KOMMISSIONENS DELEGEREDE DIREKTIV (EU) 2021/1717

af 9. juli 2021

om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/45/EU for så vidt angår ajourføring af visse betegnelser for køretøjsklasser samt tilføjelse af eCall til listen over kontrolpunkter, metoder, årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes, og vurdering af mangler i bilag I og III til nævnte direktiv

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/45/EU af 3. april 2014 om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om ophævelse af direktiv 2009/40/EF ([1]), særlig artikel 17, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Direktiv 2014/45/EU finder anvendelse på køretøjer med en konstruktivt bestemt maksimalhastighed på over 25 km/h af de klasser, der er fastsat i direktivets artikel 2, stk. 1. Disse klasser er fastsat med henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/24/EF ([2]), 2003/37/EF ([3]) og 2007/46/EF ([4]).

(2) Direktiv 2002/24/EF, 2003/37/EF og 2007/46/EF er ophævet ved henholdsvis Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 168/2013 ([5]), (EU) nr. 167/2013 ([6]) og (EU) 2018/858 ([7]).

(3) I lyset af ændringerne af betegnelserne for køretøjsklasser som følge af ophævelsen af direktiv 2002/24/EF og 2003/37/EF bør visse betegnelser for køretøjsklasser omhandlet i direktiv 2014/45/EF tilpasses. Disse ændringer vil ikke berøre kontrollens omfang og hyppighed.

(4) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/758 ([8]) fastsætter en forpligtelse om, at visse nye typer køretøjer fra den 31. marts 2018 skal udstyres med et permanent 112-baseret køretøjsmonteret eCall-system.

([1]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/40/EF af 6. maj 2009 om teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil (EUT L 141 af 6.6.2009, s. 12).

([2]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/24/EF af 18. marts 2002 om standardtypegodkendelse af to- eller trehjulede motordrevne køretøjer og om ophævelse af Rådets direktiv 92/61/EØF (EFT L 124 af 9.5.2002, s. 1).

([3]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/37/EF af 26. maj 2003 om typegodkendelse af landbrugs- eller skovbrugstraktorer og af deres påhængskøretøjer og udskifteligt trukket materiel samt af systemer, komponenter og tekniske enheder til disse køretøjer og om ophævelse af direktiv 74/150/EØF (EUT L 171 af 9.7.2003, s. 1).

([4]) 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 (EUT L 263 af 9.10.2007, s. 1).

([5]) 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).

([6]) 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).

([7]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 af 30. maj 2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF (EUT L 151 af 14.6.2018, s. 1).

([8]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/758 af 29. april 2015 om typegodkendelseskrav for indførelse af et køretøjsmonteret eCall-system, der er baseret på 112-tjenesten, og om ændring af direktiv 2007/46/EF (EUT L 123 af 19.5.2015, s. 77).

(5) Det 112-baserede køretøjsmonterede eCall-system kræver, idet det er et nødsystem, det højest mulige pålidelighedsniveau. Nøjagtigheden af minimumsdatasættet og taletransmissionen og talekvaliteten bør sikres, og der bør udvikles en ensartet prøvningsordning med henblik på at sikre, at det 112-baserede køretøjsmonterede eCall-system har en lang levetid og holdbarhed. Der bør derfor regelmæssigt udføres periodisk teknisk kontrol af eCall i overensstemmelse med direktiv 2014/45/EU. Et nyt punkt vedrørende en sådan kontrol bør tilføjes i tabel 3 i bilag I til nævnte direktiv.

(6) Direktiv 2014/45/EU bør derfor ændres —

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

Artikel 1

I direktiv 2014/45/EU foretages følgende ændringer:

1) I artikel 2 foretages følgende ændringer:

a) I stk. 1 foretages følgende ændringer:

i) Indledningen affattes således:

»1. Dette direktiv finder anvendelse på køretøjer med en konstruktivt bestemt maksimalhastighed på over 25 km/h af følgende klasser som omhandlet i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 167/2013 (*) (EU) nr. 168/2013 (**) og (EU) 2018/858 (***).

(*) 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).
(**) 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).
(***) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 af 30. maj 2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF (EUT L 151 af 14.6.2018, s. 1).«

ii) Sjette og syvende led affattes således:

»— fra den 1. januar 2022 to- eller trehjulede motordrevne køretøjer — køretøjsklasse L3e, L4e, L5e og L7e med en forbrændingsmotor med en slagvolumen på over 125 cm^3 — hjultraktorer i klasse T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b og T4.3b, der hovedsagelig anvendes på offentlig vej med en konstruktivt bestemt maksimalhastighed på over 40 km/h.«

b) Stk. 2, syvende led, affattes således:

»— køretøjer i klasse L3e, L4e, L5e og L7e udstyret med en forbrændingsmotor med en slagvolumen på over 125 cm^3, hvor medlemsstaten har indført effektive alternative trafiksikkerhedsforanstaltninger for to- eller trehjulede køretøjer under hensyntagen til navnlig de relevante trafiksikkerhedsstatistikker dækkende de seneste fem år. Medlemsstaterne skal oplyse Kommissionen om sådanne undtagelser.«

2) I artikel 5 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 1, litra c), affattes således:

»c) hjultraktorer i klasse T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b og T4.3b, der hovedsagelig anvendes på offentlig vej til erhvervskørsel fire år efter, at køretøjet er registreret første gang, og derefter hvert andet år.«

b) Stk. 2 affattes således:

»2. Medlemsstaterne fastsætter passende intervaller for, hvornår køretøjer af klasse L3e, L4e, L5e og L7e med en forbrændingsmotor med en slagvolumen på mere end 125 cm^3 skal være genstand for en teknisk kontrol.«

3) Bilag I og III ændres som anført i bilaget til nærværende direktiv.

Artikel 2

Gennemførelse

1. Medlemsstaterne vedtager og offentliggør senest den 27. september 2022 de love og administrative bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme dette direktiv. De meddeler straks Kommissionen disse love og bestemmelser.

De anvender de bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme artikel 1 og punkt 2) i bilaget til dette direktiv fra den 27. september 2022.

De anvender de bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme punkt 1 i bilaget til dette direktiv senest fra den 20. maj 2023.

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. Medlemsstaterne fastsætter de nærmere regler for henvisningen.

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

Artikel 3

Ikrafttræden

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

Artikel 4

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 9. juli 2021.

På Kommissionens vegne
Ursula VON DER LEYEN
Formand

BILAG

I bilag I og III foretages følgende ændringer:

1) I bilag I, punkt 3, tilføjes følgende til afsnit 7:

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
»7.13 eCall (hvis monteret, i overensstemmelse med EU's typegodkendelseslovgivning)					
7.13.1. Montering og konfiguration	Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed	a) System eller komponenter mangler		X	
		b) Forkert softwareversion	X		
		c) Forkert systemkodning	X		
7.13.2. Tilstand	Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed	a) Beskadiget system eller beskadigede komponenter	X		
		b) Fejlindikatorlampen for eCall giver signal om en given fejl i systemet	X		
		c) Fejl i eCalls elektroniske styreenhed	X		
		d) Fejl i mobilkommunikationsudstyr	X		
		e) Svigt i GPS-signal	X		
		f) Lydkomponenter ikke tilsluttet	X		
		g) Strømforsyning ikke tilsluttet eller utilstrækkelig ladning	X		
		h) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade.	X		
7.13.3. Præstation	Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed	a) Minimumdatasæt (MSD) ukorrekt	X		
		b) Lydkomponenter fungerer ikke i orden	X«		

2) Bilag III, tabel I, punkt 4, ændres således:

a) Overskriften affattes således:

»Specialkøretøjer afledt af køretøjer tilhørende klasse N, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b og T4.3b«.

b) Henvisninger til »T5«-køretøjer erstattes af en henvisning til følgende klasser:

»T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b og T4.3b (P) og T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b og T4.3b (D)«.