil bestå i deltagelse af EU-medlemsstaternes eksperter og Kommissionens repræsentant i fælles audit af tekniske tjenester. Fordelen vil bestå i at sikre en høj grad af troværdighed for udførelsen af overensstemmelsesvurderingsopgaver foretaget af tekniske tjenester.

2.3. Foranstaltninger til forebyggelse af svig og uregelmæssigheder

Angiv eksisterende eller påtænkte forebyggelses- og beskyttelsesforanstaltninger.

Ud over at anvende alle forskriftsmæssige kontrolmekanismer vil Kommissionens tjenestegrene udarbejde en strategi for bekæmpelse af svig i tråd med Kommissionens strategi for bekæmpelse af svig (Commission Anti-fraud Strategy – CAFS), der blev vedtaget den 24. juni 2011, for bl.a. at sikre, at dens interne kontrolordninger til bekæmpelse af svig er i fuld overensstemmelse med CAFS, og at dens tilgang til forvaltning af risikoen for svig er gearet til at afdække områder med

risiko for svig og til finansieringen af gennemførelsesaktiviteterne for denne forordning. På baggrund heraf gennemføres der en række foranstaltninger, bl.a.:

- afgørelser, aftaler og kontrakter, der følger af finansieringen af gennemførelsesaktiviteter for denne forordning, skal udtrykkeligt give Kommissionen, herunder OLAF, og Revisionsretten beføjelse til at foretage audit, kontroller og inspektioner på stedet

- under evalueringsfasen for en indkaldelse af forslag/udbud kontrolleres forslagsstillerne og tilbudsgiverne i forhold til de offentliggjorte udelukkelseskriterier på grundlag af erklæringer og varslingssystemet EWS (Early Warning System).

Desuden vil Kommissionen kontrollere, at reglerne om interessekonflikter anvendes strengt i forbindelse med gennemførelsen af foranstaltninger i henhold til denne forordning.

3. FORSLAGETS/INITIATIVETS ANSLÅEDE FINANSIELLE VIRKNINGER

3.1. Berørt(e) udgiftspost(er) på budgettet og udgiftsområde(r) i den flerårige finansielle ramme

- Eksisterende udgiftsposter på budgettet

I samme rækkefølge som udgiftsområderne i den flerårige finansielle ramme og budgetposterne.

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme	Budgetpost	Udgiften Sart	Bidrag			
	Kapitel 02.03 Det indre marked for varer og tjenesteydelser	OB/IOB [33]	fra EFTA-lande[34]	fra kandidat-lande[35]	fra tredje-lande	iht. finansforordningens artikel 21, stk. 2, litra b)
1a	02.03.01 Gennemførelse og udvikling af det indre marked for varer og tjenesteydelser	Opdelte	JA	NEJ	NEJ	NEJ

[33] OB = opdelte bevillinger/IOB = ikke-opdelte bevillinger.
[34] EFTA: Den Europæiske Frihandelssammenslutning.
[35] Kandidatlande og, efter omstændighederne, potentielle kandidatlande på Vestbalkan.

3.2. Anslåede virkninger for udgifterne

3.2.1. De foranstaltninger, der er fastsat i dette forslag til forordning, har ingen budgetmæssige konsekvenser for EU-budgettet ud over de bevillinger, som allerede indgår i Kommissionens officielle finansielle programmering, da eventuelle krav om finansielle ressourcer vil skulle dækkes af formålsbestemte indtægter og omfordeling.

3.2.2. Sammenfatning af de anslåede virkninger for udgifterne

i mio. EUR (tre decimaler)

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme	1a	Konkurrenceevne for vækst og beskæftigelse

GD: GROW			År**2017**	År**2018**	År**2019**	År**2020**	**I ALT 2017-2020**	Efterfølgende år[36]
•Aktionsbevillinger								
Budgetpostens nummer: 02.03.01	Forpligtelser	1)	9,450	9,285	9,020	6,557	**34,312**	6,594
	Betalinger	2)	5,600	9,835	9,170	9,707	**34,312**	
Administrationsbevillinger finansieret over bevillingsrammen for særprogrammet[37]								
Budgetpostens nummer		3)						
Bevillinger I ALT for GD GROW	Forpligtelser	= 1+1a +3	9,450	9,285	9,020	6,557	**34,312**	6,594
	Betalinger	= 2+2a	5,600	9,835	9,170	9,707	**34,312**	

[36] For perioden efter den 31. december 2020 skal beløbet skal være omfattet af den flerårige finansielle ramme for den periode, der begynder i 2021, i overensstemmelse med artikel 312 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

[37] Teknisk og/eller administrativ bistand og udgifter til støtte for gennemførelsen af EU's programmer og/eller aktioner (tidligere BA-poster), indirekte forskning, direkte forskning.

		+3						

• Aktionsbevillinger I ALT	Forpligtelser	4)	9,450	9,285	9,020	6,557	**34,312**	6,594
	Betalinger	5)	5,600	9,835	9,170	9,707	**34,312**	
• Administrationsbevillinger finansieret over bevillingsrammen for særprogrammer I ALT		6)						
Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 1a i den flerårige finansielle ramme	Forpligtelser	= 4+ 6	9,450	9,285	9,020	6,557	**34,312**	6,594
	Betalinger	= 5+ 6	5,600	9,835	9,170	9,707	**34,312**	

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme	**5**	"Administration"

i mio. EUR (tre decimaler)

		År**2017**	År**2018**	År**2019**	År**2020**	**I ALT 2017-2020**	Efterfølgende år[38]
GD: GROW							
• Menneskelige ressourcer		1,206	1,206	1,206	1,206	**4,824**	1,206
• Andre administrationsudgifter		0,235	0,240	0,244	0,249	**0,968**	0,254
I ALT for GD GROW	Bevillinger	1,441	1,446	1,450	1,455	**5,792**	1,460

Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 5 i den flerårige finansielle ramme	(Forpligtelser i alt = betalinger i alt)	1,441	1,446	1,450	1,455	**5,792**	1,460

i mio. EUR (tre decimaler)

		År**2017**	År**2018**	År**2019**	År**2020**	**I ALT 2017-2020**	**Efterfølgende år**
Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 1-5 i den flerårige finansielle ramme	Forpligtelser	10,891	10,731	10,470	8,012	**40,104**	8,054
	Betalinger	7,041	11,281	10,620	11,262	**40,104**	**1,460**

[38] For perioden efter den 31. december 2020 skal beløbet skal være omfattet af den flerårige finansielle ramme for den periode, der begynder i 2021, i overensstemmelse med artikel 312 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

3.2.3. Anslåede virkninger for aktionsbevillingerne

– ☐ ☐Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af aktionsbevillinger

– ☒ ☒Forslaget/initiativet medfører anvendelse af aktionsbevillinger som anført herunder:

Forpligtelsesbevillinger i mio. EUR (tre decimaler)

Der angives mål og resultater ⇩			År**2017**		År**2018**		År**2019**		År**2020**		**I ALT 2017-2020**	Efterfølgende år	
			RESULTATER										
	Type[39]	Resultaternes gnsntl. omkostninger	Antal	Omkostninger	Antal	Omkostninger	Antal	Omkostninger	Antal	Omkostninger	**Antal resultater i alt**	Omkostninger i alt	Omkostninger
SPECIFIKT MÅL NR. 1[40]...			Etablere mekanismer til sikring af en harmoniseret gennemførelse og håndhævelse af reglerne for typegodkendelse og markedsovervågning i alle medlemsstater, med en bæredygtig, effektiv og troværdig forvaltning på EU-niveau og med adgang til intern og ekstern teknisk og videnskabelig ekspertise, som muliggør bedre koordinering, samarbejde og ressourcedeling mellem medlemsstaternes retshåndhævende myndigheder										
- Resultat	Møder i TCMV og i håndhævelsesforummet		20 mødedage	0,500	20 mødedage	0,510	20 mødedage	0,520	20 mødedage	0,530	**2,06**	20 mødedage	0,541
- Resultat	Teknisk og videnskabelig støtte (FFC)			7,700		7,500		7,200		4,700	**27,100**		4,700
- Resultat	Audit/fælles vurderinger af tekniske tjenester			1,250		1,275		1,300		1,327	**5,152**		1,353
Subtotal for specifikt mål nr. 1				9,450		9,285		9,020		6,557	**34,312**		6,594

39 Resultater er de produkter og tjenesteydelser, der skal leveres (f.eks. antal finansierede studenterudvekslinger, antal km bygget vej osv.).

40 Som beskrevet i punkt 1.4.2. "Specifikke mål ...".

OMKOSTNINGER I ALT		9,450		9,285		9,020		6,557	**34,312**		6,594

3.2.4. Anslåede virkninger for administrationsbevillingerne

3.2.4.1. Resumé

– ☐ ☐Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af administrationsbevillinger

– ☒ ☒Forslaget/initiativet medfører anvendelse af administrationsbevillinger som anført herunder:

i mio. EUR (tre decimaler)

	År 2017	**År 2018**	**År 2019**	**År 2020**	**I ALT 2017-2020**	Efterfølgende år
UDGIFTSOMRÅDE 5i den flerårige finansielle ramme						
Personaleressourcer (GD-GROW)	1,206	1,206	1,206	1,206	**4,824**	1,206
Andre administrationsudgifter (GD-GROW)	0,235	0,240	0,244	0,249	**0,968**	0,254
Subtotal UDGIFTSOMRÅDE 5i den flerårige finansielle ramme	1,441	1,446	1,450	1,455	**5,792**	1,460

Uden for UDGIFTSOMRÅDE 5[41] i den flerårige finansielle ramme						
Menneskelige ressourcer						
Andre udgifteraf administrativ art						
Subtotal uden for UDGIFTSOMRÅDE 5i den flerårige finansielle ramme						

I ALT	1,441	1,446	1,450	1,455	**5,792**	1,460

Bevillingerne til menneskelige ressourcer og andre administrationsudgifter vil blive dækket ved hjælp af de bevillinger, der i forvejen er afsat til GD-GROW's forvaltning af aktionen, og/eller ved intern omfordeling i generaldirektoratet, eventuelt suppleret med yderligere bevillinger, som tildeles det ansvarlige generaldirektorat i forbindelse med den årlige tildelingsprocedure under hensyntagen til de budgetmæssige begrænsninger.

[41] Teknisk og/eller administrativ bistand og udgifter til støtte for gennemførelsen af EU's programmer og/eller aktioner (tidligere BA-poster), indirekte forskning, direkte forskning.

3.2.4.2. Anslået behov for menneskelige ressourcer

– ☐ ☐Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af menneskelige ressourcer

– ☒ ☒Forslaget/initiativet medfører anvendelse af menneskelige ressourcer som anført herunder:

Overslag angives i årsværk

		År**2017**	År**2018**	År **2019**	År **2020**	Efterfølgende år[42]
• **Stillinger i stillingsfortegnelsen (tjenestemænd og midlertidigt ansatte)**						
02 01 01 01 (i hovedsædet og i Kommissionens repræsentationskontorer)		9 (GROW)	9 (GROW)	9 (GROW)	9 (GROW)	9 (GROW)
XX 01 01 02 (Delegationer)						
XX 01 05 01 (Indirekte forskning)						
10 01 05 01 (Direkte forskning)						
• **Eksternt personale (i årsværk: FTE)[43]**						
XX 01 02 01 (KA, UNE, V under den samlede bevillingsramme)						
XX 01 02 02 (KA, LA, UNE, V og JED i delegationerne)						
XX 01 04 **yy** [44]	- i hovedsædet					
	- i delegationer					
XX 01 05 02 (KA, UNE, V – indirekte forskning)						
10 01 05 02 (KA, UNE, V – direkte forskning)						
Andre budgetposter (skal angives)						
I ALT		9	9	9	9	9

XX angiver det berørte politikområde eller budgetafsnit.

Personalebehovet vil blive dækket ved hjælp af det personale, som GD GROW allerede har afsat til forvaltningen af den nuværende ramme for typegodkendelse og/eller interne rokader i GD eller udefra (anslået behov: 6 AD/FTE og 3 AST/FTE).

Opgavebeskrivelse:

Tjenestemænd og midlertidigt ansatte	Kontrol af passende gennemførelse og håndhævelse af denne forordning, udarbejdelse af delegerede retsakter/gennemførelsesretsakter og vejledning, organisation og overvågning af "fælles vurderinger" af tekniske tjenester og kontrol med medlemsstaterne udpegelses- og overvågningsproces, koordinering af markedsovervågningsaktiviteter på EU-plan
Eksternt personale	

42 Se fodnote 38.

43 KA = kontraktansatte, LA = lokalt ansatte, UNE = udstationerede nationale eksperter, V = vikarer, JED: junioreksperter ved delegationerne.

44 Delloft for eksternt personale under aktionsbevillingerne (tidligere BA-poster).

3.2.5. Forenelighed med indeværende flerårige finansielle ramme

– ☒ ☒Forslaget/initiativet er foreneligt med indeværende flerårige finansielle ramme.

– ☐ ☐Forslaget/initiativet kræver omlægning af det relevante udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme.

Der redegøres for omlægningen med angivelse af de berørte budgetposter og beløbenes størrelse.

– ☐ ☐Forslaget/initiativet kræver, at fleksibilitetsinstrumentet anvendes, eller at den flerårige finansielle ramme revideres.

Der redegøres for behovet med angivelse af de berørte udgiftsområder og budgetposter og beløbenes størrelse.

3.2.6. Tredjemands bidrag til finansieringen

– Forslaget/initiativet indeholder ikke bestemmelser om samfinansiering med tredjemand.

– ☒Forslaget/initiativet indeholder bestemmelser om samfinansiering, jf. følgende overslag:

Bevillinger i mio. EUR (tre decimaler)

	År**2017**	År**2018**	År**2019**	År**2020**	I alt	Efterfølgende år
Angiv organ, som deltager i samfinansieringen: *Medlemsstaterne skal gennem deres nationale gebyrstruktur finansiere deres typegodkendelses- og markedsovervågningsaktiviteter og bidrage til udgifterne til Kommissionens uafhængige verifikation af overholdelsen*						
Samfinansierede bevillinger I ALT	7,700	7,500	7,200	4,700	27,100	xx

3.3. Anslåede virkninger for indtægterne

– ☐ ☐Forslaget/initiativet har ingen finansielle virkninger for indtægterne.

– ☒ ☒Forslaget/initiativet har følgende finansielle virkninger:

– ☐ ☐for egne indtægter

– ☒ ☒for diverse indtægter (bidrag fra medlemsstaterne som angivet i afsnit 3.2.5)

i mio. EUR (tre decimaler)

Indtægtspost på budgettet:	Bevillinger til rådighed i indeværende regnskabsår	Forslagets/initiativets virkninger[45]						
		År**2017**	År**2018**	År**2019**	År**2020**			
Artikel 6600		7,700	7,500	7,200	4,700			

For diverse indtægter, der er formålsbestemte, angives det, hvilke af budgettets udgiftsposter der påvirkes.

02.0301 Gennemførelse og udvikling af det indre marked for varer og tjenesteydelser

Det oplyses, hvilken metode der er benyttet til at beregne virkningerne for indtægterne.

[45] Med hensyn til EU's traditionelle egne indtægter (told og sukkerafgifter) opgives beløbene netto, dvs. bruttobeløb, hvorfra der er trukket opkrævningsomkostninger på 25 %.