

Den Europæiske Unions Tidende

L 310



Dansk udgave

Retsforskrifter

53. årgang

26. november 2010

Indhold

II Ikke-lovgivningsmæssige retsakter

FORORDNINGER

- ★ **Kommissionens forordning (EU) nr. 1084/2010 af 25. november 2010 om ændring af forordning (EF) nr. 612/2009 om fælles gennemførelsesbestemmelser for eksportrestitutioner for landbrugsprodukter, for så vidt angår ækvivalens i forbindelse med aktiv forædling** 1
- ★ **Kommissionens forordning (EU) nr. 1085/2010 af 25. november 2010 om åbning og forvaltning af visse årlige toldkontingenter for søde kartofler, maniok, maniokstivelse og andre produkter henhørende under KN-kode 0714 90 11 og KN-kode 0714 90 19 og om ændring af forordning (EU) nr. 1000/2010** 3
- Kommissionens forordning (EU) nr. 1086/2010 af 25. november 2010 om faste importværdier med henblik på fastsættelse af indgangsprisen for visse frugter og grøntsager 7
- Kommissionens forordning (EU) nr. 1087/2010 af 25. november 2010 om ændring af de repræsentative priser og den tillægsimporttold for visse produkter inden for sukkersektoren, der er fastsat ved forordning (EU) nr. 867/2010 for produktionsåret 2010/11 9

DIREKTIVER

- ★ **Kommissionens direktiv 2010/81/EU af 25. november 2010 om ændring af Rådets direktiv 91/414/EØF for så vidt angår udvidet anvendelse af aktivstoffet 2-phenylphenol ⁽¹⁾** 11

Pris: 3 EUR

⁽¹⁾ EØS-relevant tekst

(Fortsættes på omslagets anden side)

DA

De akter, hvis titel er trykt med magre typer, er løbende retsakter inden for landbrugspolitikken og har normalt en begrænset gyldighedsperiode.

Titlen på alle øvrige akter er trykt med fede typer efter en asterisk.

AFGØRELSE

2010/714/EU:

- ★ Kommissionens afgørelse af 25. november 2010 om ændring af beslutning 2004/4/EF om bemyndigelse af medlemsstaterne til midlertidigt at træffe hasteforanstaltninger mod spredning af *Pseudomonas solanacearum* (Smith) Smith, for så vidt angår Egypten (meddelt under nummer K(2010) 8185) 14

2010/715/EU:

- ★ Kommissionens afgørelse af 25. november 2010 om tilladelse til markedsføring af jern(II)ammoniumphosphat som en ny levnedsmiddelingrediens i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 258/97 (meddelt under nummer K(2010) 8191)..... 16

RETSAKTER VEDTAGET AF ORGANER OPRETTET VED INTERNATIONALE AFTALER

- ★ Regulativ nr. 64 fra De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (FN/ECE) — Ensartede forskrifter for godkendelse af køretøjer for så vidt angår udstyr, som kan omfatte: en reserveenhed til midlertidig anvendelse, et sikkerhedsdæk (run-flat-dæk) og/eller sikkerhedsdækssystem og/eller et system til dæktryksovervågning 18

II

(Ikke-lovgivningsmæssige retsakter)

FORORDNINGER

KOMMISSIONENS FORORDNING (EU) Nr. 1084/2010

af 25. november 2010

om ændring af forordning (EF) nr. 612/2009 om fælles gennemførelsesbestemmelser for eksportrestitutioner for landbrugsprodukter, for så vidt angår ækvivalens i forbindelse med aktiv forædling

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

varer eller eventuelt forædlingsprodukter, som er tilvirket under denne procedure, angives til en anden tilladt toldmæssig bestemmelse eller anvendelse.

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Rådets forordning (EF) nr. 1234/2007 af 22. oktober 2007 om en fælles markedsordning for landbrugsprodukter og om særlige bestemmelser for visse landbrugsprodukter (fusionsmarkedsordningen) ⁽¹⁾, særlig artikel 167 og 170, sammenholdt med artikel 4, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Ifølge artikel 12, stk. 4, andet afsnit, i Kommissionens forordning (EF) nr. 612/2009 ⁽²⁾ ydes der eksportrestitution, hvis den eller de bestanddele, som der ansøges om restitution for, oprindeligt var af fællesskabsoprindelse (nu EU-oprindelse) og/eller i fri omsætning i Fællesskabet (nu EU), jf. stk. 1 i samme artikel, og ikke længere er i fri omsætning, udelukkende fordi de er indarbejdet i andre produkter. Bestemmelsen finder anvendelse, når varer af fællesskabsoprindelse og/eller i fri omsætning i Fællesskabet forædles under proceduren for aktiv forædling som beskrevet i artikel 114-129 i Rådets forordning (EØF) nr. 2913/92 af 12. oktober 1992 om indførelse af en EF-toldkodeks ⁽³⁾.

(2) Ifølge artikel 84, stk. 1, litra b), og artikel 89 i forordning (EØF) nr. 2913/92 er aktiv forædling dels en toldprocedure af økonomisk betydning, dels en suspensionsprocedure, som afsluttes, når de under proceduren henførte

(3) Artikel 115, stk. 1, i forordning (EØF) nr. 2913/92 pålægger toldmyndighederne at tillade, at forædlingsprodukter fremstilles af ækvivalente varer, og at forædlingsprodukter, som er fremstillet af ækvivalente varer, udføres fra Fællesskabet forud for indførslen af indførselsvarerne. I artikel 114, stk. 2, litra e), i samme forordning defineres ækvivalente varer som fællesskabsvarer, som anvendes til fremstilling af forædlingsprodukter i stedet for indførselsvarer. Artikel 545, stk. 2 og 3, i Kommissionens forordning (EØF) nr. 2454/93 af 2. juli 1993 om visse gennemførelsesbestemmelser til Rådets forordning (EØF) nr. 2913/92 om indførelse af en EF-toldkodeks ⁽⁴⁾ bestemmer, at ækvivalente varer og forædlingsprodukter, der fremstilles heraf, bliver ikke-fællesskabsvarer, og indførselsvarerne bliver fællesskabsvarer på det tidspunkt, hvor afslutningsangivelsen antages, men hvis indførselsvarerne sendes på markedet, inden proceduren er afsluttet, ændres deres toldmæssige status på det tidspunkt, hvor de sendes på markedet. I tilfælde af forudgående udførsel bliver forædlingsprodukter til ikke-fællesskabsvarer på det tidspunkt, hvor udførselsangivelsen antages, og på betingelse af at indførselsvarerne henføres under proceduren; indførselsvarer bliver til fællesskabsvarer på det tidspunkt, hvor de henføres under proceduren.

(4) Eftersom reglerne for anvendelse af ækvivalente varer betyder, at importvarer ændrer toldmæssig status til fællesskabsvarer, og at proceduren for aktiv forædling derved er eller bliver afsluttet, bliver indførselsvarerne ikke pålagt importafgifter. Følgelig bliver prisniveauet i EU for ækvivalente udførselsvarer af fællesskabsoprindelse i den pågældende situation kompenseret af indførselsvarens pris på verdensmarkedet, og derfor er det ikke

⁽¹⁾ EUT L 299 af 16.11.2007, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 186 af 17.7.2009, s. 1.

⁽³⁾ EFT L 302 af 19.10.1992, s. 1.

⁽⁴⁾ EFT L 253 af 11.10.1993, s. 1.

berettiget, at de ækvivalente udførselsvarer begunstiges med forskellen mellem verdensmarkedsprisen og prisen i EU ved en eksportrestitution som omhandlet i artikel 162 i forordning (EF) nr. 1234/2007.

- (5) For at fremme klarheden og retssikkerheden er det hensigtsmæssigt udtrykkeligt i forordning (EF) nr. 612/2009 at udelukke, at der ydes eksportrestitutioner, når varer udføres ifølge reglerne for anvendelse af ækvivalente varer.
- (6) Forordning (EF) nr. 612/2009 bør ændres i overensstemmelse hermed.
- (7) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra Forvaltningskomitéen for den Fælles Markedsordning for Landbrugsprodukter —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

I artikel 12, stk. 1, i forordning (EF) nr. 612/2009 indsættes følgende afsnit:

»Der ydes ikke restitution for varer, der anvendes som ækvivalente varer som omhandlet i artikel 114, stk. 2, litra e), i forordning (EØF) nr. 2913/92.«

Artikel 2

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

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 25. november 2010.

På Kommissionens vegne
José Manuel BARROSO
Formand

KOMMISSIONENS FORORDNING (EU) Nr. 1085/2010**af 25. november 2010****om åbning og forvaltning af visse årlige toldkontingenter for søde kartofler, maniok, maniokstivelse og andre produkter henhørende under KN-kode 0714 90 11 og KN-kode 0714 90 19 og om ændring af forordning (EU) nr. 1000/2010**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Rådets forordning (EF) nr. 1234/2007 af 22. oktober 2007 om en fælles markedsordning for landbrugsprodukter og om særlige bestemmelser for visse landbrugsprodukter (fusionsmarkedsordningen) ⁽¹⁾, særlig artikel 144, stk. 1, og artikel 148, sammenholdt med artikel 4, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Som følge af aftaler indgået i de multilaterale handelsforhandlinger i Verdenshandelsorganisationen (WTO) har Kommissionen udarbejdet en liste »CXL — De Europæiske Fællesskaber« (i det følgende benævnt »CXL-listen«), der sammenfatter de indrømmede lempelser. Med denne liste åbner EU for visse årlige toldkontingenter for produkter henhørende under KN-koderne 0714 10 91, ex 0714 10 98, 0714 90 11 og 0714 90 19 med oprindelse i Indonesien, Folkerepublikken Kina (Kina) og andre kontraherende parter i WTO (undtagen Thailand) og en række tredjelande, der ikke er medlemmer af WTO. Tolden for disse kontingenter er nedsat til 6 % af værdien. Kontingenterne åbnes for flere år og forvaltes af Kommissionen.
- (2) Med CXL-listen åbner EU også for to toldfrie kontingenter for søde kartofler henhørende under KN-kode 0714 20 90 fra Kina og andre tredjelande samt for to toldkontingenter for maniokstivelse henhørende under KN-kode 1108 14 00 fra andre tredjelande.
- (3) Aftalen i form af brevveksling om forhandlingerne mellem Det Europæiske Fællesskab og Kongeriget Thailand i henhold til artikel XXIII i GATT ⁽²⁾ (i det følgende benævnt »aftale med Thailand«), der blev godkendt ved Rådets afgørelse 96/317/EF af 13. maj 1996 om godkendelse af resultaterne af forhandlingerne med Thailand i henhold til artikel XXIII i GATT ⁽³⁾, fastsætter, at der åbnes et nyt autonomt årligt toldkontingent for maniokstivelse på 10 500 tons, hvoraf 10 000 tons vil blive tildelt Thailand. Toldsatsen er den gældende MFN-told (mestbegunstigelsestolden) nedsat med 100 EUR/ton.

- (4) Gennemførelsesbestemmelserne for forvaltningen af samtlige disse toldkontingenter er på nuværende tidspunkt fastsat ved Kommissionens forordning (EF) nr. 2402/96 af 17. december 1996 om åbning og forvaltning af visse årlige toldkontingenter for søde kartofler og maniokstivelse ⁽⁴⁾ og ved Kommissionens forordning (EF) nr. 27/2008 af 15. januar 2008 om åbning og forvaltning af årlige toldkontingenter for produkter henhørende under KN-kode 0714 10 91, ex 0714 10 98, 0714 90 11 og 0714 90 19 med oprindelse i tredjelande, undtagen Thailand ⁽⁵⁾.
- (5) Erfaringen fra anvendelsen af »først til mølle«-princippet har vist sig at være positiv i andre landbrugssektorer, og for at forenkle administrationen bør disse kontingenter herefter forvaltes efter den metode, der er angivet i artikel 144, stk. 2, litra a), i forordning (EF) nr. 1234/2007. Det bør ske efter bestemmelserne i artikel 308a, 308b og artikel 308c, stk. 1, i Kommissionens forordning (EØF) nr. 2454/93 af 2. juli 1993 om visse gennemførelsesbestemmelser til Rådets forordning (EØF) nr. 2913/92 om indførelse af en EF-toldkodeks ⁽⁶⁾.
- (6) Under hensyn til de særlige omstændigheder i forbindelse med overgangen fra en forvaltningsordning til en anden bør artikel 308c, stk. 2 og 3, i forordning (EF) nr. 2454/93 ikke anvendes på kontingentperioden fra den 1. januar 2011 til den 31. december 2011.
- (7) Hvad angår søde kartofler, skal der skelnes mellem produkter til konsum og andre produkter. Der bør derfor fastsættes betingelser for præsentation og emballering af søde kartofler, der er bestemt til nævnte anvendelse, og som henhører under KN-kode 0714 20 10, og følgende bør det gælde, at produkter, der ikke opfylder betingelserne for præsentation og emballering, henhører under KN-kode 0714 20 90.
- (8) Forvaltningen bør sikre, at kun produkter med oprindelse i Indonesien, Kina og Thailand kan indføres under de kontingenter, der er tildelt disse lande. Det bør afklares, hvilken form for bevis der kræves til dokumentation af produkternes oprindelse for at kunne udnytte toldkontingenterne, når »først til mølle«-princippet er indført.

⁽¹⁾ EUT L 299 af 16.11.2007, s. 1.

⁽²⁾ EFT L 122 af 22.5.1996, s. 16.

⁽³⁾ EFT L 122 af 22.5.1996, s. 15.

⁽⁴⁾ EFT L 327 af 18.12.1996, s. 14.

⁽⁵⁾ EUT L 13 af 16.1.2008, s. 3.

⁽⁶⁾ EFT L 253 af 11.10.1993, s. 1.

- (9) Forordning (EF) nr. 2402/96 og forordning (EF) nr. 27/2008 bør derfor ophæves og afløses af en ny forordning. Nævnte forordninger bør dog fortsat anvendes for de importlicenser, der udstedes for importkontingentperioder før dem, som nærværende forordning gælder for.
- (10) Bestemmelserne i artikel 1, 2 og 3 i Kommissionens forordning (EU) nr. 1000/2010 af 3. november 2010 om fravigelse af forordning (EF) nr. 2402/96, (EF) nr. 2058/96, (EF) nr. 2305/2003, (EF) nr. 969/2006, (EF) nr. 1918/2006, (EF) nr. 1964/2006, (EF) nr. 27/2008, (EF) nr. 1067/2008 og (EF) nr. 828/2009, for så vidt angår datoerne for indgivelse af ansøgninger om og udstedelse af importlicenser i 2011 under toldkontingenter for søde kartofler, maniokstivelse, maniok, korn, ris, sukker og olivenolie, og om fravigelse af forordning (EF) nr. 382/2008, (EF) nr. 1518/2003, (EF) nr. 596/2004, (EF) nr. 633/2004 og (EF) nr. 951/2006, for så vidt angår datoerne for udstedelse af eksportlicenser i 2011 for oksekød, svinekød, æg, fjerkrækød og sukker og isoglucose uden for kvote⁽¹⁾, er ikke længere relevante, fordi forvaltningen af disse kontingenter er overgået til »først til mølle«-ordningen, jf. artikel 144, stk. 2, litra a), i forordning (EF) nr. 1234/2007. De bør derfor udgå.
- (11) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra Forvaltningskomitéen for den Fælles Markedsordning for Landbrugsprodukter —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

Denne forordning åbner de i bilaget omhandlede toldkontingenter for import. Kontingenterne forvaltes på kalenderårsbasis fra den 1. januar 2011.

Artikel 2

De toldkontingenter, der omhandles i bilaget, forvaltes i overensstemmelse med artikel 308a, artikel 308b og artikel 308c, stk. 1, i forordning (EØF) nr. 2454/93. Artikel 308c, stk. 2 og

3, i nævnte forordning finder ikke anvendelse på kontingentperioden fra den 1. januar 2011 til den 31. december 2011.

Artikel 3

Adgang til toldkontingenterne med løbenumrene 09.0125, 09.0126 eller 09.0124 eller 09.0127, som anført i bilaget for produkter fra henholdsvis Thailand, Indonesien eller Folkerepublikken Kina, er betinget af forelæggelse af et oprindelsescertifikat udstedt af de kompetente myndigheder i henhold til artikel 55 til 65 i forordning (EØF) nr. 2454/93.

Artikel 4

1. Med henblik på denne forordning anses søde kartofler, friske og hele, i detailsalgspakninger, for at være bestemt til konsum jf. KN-kode 0714 20 10 ved afslutningen af toldformaliteterne for overgang til fri omsætning.

2. Bestemmelserne i denne forordning gælder kun for søde kartofler, der ikke er bestemt til konsum, jf. præciseringen heraf i stk. 1.

3. I denne forordning forstås ved produkter henhørende under KN-kode ex 0714 10 98 andre produkter end pellets af mel og gryn henhørende under KN-kode 0714 10 98.

Artikel 5

Forordning (EF) nr. 2402/96 og (EF) nr. 27/2008 ophæves. De anvendes imidlertid fortsat for de importlicenser, som er udstedt inden den 1. januar 2011, og indtil disse udløber.

Artikel 6

Artikel 1, 2 og 3 i forordning (EU) nr. 1000/2010 udgår.

Artikel 7

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

Den anvendes fra den 1. januar 2011.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 25. november 2010.

På Kommissionens vegne

Joaquín ALMUNIA

Næstformand

⁽¹⁾ EUT L 290 af 6.11.2010, s. 26.

BILAG

Med forbehold af bestemmelserne for fortolkning af den kombinerede nomenklatur anses beskrivelsen af produkterne for udelukkende at være vejledende. Anvendelsesområdet for kontingenterne i dette bilag er bestemt ved anvendelsesområdet for KN-koderne, som de forelå på tidspunktet for vedtagelsen af denne forordning.

Løbe-nummer	KN-kode/produkt	Oprindelse	Toldsats	Årligt toldkontingent (tons nettovægt)
09.0124	0714 20 90 Søde kartofler til andet anvendelsesformål end konsum	Folkerepublikken Kina	Fri	600 000
09.0125	1108 14 00 Maniokstivelse	Thailand	Toldsatsen er den gældende MFN-told (mest begunstigelses- tolden) nedsat med 100 EUR/ton	10 000
09.0126	0714 10 91, ex 0714 10 98, 0714 90 11 0714 90 19 Maniok og arrowroot, saleprod og lignende rødder med stort indhold af stivelse	Indonesien	6 % værditold	825 000
09.0127	0714 10 91, ex 0714 10 98, 0714 90 11 0714 90 19 Maniok og arrowroot, saleprod og lignende rødder med stort indhold af stivelse	Folkerepublikken Kina	6 % værditold	350 000
09.0128	0714 10 91, ex 0714 10 98, 0714 90 11 0714 90 19 Maniok og arrowroot, saleprod og lignende rødder med stort indhold af stivelse	Tredjelande, der er medlem af WTO, med undtagelse af Folkerepublikken Kina, Thailand og Indonesien	6 % værditold	145 590
09.0130	0714 10 91, 0714 90 11 Maniok og arrowroot, saleprod og lignende rødder med stort indhold af stivelse	Tredjelande, der ikke er medlem af WTO	6 % værditold	2 000
09.0129	0714 10 91, ex 0714 10 98, 0714 90 11 0714 90 19 Maniok og arrowroot, saleprod og lignende rødder med stort indhold af stivelse	Tredjelande, der ikke er medlem af WTO	6 % værditold	30 000

Løbe-nummer	KN-kode/produkt	Oprindelse	Toldsats	Årligt toldkontingent (tons nettovægt)
09.0131	0714 20 90 Søde kartofler til andet anvendelsesformål end konsum	Andre tredjelande end Folkerepublikken Kina	Fri	5 000
09.0132	1108 14 00 Maniokstivelse	Alle tredjelande	Toldsatsen er den gældende MFN-told (mest begunstigelses- tolden) nedsat med 100 EUR/ton	10 500

KOMMISSIONENS FORORDNING (EU) Nr. 1086/2010**af 25. november 2010****om faste importværdier med henblik på fastsættelse af indgangsprisen for visse frugter og grøntsager**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Rådets forordning (EF) nr. 1234/2007 af 22. oktober 2007 om en fælles markedsordning for landbrugsprodukter og om særlige bestemmelser for visse landbrugsprodukter (fusionsmarkedsordningen) ⁽¹⁾,

under henvisning til Kommissionens forordning (EF) nr. 1580/2007 af 21. december 2007 om gennemførelsesbestemmelser til Rådets forordning (EF) nr. 2200/96, (EF) nr. 2201/96 og (EF) nr. 1182/2007 vedrørende frugt og grøntsager ⁽²⁾, og

ud fra følgende betragtning:

Ved forordning (EF) nr. 1580/2007 fastsættes der, på basis af resultatet af de multilaterale handelsforhandlinger under Uruguay-runden, kriterier for Kommissionens fastsættelse af faste importværdier for tredjelande for de produkter og perioder, der er anført i del A i bilag XV til nævnte forordning —

VEDTAGET FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

De faste importværdier som omhandlet i artikel 138 i forordning (EF) nr. 1580/2007 fastsættes i bilaget til nærværende forordning.

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft den 26. november 2010.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 25. november 2010.

*På Kommissionens vegne
For formanden*

Jean-Luc DEMARTY

*Generaldirektør for landbrug
og udvikling af landdistrikter*

⁽¹⁾ EUT L 299 af 16.11.2007, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 350 af 31.12.2007, s. 1.

BILAG

Faste importværdier med henblik på fastsættelse af indgangsprisen for visse frugter og grøntsager

(EUR/100 kg)

KN-kode	Tredjelandskode ⁽¹⁾	Fast importværdi
0702 00 00	AL	50,2
	EC	92,0
	MA	76,9
	MK	48,2
	ZZ	66,8
0707 00 05	AL	54,8
	EG	150,8
	TR	64,9
	ZZ	90,2
0709 90 70	MA	70,3
	TR	115,5
	ZZ	92,9
0805 20 10	MA	71,9
	ZZ	71,9
0805 20 30, 0805 20 50, 0805 20 70, 0805 20 90	HR	60,7
	IL	72,5
	MA	61,9
	TR	61,4
	UY	58,6
	ZZ	63,0
0805 50 10	AR	65,2
	MA	68,0
	TR	62,7
	UY	57,1
	ZA	51,7
	ZZ	60,9
0808 10 80	AR	74,9
	AU	167,9
	BR	50,3
	CA	113,1
	CL	84,2
	CN	67,1
	MK	24,7
	NZ	139,2
	US	92,1
	ZA	114,5
	ZZ	92,8
0808 20 50	CL	78,3
	CN	85,8
	ZZ	82,1

⁽¹⁾ Landefortegnelse fastsat ved Kommissionens forordning (EF) nr. 1833/2006 (EUT L 354 af 14.12.2006, s. 19). Koden »ZZ« = »anden oprindelse«.

KOMMISSIONENS FORORDNING (EU) Nr. 1087/2010**af 25. november 2010****om ændring af de repræsentative priser og den tillægsimporttold for visse produkter inden for sukkersektoren, der er fastsat ved forordning (EU) nr. 867/2010 for produktionsåret 2010/11**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Rådets forordning (EF) nr. 1234/2007 af 22. oktober 2007 om en fælles markedsordning for landbrugsprodukter og om særlige bestemmelser for visse landbrugsprodukter (fusionsmarkedsordningen) ⁽¹⁾,under henvisning til Kommissionens forordning (EF) nr. 951/2006 af 30. juni 2006 om gennemførelsesbestemmelser til Rådets forordning (EF) nr. 318/2006 for så vidt angår handel med tredjelande inden for sukkersektoren ⁽²⁾, særlig artikel 36, stk. 2, andet afsnit, andet punktum, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) De repræsentative priser og tillægsimporttolden for hvidt sukker, råsuksker og visse sirupper for produktionsåret

2010/11 er fastsat ved Kommissionens forordning (EU) nr. 867/2010 ⁽³⁾. Disse repræsentative priser og denne tillægstold er senest ændret ved Kommissionens forordning (EU) nr. 1083/2010 ⁽⁴⁾.

- (2) De oplysninger, som Kommissionen for tiden råder over, medfører, at de pågældende priser og beløb skal ændres efter bestemmelserne og reglerne i forordning (EF) nr. 951/2006 —

VEDTAGET FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

De repræsentative priser og tillægsimporttolden for de produkter, der er omhandlet i artikel 36 i forordning (EF) nr. 951/2006, og fastsat ved forordning (EU) nr. 867/2010 for produktionsåret 2010/11, ændres og er anført i bilaget til nærværende forordning.

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft den 26. november 2010.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 25. november 2010.

*På Kommissionens vegne
For formanden*

Jean-Luc DEMARTY
*Generaldirektør for landbrug
og udvikling af landdistrikter*

⁽¹⁾ EUT L 299 af 16.11.2007, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 178 af 1.7.2006, s. 24.

⁽³⁾ EUT L 259 af 1.10.2010, s. 3.

⁽⁴⁾ EUT L 309 af 25.11.2010, s. 3.

BILAG

De ændrede repræsentative priser og den ændrede tillægsimporttold for hvidt sukker, råsukker og produkter i KN-kode 1702 90 95, der er gældende fra den 26. november 2010

(EUR)

KN-kode	Repræsentativ pris pr. 100 kg netto af det pågældende produkt	Tillægstold pr. 100 kg netto af det pågældende produkt
1701 11 10 ⁽¹⁾	58,48	0,00
1701 11 90 ⁽¹⁾	58,48	0,00
1701 12 10 ⁽¹⁾	58,48	0,00
1701 12 90 ⁽¹⁾	58,48	0,00
1701 91 00 ⁽²⁾	53,26	1,49
1701 99 10 ⁽²⁾	53,26	0,00
1701 99 90 ⁽²⁾	53,26	0,00
1702 90 95 ⁽³⁾	0,53	0,20

⁽¹⁾ Fastsættelse for standardkvaliteten som defineret i bilag IV, punkt III, til forordning (EF) nr. 1234/2007.⁽²⁾ Fastsættelse for standardkvaliteten som defineret i bilag IV, punkt II, til forordning (EF) nr. 1234/2007.⁽³⁾ Fastsættelse pr. 1 % af indhold af saccharose.

DIREKTIVER

KOMMISSIONENS DIREKTIV 2010/81/EU

af 25. november 2010

om ændring af Rådets direktiv 91/414/EØF for så vidt angår udvidet anvendelse af aktivstoffet
2-phenylphenol

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Rådets direktiv 91/414/EØF af 15. juli 1991 om markedsføring af plantebeskyttelsesmidler⁽¹⁾, særlig artikel 6, stk. 1, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ved Kommissionens direktiv 2009/160/EU⁽²⁾ blev 2-phenylphenol optaget som aktivstof i bilag I til direktiv 91/414/EØF med den særlige bestemmelse, at medlemsstaterne kun måtte tillade stoffet anvendt som fungicid inden døre i lukkede brusekamre («drenchers») efter høst.
- (2) Den 18. juni 2010 forelagde anmelderen oplysninger om andre anvendelsessystemer, herunder voksbehandling, behandling ved dypning og behandling ved hjælp af et skumgardin, så begrænsningen med hensyn til lukkede brusekamre kan ophæves.
- (3) Spanien, der er udpeget til at være rapporterende medlemsstat i henhold til Kommissionens forordning (EF) nr. 2229/2004⁽³⁾, vurderede de supplerende oplysninger og forelagde den 30. juli 2010 Kommissionen et tillæg til udkastet til vurderingsrapport om 2-phenylphenol, der blev rundsendt til de andre medlemsstater og til Den Europæiske Fødevarsesikkerhedsautoritet (EFSA) med henblik på fremsættelse af bemærkninger. Der blev i de indsendte bemærkninger ikke nævnt problematiske forhold, og de andre medlemsstater og EFSA har ikke påpeget forhold, der kunne udelukke den udvidede anvendelse. Udkastet til vurderingsrapport og ovennævnte tillæg er blevet behandlet af medlemsstaterne og Kommissionen i Den Stående Komité for Fødevarekæden og Dyresundhed, og behandlingen blev afsluttet den 28. oktober 2010 med Kommissionens reviderede vurderingsrapport om 2-phenylphenol.

(4) De nye data om anvendelsesteknikker, der blev forelagt af anmelderen, og den nye vurdering foretaget af den rapporterende medlemsstat viser, at plantebeskyttelsesmidler, der indeholder 2-phenylphenol, kan forventes generelt at opfylde kravene i artikel 5, stk. 1, litra a) og b), i direktiv 91/414/EØF, især med hensyn til den indendørs anvendelse som fungicid efter høst, der var omhandlet i det oprindelige dossier, og som er undersøgt og udførligt beskrevet i Kommissionens reviderede vurderingsrapport. Det er derfor ikke længere nødvendigt at begrænse anvendelsen af 2-phenylphenol til lukkede brusekamre, jf. direktiv 91/414/EØF som ændret ved direktiv 2009/160/EU.

(5) Uanset denne konklusion bør der indhentes yderligere oplysninger om visse specifikke forhold. I henhold til artikel 6, stk. 1, i direktiv 91/414/EØF kan der fastsættes betingelser for optagelsen af et stof i bilag I. Det bør derfor kræves, at anmelderen forelægger yderligere oplysninger til bekræftelse af de restkoncentrationer, der opstår som følge af andre anvendelsesteknikker end anvendelse i brusekamre.

(6) Det bør desuden også kræves, at medlemsstaterne er særligt opmærksomme på at beskytte brugere og arbejdstagere og sikre, at anvendelsesbetingelserne foreskriver anvendelse af personlige værnemidler.

(7) Direktiv 91/414/EØF bør derfor ændres i overensstemmelse hermed.

(8) Foranstaltningerne i dette direktiv er i overensstemmelse med udtalelse fra Den Stående Komité for Fødevarekæden og Dyresundhed —

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

Artikel 1

Bilag I til direktiv 91/414/EØF ændres som angivet i bilaget til nærværende direktiv.

⁽¹⁾ EFT L 230 af 19.8.1991, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 338 af 19.12.2009, s. 83.

⁽³⁾ EUT L 379 af 24.12.2004, s. 13.

Artikel 2

Medlemsstaterne vedtager og offentliggør senest den 31. december 2010 de love og administrative bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme dette direktiv. De tilsender straks Kommissionen disse love og bestemmelser med en sammenligningstabel, som viser sammenhængen mellem de pågældende love og bestemmelser og dette direktiv.

De anvender disse love og bestemmelser fra den 1. januar 2011.

Lovene og bestemmelserne skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

Artikel 3

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

Artikel 4

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 25. november 2010.

På Kommissionens vegne

José Manuel BARROSO

Formand

I bilag I til direktiv 91/414/EØF affattes række 305 således:

Nr.	Almindeligt anvendt navn, identifikationsnr.	IUPAC-navn	Renhed (*)	Ikrafttrædelse	Udløbsdato for stoffets optagelse i listen	Særlige bestemmelser
»305	2-phenylphenol (også salte heraf, f.eks. natriumsalt) CAS-nr. 90-43-7 CIPAC-nr.: 246	<i>Biphenyl-2-ol</i>	≥ 998 g/kg	1. januar 2010	31. december 2019	DEL A Må kun tillades anvendt som fungicid inden døre efter høst. DEL B Med henblik på gennemførelsen af de ensartede principper i bilag VI skal der tages hensyn til konklusionerne i den reviderede vurderingsrapport om 2-phenylphenol, særlig tillæg I og II, som færdigbehandlet i Den Stående Komité for Fødevarekæden og Dyresundhed den 27. november 2009 og som ændret af Den Stående Komité for Fødevarekæden og Dyresundhed den 28. oktober 2010. Ved denne samlede vurdering skal medlemsstaterne: — være særligt opmærksomme på at beskytte brugere og arbejdstagere og sikre, at anvendelsesbetingelserne foreskriver anvendelse af personlige værnemidler — være særligt opmærksomme på at indføre en passende affaldsforvaltningspraksis for håndtering af den affaldsopløsning, der resterer efter anvendelse, herunder rens vandet i brusesystemet og andre anvendelsessystemer. Medlemsstater, der tillader udledning af spildevand i kloaksystemet, sørger for, at der foretages en lokal risikovurdering. De berørte medlemsstater sikrer, at anmelderen forelægger Kommissionen: — yderligere oplysninger om muligheden for huddepigmentering hos arbejdstagere og forbrugere som følge af eventuel eksponering for metabolitten 2-phenylhydroquinon (PHQ) på citrusskal — yderligere oplysninger til bekræftelse af, at den analysemetode, der anvendes under undersøgelserne for restkoncentrationer, viser de korrekte restkoncentrationer af 2-phenylphenol, PHQ og konjugaterne heraf. De sørger for, at anmelderen fremlægger disse undersøgelser for Kommissionen senest den 31. december 2011. De berørte medlemsstater sørger desuden for, at anmelderen forelægger Kommissionen yderligere oplysninger til bekræftelse af de restkoncentrationer, der opstår som følge af andre anvendelsesteknikker end anvendelse i brusekamre. Medlemsstaterne sørger for, at anmelderen fremlægger disse oplysninger for Kommissionen senest den 31. december 2012.»

(*) Yderligere oplysninger om aktivstoffets identitet og specifikation fremgår af den reviderede vurderingsrapport.

AFGØRELSE

KOMMISSIONENS AFGØRELSE

af 25. november 2010

om ændring af beslutning 2004/4/EF om bemyndigelse af medlemsstaterne til midlertidigt at træffe hasteforanstaltninger mod spredning af *Pseudomonas solanacearum* (Smith) Smith, for så vidt angår Egypten

(meddelt under nummer K(2010) 8185)

(2010/714/EU)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

områder« i Egypten er tilstrækkeligt lav, forudsat at bestemte betingelser i beslutning 2004/4/EF overholdes.

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

- (4) I importsæsonen 2010/11 bør indførsel på Unionens område af knolde af *Solanum tuberosum* L. med oprindelse i »skadegørerfrie områder« i Egypten derfor være tilladt.

under henvisning til Rådets direktiv 2000/29/EF af 8. maj 2000 om foranstaltninger mod indslæbning i Fællesskabet af skadegørere på planter eller planteprodukter og mod deres spredning inden for Fællesskabet ⁽¹⁾, særlig artikel 16, stk. 3, og

- (5) Det fremgår af beslutning 2004/4/EF, at denne tages op til revision senest den 30. september 2010. På baggrund af ovenstående bør fristen for revision forlænges.

ud fra følgende betragtninger:

- (6) Beslutning 2004/4/EF bør derfor ændres i overensstemmelse hermed.

- (1) I henhold til Kommissionens beslutning 2004/4/EF ⁽²⁾ er indførsel på Unionens område af knolde af *Solanum tuberosum* L. med oprindelse i Egypten principielt forbudt. I overensstemmelse med en mulighed for at fravige den beslutning blev indførsel af sådanne knolde på Unionens område tilladt fra »skadegørerfrie områder«, og forudsat at bestemte betingelser blev overholdt i de foregående år, herunder i importsæsonen 2009/10.

- (7) Foranstaltningerne i denne afgørelse er i overensstemmelse med udtalelse fra Den Stående Komité for Plantesundhed —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

- (2) I importsæsonen 2009/10 blev der kun foretaget en tilbageholdelse af *Pseudomonas solanacearum* (Smith) Smith i Unionen.

I beslutning 2004/4/EF foretages følgende ændringer:

- (3) Efter anmodning fra Egypten og på baggrund af de oplysninger, Egypten har forelagt, har Kommissionen fastslået, at risikoen for spredning af *Pseudomonas solanacearum* (Smith) Smith ved indførsel på Unionens område af knolde af *Solanum tuberosum* L. fra »skadegørerfrie

- 1) I artikel 2, stk. 1, ændres »2009/10« til »2010/11«.

- 2) I artikel 4 ændres »31. august 2010« til »31. august 2011«.

- 3) I artikel 7 ændres »30. september 2010« til »30. september 2011«.

⁽¹⁾ EFT L 169 af 10.7.2000, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 2 af 6.1.2004, s. 50.

4) I bilaget foretages følgende ændringer:

Artikel 2

Denne afgørelse er rettet til medlemsstaterne.

a) I punkt 1, litra b), nr. iii), ændres »2009/10« til »2010/11«.

Udfærdiget i Bruxelles, den 25. november 2010.

b) I punkt 1, litra b), nr. iii), andet led, ændres »1. januar 2010« til »1. januar 2011«.

c) I punkt 1, litra b), nr. xii), ændres »1. januar 2010« til »1. januar 2011«.

På Kommissionens vegne

John DALLI

Medlem af Kommissionen

KOMMISSIONENS AFGØRELSE

af 25. november 2010

om tilladelse til markedsføring af jern(II)ammoniumphosphat som en ny levnedsmiddelingrediens i
henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 258/97

(meddelt under nummer K(2010) 8191)

(Kun den franske udgave er autentisk)

(2010/715/EU)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 258/97 af 27. januar 1997 om nye levnedsmidler og nye levnedsmiddelingredienser ⁽¹⁾, særlig artikel 7, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Virksomheden Cantox Health Sciences International indgav den 21. oktober 2008 på vegne af Nestec Ltd en ansøgning til de kompetente myndigheder i Irland om tilladelse til at markedsføre jern(II)ammoniumphosphat som en ny levnedsmiddelingrediens.
- (2) De kompetente irske fødevaremyndigheder afgav den 20. november 2008 den første vurderingsrapport. I denne rapport konkluderedes det, at der var behov for yderligere vurdering.
- (3) Den 23. december 2008 underrettede Kommissionen alle medlemsstaterne om ansøgningen. Den Europæiske Fødevaresikkerhedsautoritet (EFSA) blev anmodet om at foretage vurderingen den 28. april 2009.
- (4) Den 14. april 2010 vedtog EFSA efter anmodning fra Kommissionen en udtalelse ⁽²⁾ vedrørende sikkerheden ved jern(II)ammoniumphosphat som en kilde til jern, når stoffet i ernæringsmæssigt øjemed anvendes i fødevarer (herunder kosttilskud) bestemt til den brede befolkning og i fødevarer til særlig ernæring. EFSA konkluderede i sin udtalelse, at jern(II)ammoniumphosphat i de foreslåede anvendelsesmængder ikke giver anledning til sikkerhedsmæssige betænkeligheder, forudsat at de fastsatte øvre sikkerhedsgrænser for indtaget af jern ikke overskrides.
- (5) Ved Kommissionens forordning (EF) nr. 953/2009 af 13. oktober 2009 om stoffer, der i specielt ernæringsmæssigt øjemed kan anvendes i fødevarer til særlig ernæring ⁽³⁾, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv

2002/46/EF af 10. juni 2002 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivninger om kosttilskud ⁽⁴⁾ og/eller Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1925/2006 af 20. december 2006 om tilsætning af vitaminer og mineraler samt visse andre stoffer til fødevarer ⁽⁵⁾ er der fastsat særlige bestemmelser for anvendelse af vitaminer, mineraler og andre stoffer i fødevarer. Det bør være tilladt at anvende jern(II)ammoniumphosphat, uden at kravene i disse retsfor skrifter tilside sættes.

- (6) Foranstaltningerne i denne afgørelse er i overensstemmelse med udtalelse fra Den Stående Komité for Fødevarerækæden og Dyresundhed —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Jern(II)ammoniumphosphat som en kilde til jern, jf. bilaget, kan markedsføres i Unionen som en ny levnedsmiddelingrediens til anvendelse i fødevarer, jf. dog bestemmelserne i forordning (EF) nr. 953/2009, direktiv 2002/46/EF og/eller forordning (EF) nr. 1925/2006.

Artikel 2

Den nye levnedsmiddelingrediens, der godkendes ved denne afgørelse, betegnes »jern(II)ammoniumphosphat« på mærkningen af den fødevare, der indeholder den.

Artikel 3

Denne afgørelse er rettet til Nestec Ltd., Avenue Nestlé 55, CH-1800 Vevey, Schweiz.

Udfærdiget i Bruxelles, den 25. november 2010.

På Kommissionens vegne

John DALLI

Medlem af Kommissionen

⁽¹⁾ EFT L 43 af 14.2.1997, s. 1.

⁽²⁾ EFSA Journal 2010; 8(5): 1584.

⁽³⁾ EUT L 269 af 14.10.2009, s. 9.

⁽⁴⁾ EFT L 183 af 12.7.2002, s. 51.

⁽⁵⁾ EUT L 404 af 30.12.2006, s. 26.

BILAG

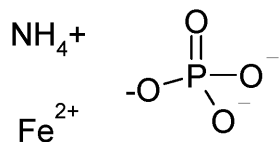
SPECIFIKATIONER FOR JERN(II)AMMONIUMPHOSPHAT

Beskrivelse: Jern(II)ammoniumphosphat er et fint grågrønt pulver, som er praktisk taget uopløseligt i vand og opløseligt i fortyndede mineralsyrer.

CAS-nr.: 10101-60-7

Kemisk formel: FeNH_4PO_4

Strukturformel:

**Jern(II)ammoniumphosphats kemiske egenskaber:**

pH i en 5 % opslæmning i vand	6,8 til 7,8
Jern (i alt)	mindst 28 %
Jern (II)	22 % til 30 % (w/w)
Jern (III)	højest 7 % (w/w)
Ammoniak	5 % til 9 % (w/w)
Vand	højest 3 %

RETSAKTER VEDTAGET AF ORGANER OPRETTET VED INTERNATIONALE AFTALER

Kun de originale FN/ECE-tekster har retlig virkning i henhold til folkeretten. Dette regulativs nuværende status og ikrafttrædelsesdato bør kontrolleres i den seneste version af FN/ECE's statusdokument TRANS/WP.29/343, der findes på adressen:
<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html>

Regulativ nr. 64 fra De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (FN/ECE) — Ensartede forskrifter for godkendelse af køretøjer for så vidt angår udstyr, som kan omfatte: en reserveenhed til midlertidig anvendelse, et sikkerhedsdæk (run-flat-dæk) og/eller sikkerhedsdæksystem og/eller et system til dæktryksovervågning

Omfattende al gældende tekst frem til:

Ændringsserie 02 — Ikrafttrædelsesdato: 19. august 2010

Korrigendum 1 til ændringsserie 02 — Ikrafttrædelsesdato: 19. august 2010

INDHOLD

REGULATIV

1. Anvendelsesområde
2. Definitioner
3. Ansøgning om godkendelse
4. Godkendelse
5. Forskrifter og prøvninger
6. Yderligere oplysninger
7. Ændringer af køretøjstypen og udvidelse af godkendelsen af en køretøjstype
8. Produktionens overensstemmelse
9. Sanktioner i tilfælde af produktionens manglende overensstemmelse
10. Endeligt ophør af produktionen
11. Navne og adresser på de tekniske tjenester, der er ansvarlige for udførelse af godkendelsesprøvninger, og på de administrative myndigheder
12. Overgangsbestemmelser

BILAG

- Bilag 1 — Meddelelse om godkendelse eller udvidelse, nægtelse eller inddragelse af godkendelse eller endeligt ophør af produktionen af en type køretøj for så vidt angår udstyr i henhold til regulativ nr. 64
- Bilag 2 — Udformning af godkendelsesmærker
- Bilag 3 — Bremse- og afvigelsesprøvning for køretøjer monteret med reserveenheder til midlertidig anvendelse
- Bilag 4 — Prøvningskrav til run-flat-advarselssystemer (RFWS)
- Bilag 5 — Prøvning af dæktryksovervågningssystemer (TPMS)

1. ANVENDELSESOMRÅDE

Dette regulativ finder anvendelse på godkendelse af køretøjer i klasse M₁ og N₁ ⁽¹⁾ som er udstyret med:

- a) en reserveenhed til midlertidig anvendelse og/eller
- b) sikkerhedsdæk og/eller sikkerhedsdæksystem og/eller
- c) et system til dæktryksovervågning ⁽²⁾.

For så vidt angår dette regulativ skal dæk- og reservehjulsudskiftningsenheder i form af sikkerhedsdæk (run-flat-dæk) eller sikkerhedsdæksystemer, når de er i en helt lufttom tilstand, anses for at være midlertidige reserveenheder, jf. definitionen i regulativets punkt 2.10.

2. DEFINITIONER

I dette regulativ forstås ved:

- 2.1. »Godkendelse af et køretøj«: godkendelse af køretøjstypen for så vidt angår midlertidig anvendelse af reservehjuls- og dækenheden.
- 2.2. »Køretøjstype«: en klasse køretøjer, som ikke indbyrdes afviger på væsentlige punkter såsom:
 - 2.2.1. »Køretøjstype hvad angår reserveenheden til midlertidige anvendelse«:
 - 2.2.1.1. køretøjets maksimale akseltryk som defineret i punkt 2.12
 - 2.2.1.2. egenskaberne for reservehjuls- og dækenheden til midlertidig anvendelse
 - 2.2.1.3. trækmetoden (forhjuls-, baghjuls- eller firehjulstræk)
 - 2.2.1.4. ophænget
 - 2.2.1.5. bremsesystemet
 - 2.2.1.6. hjulstørrelsen/dækstørrelsen
 - 2.2.1.7. hjulets indpresningsdybde.
 - 2.2.2. »Køretøjstype hvad angår dæktryksovervågningssystemet«
 - 2.2.2.1. fabrikantens handelsnavn eller -mærke
 - 2.2.2.2. de af køretøjets egenskaber, der i væsentlig grad indvirker på dæktryksovervågningssystemets ydeevne
 - 2.2.2.3. dæktryksovervågningssystemets type og konstruktion.
- 2.3. »Hjul«: et komplet hjul bestående af en fælg og skivebremse
 - 2.3.1. »Betegnelse for hjulstørrelse«: en betegnelse, der som minimum omfatter den nominelle fælgdiameter, den nominelle fælgbredde og fælgprofil
 - 2.3.2. »Indpresningsdybde«: afstanden fra fælgens anlægsflade mod hjulnavet til fælgens midterlinje.

⁽¹⁾ Som fastlagt i bilag 7 til den konsoliderede resolution om køretøjers konstruktion (R.E.3) (dokument TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend. 2, som senest ændret ved Amend. 4).

⁽²⁾ For så vidt angår køretøjer i klasse M₁ med en totalmasse på op til 3 500 kg og N₁, hvor alle aksler for begge klassers vedkommende er monteret med enkelt dæk.

- 2.4. »Dæk«: et luftdæk i form af en forstærket bøjelig kappe, som enten er forsynet med eller sammen med det hjul, hvorpå det er monteret, danner et kontinuerligt, overvejende cirkulært lukket kammer, der indeholder en luftart (almindeligvis luft) eller en luftart og en væske, som er beregnet til anvendelse ved et tryk, der højere end det atmosfæriske tryk. Det kan være et:
- 2.4.1. »Normalt dæk«: et dæk, der passer til alle normale driftsforhold på vej
- 2.4.2. »Reservedæk til midlertidig brug«: et dæk, som er specielt konstrueret til at være anderledes end et normalt dæk, og som kun er beregnet til midlertidig brug under begrænsede kørselsforhold
- 2.4.3. »Sikkerhedsdæk (run-flat-dæk) eller selvbærende dæk«: en dækopbygning med en teknisk løsning (f.eks. forstærkede dæksider osv.), der gør det muligt for et luftdæk monteret på et passende hjul og uden supplerende komponenter, at give køretøjet de basale dækfunktioner som minimum ved en hastighed på 80 km/h (50 mph) og over en afstand på 80 km, når der køres med et punkteret dæk
- 2.4.4. »Sikkerhedsdæksystem« eller »udvidet mobilitetssystem«: en enhed af specificerede funktionelt afhængige komponenter, herunder et dæk, som tilsammen leverer en nærmere angivet ydelse, så køretøjet med de basale dækfunktioner mindst kan køre med en hastighed på 80 km/h (50 mph) over en distance på 80 km ved kørsel med fladt dæk.
- 2.5. »Kørsel med fladt dæk«: en tilstand, hvor dækket i al væsentlighed bevarer den strukturelle funktionsdygtighed med et dæktryk på mellem 0 og 70 kPa.
- 2.6. »Basale dækfunktioner«: et oppumpet dæks normale evne til at bære en given belastning indtil en given hastighed og til at overføre fremdrifts-, styre- og bremsekræfter til det underlag, som det kører på.
- 2.7. »Dækdensionsbetegnelse«: en kombination af tal, som entydigt angiver dækkets geometriske størrelse, herunder nominel dækbredde, nominelt højde-bredde forhold og nominel diameter. De nøjagtige definitioner af disse begreber kan ses i regulativ nr. 30.
- 2.8. »Dækopbygning«: de tekniske egenskaber for dækkets karkasse. Dette kan omfatte diagonal eller krydslag, diagonalbælte, radial eller sikkerhedsdæk, jf. nærmere definition i regulativ nr. 30.
- 2.9. »Standardreserveenhed«: en enhed bestående af hjul og dæk, som med hensyn til hjul- og dækstørrelse, hjulets indpresningsdybde og dækopbygning er identisk med den enhed, som er monteret i samme akselposition på den pågældende køretøjsmodel eller -version til normal drift. Dette omfatter hjul, som er fremstillet af et andet materiale, f.eks. stål i stedet for aluminiumlegering, hvortil der kan anvendes anderledes konstruerede hjulfastgørelsesbolte- eller møtrikker, men som ellers er identisk med det hjul, der er beregnet til normal drift.
- 2.10. »Reserveenhed til midlertidigt brug«: en enhed bestående af et vilkårligt hjul og dæk, som ikke falder under definitionen »standardreserveenhed« i punkt 2.9. Reserveenheder til midlertidigt brug kan være af følgende typer:
- 2.10.1. Type 1
- En enhed, hvor dækket er et reservedæk til midlertidig anvendelse, jf. definitionen i punkt 2.4.2.
- 2.10.2. Type 2
- En enhed, hvor hjulet har en anden indpresningsdybde end det hjul, der er monteret i samme akselposition til normal drift af køretøjet.
- 2.10.3. Type 3
- En enhed, hvor hjulet har en anden opbygning end det dæk, der er monteret i samme akselposition til normal drift af køretøjet.

2.10.4. Type 4

En enhed, hvor dækket er et normalt dæk, jf. definitionen i punkt 2.4.1, men hvor størrelsesbetegnelsen for hjulet og/eller dækket ikke er den samme som for det hjul eller dæk, der er monteret i samme akselposition til normal drift af køretøjet.

2.10.5. Type 5

En enhed, hvor en dæk- og hjulenhed, jf. definitionen i punkt 2.4.3 eller 2.4.4, er monteret på køretøjet til normal, længerevarende anvendelse på vej, men som i nødstilfælde anvendes i helt lufttom tilstand.

2.11. »Totalmasse«: den af fabrikanten angivne teknisk tilladte totalmasse (denne kan være højere end den »tilladte totalmasse«, som de nationale myndigheder har fastsat).

2.12. »Største akseltryk«: den af fabrikanten angivne højeste værdi af den samlede lodrette kraft mellem dækkenes kontaktflade på én aksel og jorden, som skyldes den del af køretøjets masse, der bæres af den pågældende aksel; dette tryk kan være højere end det »tilladte akseltryk«, som de nationale myndigheder har fastsat. Summen af akseltryk kan være højere end den værdi, der svarer til køretøjets totalmasse.

2.13. »Run-flat-advarselssystem«: beskriver et system, som giver føreren besked, hvis dækket fungerer i lufttom driftstilstand.

2.14. »Dæktryksovervågningssystem (TPMS)«: et system, der er monteret i et køretøj, og som er i stand til at vurdere dæktryk eller variationer i dæktrykket over tid og sende oplysninger herom til føreren, mens køretøjet kører.

2.15. »Koldt dæktryk«: ved den omgivende temperatur uden trykstigning som følge af brug af dækket.

2.16. »Anbefalet koldt dæktryk (P_{rec})«: det af køretøjets fabrikant anbefalede dæktryk for hver enkelt dækposition ved den påtænkte anvendelse (hastighed og belastning) af et givet køretøj således som angivet på køretøjets fabrikationsplade og/eller i instruktionsbogen.

2.17. »Dæktryk ved drift (P_{warm})«: dæktryk for hver enkelt dækposition, således som det er steget fra det kolde dæktryk på grund af temperaturpåvirkningen som følge af brug af køretøjet.

2.18. »Prøvningstryk (P_{test})«: det faktiske dæktryk for dækket/dækkene, der er valgt for hver enkelt dækposition efter lufttab under prøvningsproceduren.

2.19. »Type dæktryksovervågningssystem«: systemer, der ikke udviser forskelle på væsentlige punkter som:

a) driftsprincip

b) enhver komponent, som vil kunne have betragtelig indflydelse på dæktryksovervågningssystemets ydeevne.

3. ANSØGNING OM GODKENDELSE

3.1. Ansøgning om godkendelse af en køretøjstype hvad angår udstyr i form af:

a) en reserveenhed til midlertidig anvendelse (herunder et eventuelt run-flat-advarselssystem), og/eller

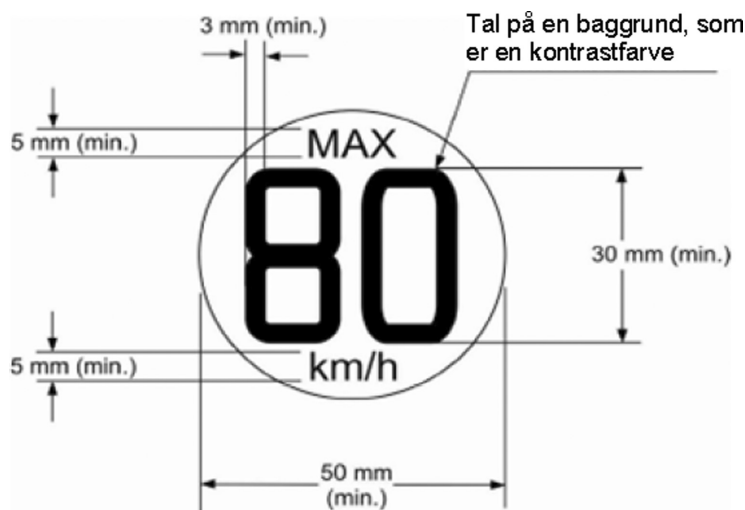
b) et dæktryksovervågningssystem

indsendes af køretøjsfabrikanten eller dennes behørigt bemyndigede repræsentant.

- 3.2. Den ledsages af tre kopier af en beskrivelse af køretøjstypen for så vidt angår de punkter, der er specificeret i bilag 1 til dette regulativ.
- 3.3. Et køretøj, der er repræsentativt for den type, som skal godkendes, indleveres til den typegodkendende myndighed eller den tekniske tjeneste, der er ansvarlig for udførelse af godkendelsesprøvningen.
- 3.4. Før der meddeles typegodkendelse, skal den administrative myndighed efterprøve, at der foreligger tilfredsstillende ordninger til sikring af effektiv kontrol af produktionens overensstemmelse.
4. GODKENDELSE
- 4.1. Hvis det køretøj, der er ansøgt godkendt i henhold til dette regulativ, opfylder alle betingelserne i afsnit 5 nedenfor, meddeles der godkendelse for den pågældende køretøjstype.
- 4.1.1. En køretøjsgodkendelse, som udelukkende vedrører bestemmelserne om en reserveenhed til midlertidig anvendelse, meddeles, hvis køretøjet opfylder forskrifterne i punkt 5.1 og 5.2.
- 4.1.2. En køretøjsgodkendelse, som udelukkende vedrører bestemmelserne om sikkerhedsdæksystemer, meddeles, hvis køretøjet opfylder forskrifterne i punkt 5.3.
- 4.2. Hver godkendt type tildeles et godkendelsesnummer. De første to cifre (i øjeblikket 02, svarende til ændringsserie 02) angiver den ændringsserie, som omfatter de seneste vigtige tekniske ændringer af regulativet på godkendelsens udstedelsestidspunkt. Samme kontraherende part må ikke tildele samme nummer til en anden køretøjstype. Imidlertid kan varianter i en modelserie, som er i forskellige klasser med hensyn til kriterierne i punkt 2.2, være omfattet af samme typegodkendelse, forudsat resultaterne af prøvningerne i punkt 5.2 og 5.3 ikke udviser store forskelle.
- 4.3. Meddelelse om godkendelse eller udvidelse eller nægtelse af godkendelse af en køretøjstype i henhold til dette regulativ skal fremsendes til de kontraherende parter, der anvender dette regulativ, ved hjælp af en formular svarende til modellen i bilag 1 til dette regulativ.
- 4.4. Ethvert køretøj, som er i overensstemmelse med en type, som er godkendt efter dette regulativ, skal på et let synligt og let tilgængeligt sted, der er angivet i godkendelsesattesten, være påført et internationalt godkendelsesmærke bestående af følgende:
- 4.4.1. En cirkel, som omslutter bogstavet »E« efterfulgt af kendingsnummeret på den stat, som har meddelt godkendelse ⁽¹⁾:
- 4.4.2. nummeret på dette regulativ efterfulgt af:
- 4.4.2.1. bogstavet »R« ved køretøjer, der udelukkende er godkendt i henhold til punkt 4.1.1
- 4.4.2.2. bogstavet »P« ved køretøjer, der udelukkende er godkendt i henhold til punkt 4.1.2

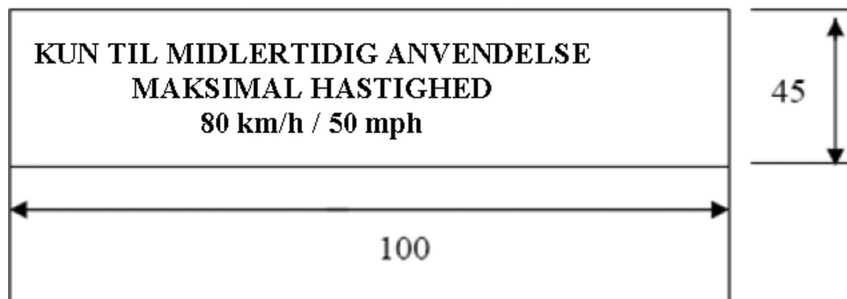
⁽¹⁾ 1 for Tyskland, 2 for Frankrig, 3 for Italien, 4 for Nederlandene, 5 for Sverige, 6 for Belgien, 7 for Ungarn, 8 for Tjekkiet, 9 for Spanien, 10 for Serbien, 11 for Det Forenede Kongerige, 12 for Østrig, 13 for Luxembourg, 14 for Schweiz, 15 (ubenyttet), 16 for Norge, 17 for Finland, 18 for Danmark, 19 for Rumænien, 20 for Polen, 21 for Portugal, 22 for Den Russiske Føderation, 23 for Grækenland, 24 for Irland, 25 for Kroatien, 26 for Slovenien, 27 for Slovakiet, 28 for Belarus, 29 for Estland, 30 (ubenyttet), 31 for Bosnien-Hercegovina, 32 for Letland, 33 (ubenyttet), 34 for Bulgarien, 35 (ubenyttet), 36 for Litauen, 37 for Tyrkiet, 38 (ubenyttet), 39 for Aserbajdsjan, 40 for Den Tidligere Jugoslaviske Republik Makedonien, 41 (ubenyttet), 42 for Det Europæiske Fællesskab (godkendelser meddeles af medlemsstaterne under anvendelse af deres respektive ECE-symboler), 43 for Japan, 44 (ubenyttet), 45 for Australien, 46 for Ukraine, 47 for Sydafrika, 48 for New Zealand, 49 for Cypern, 50 for Malta, 51 for Republikken Korea, 52 for Malaysia, 53 for Thailand, 54 og 55 (ubenyttet), 56 for Montenegro, 57 (ubenyttet) og 58 for Tunesien. Efterfølgende numre tildeles andre stater i den kronologiske orden, i hvilken de ratificerer eller tiltræder overenskomsten om 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, og de således tildelte numre meddeles af FN's generalsekretær til de kontraherende parter.

- 4.4.2.3. bogstaverne »RP« ved køretøjer, der både er godkendt i henhold til punkt 4.1.1 og 4.1.2
- 4.4.3. en streg og godkendelsesnummeret til højre for det symbol, der foreskrives i punkt 4.4.1 og 4.4.2.
- 4.5. Er køretøjet i overensstemmelse med en køretøjstype, som i henhold til et eller flere til overenskomsten vedføjede regulativer er godkendt i samme stat, som har meddelt godkendelse efter dette regulativ, behøver det i punkt 4.4.1 ovenfor foreskrevne symbol ikke gentages. I så fald anbringes regulativets nummer og godkendelsesnumrene samt yderligere symboler for alle regulativer, i henhold til hvilke typegodkendelse er meddelt i det land, som har meddelt typegodkendelse i henhold til dette regulativ, i lodrette kolonner til højre for det i punkt 4.4.1 foreskrevne symbol.
- 4.6. Godkendelsesmærket skal være let læseligt og må ikke kunne fjernes.
- 4.7. Godkendelsesmærket skal anbringes tæt ved eller på den fabrikationsplade, fabrikanten har anbragt på køretøjet.
- 4.8. Bilag 2 til dette regulativ indeholder eksempler på sammensætning af godkendelsesmærker.
5. FORSKRIFTER OG PRØVNINGER
- 5.1. **Generelt**
- 5.1.1. Dæk beregnet til at indgå i en reserveenhed til midlertidig anvendelse som defineret i punkt 2.10 skal godkendes i henhold til regulativ nr. 30.
- 5.1.2. For køretøjer med mindst fire hjul skal belastningsevnen for reserveenheden til midlertidig anvendelse mindst være lig med halvdelen af det højeste af de maksimale akseltryk for køretøjet. Hvis anvendelsen er begrænset til en særlig aksel, som er nævnt i vejledningen i punkt 6 nedenfor, skal belastningsevnen mindst være lig halvdelen af det maksimale akseltryk for den pågældende aksel.
- 5.1.3. Den konstruktivt bestemte hastighed for reserveenheden til midlertidig anvendelse skal være mindst 120 km/h ved type 1, 2 og 3.
- 5.1.4. Reserveenheder til midlertidig anvendelse skal have følgende karakteristika:
- 5.1.4.1. Et advarselssymbol for en maksimal hastighed på 80 km/h, udformet i overensstemmelse med diagrammet nedenfor, skal være permanent anbragt på hjulets yderside på et tydeligt sted.



For køretøjer, som er beregnet til salg i lande, der benytter britiske måleenheder, skal et yderligere advarselssymbol, som, bortset fra at tallet »80« er udskiftet med »50« og »km/h« med »mph«, er identisk med det ovenfor beskrevne, være permanent anbragt på hjulets yderside på et tydeligt sted.

Alternativt kan et enkelt advarselssymbol, udformet i overensstemmelse med diagrammet nedenfor, være permanent anbragt på hjulets yderside på et tydeligt sted.



Versalerne skal være mindst 5 mm høje og tallene »80« og »50« skal være mindst 20 mm høje, hvor de elementer, der udgør det enkelte tegn i tallet, skal have en linjetykkelse på mindst 3 mm. Tekst med små bogstaver skal have en linjehøjde på mindst 5 mm. Hele teksten skal være omgivet af en kant og være placeret på en baggrund, som er en kontrastfarve.

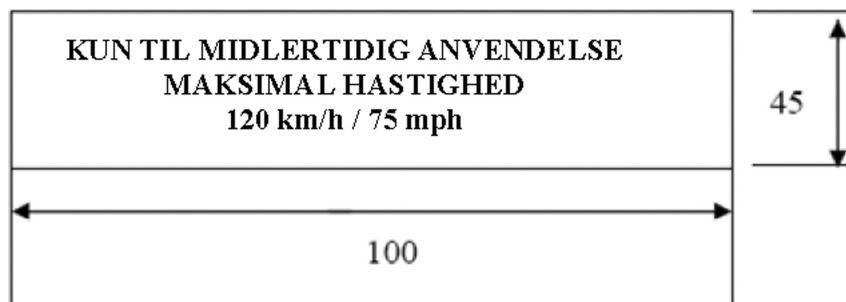
Forskrifterne i dette punkt finder kun anvendelse på reserveenheder til midlertidig brug af type 1, 2 og 3, jf. definitionen i punkt 2.10.1, 2.10.2 og 2.10.3.

- 5.1.4.1.1. Et advarselssymbol for en maksimal hastighed på 120 km/h, udformet i overensstemmelse med diagrammet nedenfor, skal være permanent anbragt på hjulets yderside på et tydeligt sted.



For køretøjer, som er beregnet til salg i lande, der benytter britiske måleenheder, skal et yderligere advarselssymbol, som, bortset fra at tallet »120« er udskiftet med »75« og »km/h« med »mph«, er identisk med det ovenfor beskrevne, være permanent anbragt på hjulets yderside på et tydeligt sted.

Alternativt kan et enkelt advarselssymbol, udformet i overensstemmelse med diagrammet nedenfor, være permanent anbragt på hjulets yderside på et tydeligt sted.



Versalerne skal være mindst 5 mm høje og tallene »120« og »75« skal være mindst 20 mm høje, hvor de elementer, der udgør det enkelte tegn i tallet, skal have en linjetykkelse på mindst 3 mm. Tekst med små bogstaver skal have en linjehøjde på mindst 5 mm. Hele teksten skal være omgivet af en kant og være placeret på en baggrund, som er en kontrastfarve.

Forskrifterne i dette punkt finder kun anvendelse på reserveenheder til midlertidig brug af type 4, jf. definitionen i punkt 2.10.4, som leveres til anvendelse på et køretøj i klasse M₁.

- 5.1.4.2. Når hjulet og/eller dækket er monteret på køretøjet med henblik på midlertidig anvendelse, skal der på dets udvendige overflade være en særlig farve eller et særligt farvemønster, som klart adskiller sig fra farven på standardenhederne. Hvis det er muligt at sætte en hjulkapsel på reserveenheden til midlertidig anvendelse, må den særlige farve eller det særlige farvemønster ikke skjules af denne.
- 5.1.5. Bortset fra ved sikkerhedsdæk/selvbærende dæk eller sikkerhedsdæksystemer/udvidede mobilitetssystemer er det tilladt kun at levere én reserveenhed til midlertidig anvendelse sammen med køretøjet.
- 5.1.6. Ved køretøjer udstyret med sikkerhedsdæk/selvbærende dæk eller sikkerhedsdæksystem/udvidet mobilitetssystem skal køretøjet også have monteret et run-flat-advarselssystem (som defineret i punkt 2.13), som fungerer i et hastighedsområde fra 40 km/h til køretøjets konstruktivt bestemte tophastighed, og som opfylder forskrifterne i punkt 5.1.6.1 til 5.1.6.6. Hvis køretøjet imidlertid er monteret med et dæktryksovervågningssystem, der opfylder forskrifterne i punkt 5.3, er yderligere montering af et run-flat-advarselssystem ikke påkrævet.
- 5.1.6.1. Der afgives advarsel i form af et gult optisk advarselssignal.
- 5.1.6.2. Advarselssignalet skal tændes, når tændingslåsen (startkontakten) er i positionen »on« (kørselsposition) (funktionskontrol).
- 5.1.6.3. Føreren skal, senest når det opdages, at et dæk fungerer i lufttom tilstand, advares ved hjælp af det advarselssignal, der er nævnt i punkt 5.1.6.1.
- 5.1.6.4. I tilfælde af svigt eller uregelmæssighed i en føler, som påvirker run-flat-advarselssystemet, herunder svigt i outputsignalets strømkilde, strømforsyning eller strømtransmission, skal føreren advares om run-flat-systemfejl ved hjælp af et gult optisk signal. Hvis det i punkt 5.1.6.1 beskrevne advarselssignal både anvendes til at signalere, at et dæk kører i lufttom (run-flat) tilstand og fejl i run-flat-advarselssystemet, finder følgende anvendelse: når tændingslåsen (startkontakten) er i positionen »on« (kørselsposition), skal kontrollampen blinke til angivelse af systemfejl. Efter en kort periode skal kontrollampen lyse kontinuerligt, så længe fejlen eksisterer, og så længe tændingslåsen (startkontakten) er i positionen »on« (kørselsposition). Forløbet med blinken efterfulgt af kontinuerlig lysen skal gentages, hver gang tændingslåsen (startkontakten) slås til positionen »on«, indtil fejlen er rettet.
- 5.1.6.5. Når systemet nulstilles manuelt i overensstemmelse med køretøjsfabrikantens instrukser, finder bestemmelserne i punkt 5.1.6.3 og 5.1.6.4 ikke anvendelse.
- 5.1.6.6. Driften af det i punkt 5.1.6.2 til 5.1.6.4 beskrevne advarselssignal skal opfylde forskrifterne i bilag 4.

- 5.1.7. Hvis køretøjet er udstyret med en reserveenhed til midlertidig anvendelse, som opbevares i lufttom tilstand, skal der på køretøjet forefindes en anordning, som gør det muligt at bringe dækket til midlertidig anvendelse op på det foreskrevne tryk på højst 10 minutter.
- 5.2. **Bremseprøvning**
- 5.2.1. Køretøjer, der er beregnet til at blive udstyret med reserveenheder til midlertidig anvendelse, skal opfylde forskrifterne i bilag 3 til dette regulativ.
- 5.3. **Dæktryksovervågningssystemer (TPMS)**
- 5.3.1. *Generelle forskrifter*
- 5.3.1.1. Med forbehold af forskrifterne i punkt 12 skal alle køretøjer i klasse M₁ op til en totalmasse på 3 500 kg og N₁, hvor alle aksler for begge klassers vedkommende er monteret med enkeltæk og udstyret med et dæktryksovervågningssystem efter definitionen i punkt 2.14, opfylde ydelseskra-
vene i punkt 5.3.1.2 til 5.3.5.5 nedenfor og skal prøves i overensstemmelse med bilag 5.
- 5.3.1.2. Ethvert dæktryksovervågningssystem, der er monteret på et køretøj, skal overholde forskrifterne i regulativ nr. 10.
- 5.3.1.3. Systemet skal som minimum være operativt i hastighedsområdet fra 40 km/h til køretøjets konstruktivt bestemte tophastighed.
- 5.3.2. *Dæktryksdetektering ved hændelsesrelateret tryktab (punkteringsprøve)*
- 5.3.2.1. Dæktryksovervågningssystemet prøves efter prøvningsproceduren i punkt 2.6.1 i bilag 5. Ved denne prøvning skal dæktryksovervågningssystemet tænde det i punkt 5.3.5 beskrevne advarsels-
signal senest 10 minutter efter, at dæktrykket ved kørsel for et af køretøjets dæk er reduceret med 20 % eller har nået et laveste tryk på 150 kPa, afhængig af, hvad der er højest.
- 5.3.3. *Detektering af dæktryk, der er betragteligt under det anbefalede tryk med henblik på optimal ydelse, herunder brænd-
stofforbrug og sikkerhed (diffusionsprøve)*
- 5.3.3.1. Dæktryksovervågningssystemet prøves efter prøvningsproceduren i punkt 2.6.2 i bilag 5. Ved denne prøvning skal dæktryksovervågningssystemet tænde det i punkt 5.3.5 beskrevne advarsels-
signal senest efter 60 minutters kumulativ kørselstid efter, at dæktrykket under kørsel i et til fire af køretøjets dæk er reduceret med 20 %.
- 5.3.4. *Detektering af fejl*
- 5.3.4.1. Dæktryksovervågningssystemet prøves efter prøvningsproceduren i punkt 3 i bilag 5. Ved prøv-
ningen efter denne procedure skal dæktryksovervågningssystemet tænde det i punkt 5.3.5 beskrevne advarselssignal senest 10 minutter efter forekomsten af en fejl, der påvirker genere-
ringen eller transmissionen af kontrol- eller responssignaler i køretøjets dæktryksovervågnings-
system. Hvis systemet blokeres som følge af ydre påvirkninger (f.eks. fra radiostøj), kan detekte-
ringstiden for fejlen forlænges.
- 5.3.5. *Advarselssignaler*
- 5.3.5.1. Der afgives advarsel i form af et optisk advarselssignal, der er i overensstemmelse med regulativ
nr. 121.
- 5.3.5.2. Advarselssignalet skal tændes, når tændingslåsen (startkontakten) er i positionen »on« (kørsels-
position) (funktionskontrol). [Dette krav gælder ikke for kontrollamper, der vises i et fællesfelt].
- 5.3.5.3. Advarselssignalet skal være synligt også i fuldt dagslys; føreren skal fra førersædet let kunne
kontrollere, at lampen er funktionsdygtig.

- 5.3.5.4. Signaleringen af fejl kan ske ved samme advarselssignal som det, der anvendes til signalering af for lavt dæktryk. Hvis det i punkt 5.3.5.1 beskrevne advarselssignal både anvendes til at signalere for lavt dæktryk og fejl i dæktryksovervågningssystemet, finder følgende anvendelse: når tændingslåsen (startkontakten) er i positionen »on« (kørselsposition), skal kontrollampen blinke til angivelse af fejl. Efter en kort periode skal kontrollampen lyse kontinuerligt, så længe fejlen eksisterer, og så længe tændingslåsen (startkontakten) er i positionen »on« (kørselsposition). Forløbet med blinken efterfulgt af kontinuerlig lysen skal gentages, når som helst tændingslåsen (startkontakten) slås til positionen »on«, indtil fejlen er rettet.
- 5.3.5.5. Den kontrollampe, der anvendes til det i punkt 5.3.5.1 beskrevne advarselssignal, kan også anvendes i blinkende funktionsmåde til angivelse af information om nulstillingsstatus for dæktryksovervågningssystemet i overensstemmelse med køretøjets instruktionsbog.
6. YDERLIGERE OPLYSNINGER
- 6.1. Hvis køretøjet er udstyret med en reserveenhed til midlertidig anvendelse, skal instruktionsbogen mindst indeholde følgende oplysninger:
- 6.1.1. En erklæring om risikoen ved manglende overholdelse af anvendelsesbegrænsningerne ved en reserveenhed til midlertidig anvendelse, herunder eventuelt en erklæring om anvendelse, der er begrænset til en bestemt aksel.
- 6.1.2. En instruks om at køre forsigtigt og overholde den tilladte maksimale hastighed på 80 km/h (50 mph), når der er monteret en reserveenhed til midlertidig anvendelse af type 1, 2 eller 3, jf. definitionen i punkt 2.10.1, 2.10.2 eller 2.10.3, og om at genmontere en standardenhed så hurtigt som muligt. Det skal tydeliggøres, at denne instruks også gælder reserveenheder til midlertidig anvendelse af type 5, jf. definitionen i 2.10.5, når den anvendes i lufttom tilstand.
- 6.1.2.1. En instruks om at køre forsigtigt og overholde den tilladte maksimale hastighed på 120 km/h (75 mph), når der er monteret en reserveenhed til midlertidig anvendelse af type 4, jf. definitionen i punkt 2.10.4, og om at genmontere en standardenhed så hurtigt som muligt.
- 6.1.3. En erklæring om, at køretøjet ikke må anvendes med mere end én reserveenhed til midlertidig anvendelse ad gangen. Dette krav finder kun anvendelse på reserveenheder til midlertidig brug af type 1, 2 og 3, jf. definitionen i punkt 2.10.1, 2.10.2 og 2.10.3.
- 6.1.4. En tydelig angivelse af det dæktryk, som køretøjsfabrikanten foreskriver for dækket i reserveenheden til midlertidig anvendelse.
- 6.1.5. For køretøjer udstyret med en reserveenhed til midlertidig anvendelse, som opbevares i lufttom tilstand, en beskrivelse af proceduren til oppumpning til det tryk, der foreskrives for midlertidig anvendelse af den i punkt 5.1.7 ovenfor omhandlede anordning.
- 6.2. Hvis køretøjet er udstyret med et dæktryksovervågningssystem eller et run-flat-advarselssystem, skal køretøjets instruktionsbog mindst indeholde følgende oplysninger:
- 6.2.1. En erklæring om, at køretøjet er udstyret med et sådant system (og oplysninger om, hvordan systemet nulstilles, hvis det pågældende system har en sådan funktion).
- 6.2.2. en illustration af den i punkt 1.5 beskrevne kontrollampe (og en illustration af fejlfunktionskontrollampesymbolet, hvis der anvendes en særlig kontrollampe for denne funktion)
- 6.2.3. Yderligere oplysninger om, hvad det indebærer, at kontrollampen for lavt dæktryk lyser, og en beskrivelse af de korrigerende foranstaltninger, der skal træffes, hvis dette sker
- 6.3. Hvis der ikke leveres en instruktionsbog med køretøjet, skal oplysningerne i punkt 6.1 og/eller 6.2 ovenfor angives på et iøjnefaldende sted på køretøjet.

7. ÆNDRINGER AF KØRETØJSTYPEN OG UDVIDELSE AF GODKENDELSEN AF EN KØRETØJSTYPE
- 7.1. Alle ændringer af køretøjstypen skal meddeles den administrative myndighed, der har meddelt typegodkendelse. Denne instans kan derefter:
 - 7.1.1. anse det for usandsynligt, at ændringerne vil få en væsentlig negativ virkning, og at køretøjet under alle omstændigheder fortsat opfylder kravene eller
 - 7.1.2. kræve en yderligere prøvningsrapport fra den tekniske tjeneste, som er ansvarlig for prøvningens udførelse.
- 7.2. Bekræftelse eller nægtelse af godkendelse med angivelse af ændringerne meddeles de kontraherende parter, der anvender dette regulativ, ved hjælp af den i punkt 4.3 ovenfor anførte procedure.
- 7.3. Den administrative myndighed, som udsteder udvidelse af godkendelse, tildeler et serienummer til hver meddelelsesformular, der udfærdiges ved en sådan udvidelse.
8. PRODUKTIONENS OVERENSSTEMMELSE
- 8.1. Proceduren til sikring af produktionens overensstemmelse skal være i overensstemmelse med dem, der er fastlagt i overenskomstens tillæg 2 (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2), idet der gælder følgende forskrifter:
 - 8.2. Den administrative myndighed, der har meddelt typegodkendelse, kan når som helst efterprøve produktionens overensstemmelse på de enkelte produktionsanlæg. Den normale hyppighed af sådan efterprøvning skal være mindst én gang om året.
9. SANKTIONER I TILFÆLDE AF PRODUKTIONENS MANGLENDE OVERENSSTEMMELSE
- 9.1. Godkendelser, som er meddelt for en type køretøj i henhold til dette regulativ, kan inddrages, hvis forskrifterne i punkt 8 ikke er opfyldt.
- 9.2. Hvis en af de kontraherende parter, der anvender dette regulativ, inddrager en godkendelse, som den tidligere har meddelt, skal den straks underrette de øvrige kontraherende parter, som anvender dette regulativ, herom ved hjælp af en kopi af godkendelsesformularen, som i slutningen med store typer er forsynet med den underskrevne og daterede påskrift »GODKENDELSE INDDRAGET«.
10. ENDELIGT OPHØR AF PRODUKTIONEN
- Hvis indehaveren af godkendelsen endeligt ophører med at fremstille en køretøjstype, som er godkendt i henhold til dette regulativ, skal han underrette den myndighed, som har meddelt godkendelsen. Ved modtagelse af den relevante meddelelse skal den pågældende myndighed meddele dette til de andre kontraherende parter, der anvender dette regulativ, ved hjælp af en kopi af godkendelsesformularen, som i slutningen med store typer er forsynet med den underskrevne og daterede påskrift »PRODUKTION OPHØRT«.
11. NAVNE OG ADRESSER PÅ TEKNISKE TJENESTER, SOM ER ANSVARLIGE FOR UDFØRELSE AF GODKENDELSESPRØVNINGERNE, OG PÅ DE ADMINISTRATIVE MYNDIGHEDER
- De kontraherende parter, der anvender dette regulativ, meddeler FN's sekretariat navn og adresse på de tekniske tjenester, som er ansvarlige for udførelse af godkendelsesprøvninger, og på de administrative myndigheder, som meddeler godkendelser, og hvortil meddelelser udstedt i andre lande om godkendelse eller udvidelse, nægtelse eller inddragelse af godkendelse, skal sendes.
12. OVERGANGSBESTEMMELSER
- 12.1. Efter den officielle ikrafttrædelsesdato for ændringsserie 01 kan ingen af de kontraherende parter, der anvender regulativet, nægte godkendelse i henhold til dette regulativ som ændret ved ændringsserie 01.

- 12.2. Fra 36 måneder efter den officielle ikrafttrædelsesdato for ændringsserie 01 må kontraherende parter, som anvender dette regulativ, for så vidt angår midlertidig anvendelse af reservehjul/-dæk, sikkerhedsdæk eller et run-flat-system kun meddele godkendelse, hvis den dæctype, som skal godkendes, opfylder forskrifterne i dette regulativ som ændret ved ændringsserie 01.
- 12.3. Kontraherende parter, der anvender dette regulativ, må ikke nægte at meddele udvidelse af godkendelser til den forudgående ændringsserie til dette regulativ.
- 12.4. Kontraherende parter, der anvender dette regulativ, skal fortsat meddele godkendelser for de typer køretøjer, som opfylder forskrifterne i dette regulativ som ændret ved de forudgående ændringsserier i en periode på 36 måneder efter ikrafttrædelsen af ændringsserie 01.
- 12.5. Fra den officielle ikrafttrædelsesdato for ændringsserie 02 kan ingen kontraherende part, som anvender dette regulativ, nægte at meddele godkendelse i henhold til dette regulativ som ændret ved ændringsserie 02.
- 12.6. Fra den 1. november 2012 kan kontraherende parter, der anvender dette regulativ, nægte at meddele national eller regional godkendelse af en køretøjstype af klasse M₁ med en totalmasse på op til 3 500 kg og N₁, hvor alle aksler for begge klassers vedkommende er monteret med enkelt dæk, hvis køretøjstypen ikke opfylder forskrifterne i ændringsserie 02 til dette regulativ.
- 12.7. Fra den 1. november 2014 kan kontraherende parter, der anvender dette regulativ, nægte første nationale eller regionale registrering (første ibrugtagning) af en køretøjstype af klasse M₁ med en totalmasse på op til 3 500 kg og N₁, hvor alle aksler for begge klassers vedkommende er monteret med enkelt dæk, hvis køretøjstypen ikke opfylder forskrifterne i ændringsserie 02 til dette regulativ.
- 12.8. Uanset ovenstående overgangsbestemmelser er kontraherende parter, hvis anvendelse af dette regulativ først træder i kraft efter ikrafttrædelsen af den seneste ændringsserie, ikke forpligtede til at acceptere godkendelser, som er meddelt i henhold til tidligere ændringsserier til dette regulativ.
-

BILAG 1

MEDDELELSE

(største format: A4 (210 × 297 mm))



Udstedt af: Myndighedens navn

.....

.....

.....

vedrørende ⁽²⁾: MEDDELELSE AF GODKENDELSE
 UDVIDELSE AF GODKENDELSE
 NÆGTELSE AF GODKENDELSE
 INDDRAGELSE AF GODKENDELSE
 ENDELIGT OPHØR AF PRODUKTIONEN

af en køretøjstype for så vidt angår udstyr, som kan omfatte en reserveenhed til midlertidig anvendelse, run flat-dæk og/eller et run flat-system og/eller et dæktrykovervågningssystem ⁽²⁾ i henhold til regulativ nr. 64.

Godkendelse nr. Udvidelse nr.

1. Køretøjets fabriks- eller handelsbetegnelse:
2. Køretøjstype (hvis relevant for hver variant):
3. Fabrikantens navn og adresse:
4. Navn og adresse på fabrikantens eventuelle repræsentant:

5. Køretøjet indleveret til godkendelse den:
6. Teknisk tjeneste, som er ansvarlig for udførelse af godkendelsesprøvninger:

7. Prøvningsrapportens dato:
8. Prøvningsrapportens nummer:
9. Kort beskrivelse af køretøjstypen:
- 9.1. Køretøjets masse ved prøvningen:
 På foraksel:
 På bagaksel:
 Total:
- 9.2. Mærkning og hjulstørrelse(r) på standardenhedsudstyr:
- 9.3. Nærmere oplysninger om reserveenheden til midlertidig anvendelse, herunder hjul- og dækbetegnelser og mærkning, dækbelastnings og hastighedsindeks, sikkerhedsdæk med den maksimale indpresning for hjulet (hvis den afviger fra standardenheden).
- 9.4. Køretøjet er udstyret med et run-flat-advarselssystem: ja/nej ⁽²⁾

Hvis ja: Run-flat-advarselssystemet overholder forskrifterne i punkt 5.1.6 til 5.1.6.6/overholder forskrifterne i punkt 5.3 til 5.3.5.5 (dæktrykovervågningssystem) ⁽²⁾

9.5. Køretøjet er udstyret med et dæktrykovervågningssystem, der overholder forskrifterne i punkt 5.3 til 5.3.5.5: ja/nej ⁽²⁾

9.6. Kort beskrivelse af eventuelt run-flat-advarselssystem/dæktrykovervågningssystem:

10. Resultater af prøvningen:

	Målt forløbet tid indtil advarsel (mm:ss)
»Punkteringsprøve«	
»Diffusionsprøve«	
»Fejlprøve«	

11. Godkendelsesmærkets placering:

12. Begrundelse(r) for eventuel udvidelse:

13. Godkendelse meddelt/nægtet/udvidet/inddraget ⁽²⁾

14. Sted:

15. Dato:

16. Underskrift:

17. Fortegnelse over de dokumenter, som er indleveret til den administrative myndighed, som har meddelt godkendelse, er vedføjet denne meddelelse og kan udleveres på begæring.

⁽¹⁾ Kendingsnummeret på den stat, som har meddelt/udvidet/nægtet/inddraget typegodkendelsen (se regulativets forskrifter for godkendelse).

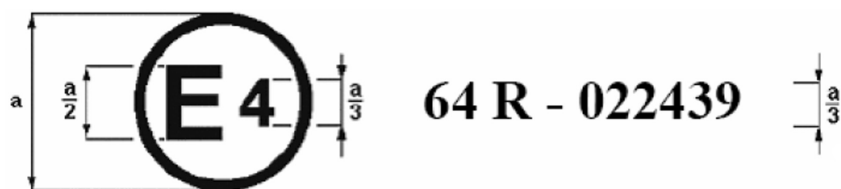
⁽²⁾ Det ikke gældende overstreges.

BILAG 2

UDFORMNING AF GODKENDELSESMÆRKER

Model A

(se punkt 4.4 i dette regulativ)

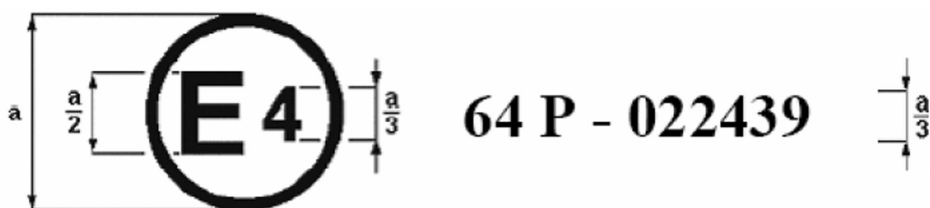


a = 8 mm min.

Det ovennævnte godkendelsesmærke, der er påmonteret et køretøj, angiver, at den pågældende køretøjstype med hensyn til reserveenhed(er) til midlertidig anvendelse er godkendt i Nederlandene (E 4) i henhold til regulativ nr. 64 med godkendelsesnummer 022439. Godkendelsesnummeret angiver, at godkendelsen er meddelt efter forskrifterne i regulativ 64, som omfatter ændringsserie 02.

Model B

(se punkt 4.4 i dette regulativ)

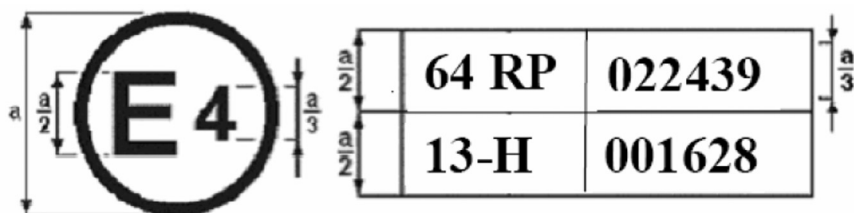


a = 8 mm min.

Det ovennævnte godkendelsesmærke, der er påmonteret et køretøj, angiver, at den pågældende køretøjstype med hensyn til dæktrykovervågningssystem(er) er godkendt i Nederlandene (E 4) i henhold til regulativ nr. 64 med godkendelsesnummer 022439. Godkendelsesnummeret angiver, at godkendelsen er meddelt efter forskrifterne i regulativ 64, som omfatter ændringsserie 02.

Model C

(se punkt 4.5 i dette regulativ)



a = 8 mm min.

Ovenstående godkendelsesmærke, der er anbragt på et køretøj, viser, at den pågældende køretøjstype er godkendt i Nederlandene (E 4) i henhold til regulativ nr. 64 (med hensyn til udstyr i form af reserveenhed(er) til midlertidig anvendelse og dæktrykovervågningssystem) og 13-H⁽¹⁾). Godkendelsesnumrene angiver, at regulativ nr. 64 på meddelelsesdatoerne for de respektive godkendelser omfattede ændringsserie 02, mens regulativ nr. 13-H forelå i det oprindelige version.

⁽¹⁾ Det sidstnævnte nummer er kun et eksempel.

BILAG 3

BREMSE- OG AFVIGELSESPRØVNING FOR KØRETØJER MONTERET MED RESERVEENHEDER TIL MIDLERTIDIG ANVENDELSE

1. GENERELLE BETINGELSER

- 1.1. Prøvebanen skal være plan og have en overflade med god friktion.
- 1.2. Prøvningerne må kun finde sted, når der ikke er vind, som kan påvirke resultaterne.
- 1.3. Køretøjet skal være læsset til den teknisk tilladte totalmasse, jf. definitionen i dette regulativs punkt 2.11.
- 1.4. Akselbelastningen som følge af belastningsforholdet i dette bilags punkt 1.3 skal være proportionelt med de maksimale akseltryk som defineret i punkt 2.12 i dette regulativ.
- 1.5. Bortset fra sikkerhedsdæk skal dækkene være pumpet til det dæktryk, som køretøjsfabrikanten har anbefalet for den pågældende køretøjstype og belastningstilstand. Et sikkerhedsdæk prøves i hel lufttom tilstand.

2. BREMSE- OG AFGIVELSESPRØVNING

- 2.1. Prøvningen udføres med reserveenheden til midlertidig brug, som skiftevis monteres i stedet for ét forhjul og ét baghjul. Hvis brugen af reserveenheden til midlertidig brug er begrænset til en bestemt aksel, udføres prøvningen dog kun med reserveenheden monteret på den pågældende aksel.
- 2.2. Prøvningen udføres ved hjælp af driftsbremsesystemet med en udgangshastighed på 80 km/h med motoren frakoblet.
- 2.3. Bremsedydelsen skal være som foreskrevet i prøvningsproceduren i regulativ nr. 13 eller 13-H for køretøjer i klasse M_1 og N_1 ved type O-koldprøvning med motoren frakoblet.
- 2.3.1. Ved køretøjer i klasse M_1 , der er godkendt i henhold til regulativ nr. 13, monteret med reserveenhed(er) til midlertidig anvendelse af type 1, 2, 3 og 5, jf. definitionen i punkt 2.10.1, 2.10.2, 2.10.3 og 2.10.5, og prøvet ved en foreskrevet hastighed på 80 km/h,

må standselængden ved påførelse af en maksimal kraft på 500 N på fodpedalen højst være 50,7 m og

den gennemsnitlige fuldt udviklede deceleration (mfdd), der fås ud fra følgende formel, må ikke være under $5,8 \text{ ms}^{-2}$:

$$Mfdd = v^2 / 41,14 \text{ s}$$

hvor »v« er den udgangshastighed, hvormed bremsningen påbegyndes og »s« er den tilbagelagte afstand under bremsning mellem 0,8 v og 0,1 v.

- 2.3.1.1. Ved køretøjer i klasse N_1 , der er godkendt i henhold til regulativ nr. 13, monteret med reserveenhed(er) til midlertidig anvendelse af type 1, 2, 3 og 5, jf. definitionen i punkt 2.10.1, 2.10.2, 2.10.3 og 2.10.5, og prøvet ved en foreskrevet hastighed på 80 km/h,

må standselængden ved påførelse af en maksimal kraft på 700 N på fodpedalen højst være 61,2 m og

den gennemsnitlige fuldt udviklede deceleration (mfdd), der fås ud fra følgende formel, må ikke være under $5,0 \text{ ms}^{-2}$:

$$Mfdd = v^2 / 41,14 \text{ s}$$

hvor »v« er den udgangshastighed, hvormed bremsningen påbegyndes og »s« er den tilbagelagte afstand under bremsning mellem 0,8 v og 0,1 v.

- 2.3.1.2. Ved køretøjer i klasse M₁, der er godkendt i henhold til regulativ nr. 13, monteret med en reserveenhed af type 4, jf. definitionen i punkt 2.10.4, og prøvet ved en foreskrevet hastighed på 120 km/h,

må standselængden ved påførelse af en maksimal kraft på 500 N på fodpedalen højst være 108 m, og

den gennemsnitlige fuldt udviklede deceleration (mfdd), der fås ud fra følgende formel, må ikke være under 5,8 ms⁻²:

$$Mfdd = v^2 / 41,14 \text{ s}$$

hvor »v« er den udgangshastighed, hvormed bremsningen påbegyndes og »s« er den tilbagelagte afstand under bremsning mellem 0,8 v og 0,1 v.

- 2.3.1.3. Ved køretøjer i klasse M₁ eller N₁, der er godkendt i henhold til regulativ nr. 13-H, monteret med reserveenheder til midlertidig anvendelse af type 1, 2, 3 og 5, jf. definitionen i punkt 2.10.1, 2.10.2, 2.10.3 og 2.10.5, og prøvet ved en foreskrevet hastighed på 80 km/h,

må standselængden ved påførelse af en maksimal kraft på 650 N + 0 / – 50 N på fodpedalen højst være 46,4 m og

den gennemsnitlige fuldt udviklede deceleration (mfdd), der fås ud fra følgende formel, må ikke være under 6,43 ms⁻²:

$$Mfdd = v^2 / 41,14 \text{ s}$$

hvor »v« er den udgangshastighed, hvormed bremsningen påbegyndes og »s« er den tilbagelagte afstand under bremsning mellem 0,8 v og 0,1 v.

- 2.3.1.4. Ved køretøjer i klasse M₁, der er godkendt i henhold til regulativ nr. 13-H, monteret med en reserveenhed af type 4, jf. definitionen i punkt 2.10.4, og prøvet ved en foreskrevet hastighed på 120 km/h,

må standselængden ved påførelse af en maksimal kraft på 650 N + 0 / – 50 N på fodpedalen højst være 98,4 m, og

den gennemsnitlige fuldt udviklede deceleration (mfdd), der fås ud fra følgende formel, må ikke være under 6,43 ms⁻²:

$$Mfdd = v^2 / 41,14 \text{ s}$$

hvor »v« er den udgangshastighed, hvormed bremsningen påbegyndes og »s« er den tilbagelagte afstand under bremsning mellem 0,8 v og 0,1 v.

- 2.4. Der udføres prøvninger for hver af de monteringsforhold for reserveenheder til midlertidig anvendelse, som er foreskrevet i punkt 2.1 i dette bilag.
- 2.5. Den foreskrevne bremseydelse skal opnås, uden at hjulene blokeres, uden at køretøjet afviger fra sin kørselsretning, uden at der forekommer unormale vibrationer og unormalt slid på dækket under prøvningen, og uden at der skal foretages usædvanlige styrekorrektioner.
-

BILAG 4

PRØVNINGSKRAV TIL RUN-FLAT-ADVARSELSSYSTEMER (RFWS)**1. PRØVNINGSBETINGELSER****1.1. Omgivende temperatur**

Den omgivende temperatur skal være mellem 0 °C og 40 °C.

1.2. Vejbelægning til prøvningen

Vejens overflade skal være tør og jævn under prøvningen.

1.3. Prøvningssted

Prøvningsstedet må ikke ligge i omgivelser, hvor der forekommer interferens fra radiobølger, f.eks. et stærkt magnetfelt.

1.4. Prøvningskøretøjets placering i stationær tilstand

Når køretøjet er parkeret, skal dets dæk skærmes mod direkte sollys.

2. PRØVNINGSMETODE**2.1. Prøvningsproceduren for detektering af dæk i lufttom drifttilstand.** Forskrifterne i enten punkt 2.1.1 eller 2.1.2 skal være opfyldt.**2.1.1. Prøvning 1****2.1.1.1. Dæktrykket skal være det af køretøjsfabrikanten foreskrevne.****2.1.1.2. Med køretøjet i stationær tilstand og tændingslåsen (startkontakten) i positionen »lock« eller »off«, slås tændingen til i positionen »on« eller »run« eller anden tilsvarende nøgleposition. Det efterprøves, at advarselssignalet tændes.****2.1.1.3. Tændingen afbrydes og dæktrykket reduceres i et af dækkene, indtil det justerede dæktryk er 100 kPa under det anbefalede kolde dæktryk.****2.1.1.4. I løbet af 5 minutter efter reduktion af dæktrykket køres køretøjet normalt med en hastighed på 40-100 km/h.****2.1.1.5. Prøvningen er fuldendt, når enten**

a) det i punkt 5.1.6 beskrevne run-flat-advarselssystem aktiveres, eller

b) der, ved bestemmelse i henhold til punkt 2.3, er gået 5 minutter efter opnåelsen af prøvningshastigheden. Hvis kontrollampen ikke tændes, er prøven ikke bestået.

Køretøjet bringes til standsning, og tændingen slukkes.

2.1.1.6. Hvis advarselssignalet er blevet tændt som foreskrevet i punkt 2.1.1.5 ovenfor, ventes 5 minutter, før tændingen drejes til »on«; signalet skal da tændes igen og forblive tændt, så længe tændingslåsen (startkontakten) er i positionen »on« (kørselsposition).**2.1.1.7. Den i punkt 2.1.1.1 til 2.1.1.6 beskrevne proces gentages, men med en prøvningshastighed på 130 km/h eller højere. Alle de relevante forskrifter skal opfyldes ved begge prøvningshastigheder.**

2.1.2. Prøvning 2

2.1.2.1. Dæktrykket skal være det af køretøjsfabrikanten foreskrevne.

2.1.2.2. Med køretøjet i stationær tilstand og tændingslåsen (startkontakten) i positionen »lock« eller »off«, slås tændingen til i positionen »on« eller »run« eller anden tilsvarende nøgleposition. Det efterprøves, at advarselssignalet tændes. Tændingen afbrydes.

2.1.2.3. På et enkelt dæk frembringes et gradvist tryktab på mellem 10 kPa/min og 20 kPa/min.

2.1.2.4. Køretøjet køres med en hastighed på over 25 km/h.

2.1.2.5. Prøvningsforskriften er opfyldt, hvis systemet udsender en advarsel, når tryktabet har nået 100 kPa.

2.2. Prøvningsprocedurer for detektering af svigt i et run-flat-advarselssystem

2.2.1. Med køretøjet i normal drift simuleres en run-flat-advarselssystemfejl. Dette kan gøres ved f.eks. at afbryde konnektorer til den del af ledningssystemet, der er forbundet med strømforsyningen fra strømkilden eller ledninger forbundet med indgangen/udgangen til/fra advarselssystemkontrollen.

2.2.2. Med en simuleret fejl, føres køretøjet på almindelig vis med en hastighed på 40-100 km/h

2.2.3. Prøvningen er fuldendt, når

a) det i punkt 5.1.6.4 beskrevne run-flat-fejlsignal tændes, eller

b) der, ved bestemmelse i henhold til punkt 2.3, er gået 5 minutter efter opnåelsen af prøvningshastigheden. Hvis kontrollampen ikke tændes, er prøven ikke bestået.

Køretøjet bringes til standsning, og tændingen slukkes.

2.2.4. Hvis advarselssignalet er blevet tændt som foreskrevet i punkt 2.2.3 ovenfor, ventes 5 minutter, før tændingen drejes til »on«; signalet skal da tændes igen og forblive tændt, så længe tændingslåsen (startkontakten) er i positionen »on« (kørselsposition).

2.3. Beregning af tidsperiode

Den tid, der skal gå, for at afgøre, om forskrifterne i punkt 2.1.1.5 og 2.2.3 er opfyldt, skal være det samlede tidsforløb, hvor køretøjet føres i prøvningshastighedsområdet 40-100 km/h.

Tiden skal beregnes på baggrund af kontinuerlig kørsel, men køretøjet behøver ikke fastholde en hastighed inden for prøvningshastighedsområdet under hele prøvningen. Hvis køretøjets hastighed periodevis ligger uden for prøvningshastighedsområdet, skal den tid, der er forløbet i sådanne perioder ikke tælles med i det samlede prøvningstidsforløb.

Typegodkendelsesmyndigheden skal sikre sig, at run-flat-advarselssystemet kumulativt registrerer tiden inden for prøvningshastighedsområdet og ikke starter forfra på tidsberegningen, hvis køretøjets hastighed ligger uden for prøvningshastighedsområdet.

BILAG 5

PRØVNING AF DÆKTRYKSOVERVÅGNINGSSYSTEMER (TPMS)**1. PRØVNINGSBETINGELSER****1.1. Omgivende temperatur**

Den omgivende temperatur skal være mellem 0 °C og 40 °C.

1.2. Vejbelægning til prøvningen

Vejen skal have en overflade med god friktion. Vejens overflade skal være tør under prøvningen.

1.3. Prøverne skal udføres i omgivelser, der er fri for interferens fra radiobølger.**1.4. Køretøjets tilstand****1.4.1. Prøvningsvægt**

Køretøjet kan prøves ved alle belæsningsforhold, idet massens fordeling på akslerne skal være den af fabrikanten opgivne, og uden at det tilladte akseltryk for de enkelte aksler overskrides.

Hvis det ikke er muligt at indstille eller nulstille systemet, skal køretøjet dog være ubelæsset. Foruden føreren kan der forrest i kabinen være en anden person, som er ansvarlig for at registrere prøvningsresultaterne. Belæsningsforholdet må ikke ændres i løbet af prøvningen.

1.4.2. Køretøjets hastighed

Køretøjets dæktryksovervågningssystem skal kalibreres og prøves:

- a) inden for et hastighedsområde fra 40-120 km/h eller køretøjets konstruktivt bestemte tophastighed, hvis denne er under 120 km/h, med henblik på punkteringsprøven til kontrol af overholdelse af forskrifterne i punkt 5.3.2 i dette regulativ, og
- b) inden for et hastighedsområde fra 40-100 km/h med henblik på diffusionsprøven til kontrol af overholdelse af forskrifterne i punkt 5.3.3 i dette regulativ og fejlprøven til kontrol af overholdelsen af forskrifterne i punkt 5.3.4 i dette regulativ.

Hele hastighedsområdet skal dækkes ved prøvningen.

For køretøjer, der er udstyret med fartpilot, må denne ikke være slået til under prøvningen.

1.4.3. Følgeposition

Køretøjets følge kan placeres i enhver hjulposition, der er i overensstemmelse med instrukser eller begrænsninger fra køretøjsfabrikantens side.

1.4.4. Stationær tilstand

Når køretøjet er parkeret, skal dets dæk skærmes mod direkte sol. Det skal placeres, således, at det skærmes mod vindpåvirkning, der have indflydelse på resultaterne.

1.4.5. Anvendelse af bremsepedal

Der må ikke kumuleres køretid, når driftsbremsen anvendes, mens køretøjet er i bevægelse.

1.4.6. Dæk

Køretøjet skal prøves med dækkene monteret efter køretøjsfabrikantens anvisninger. Dog kan reservehjulet anvendes til prøvning for fejl i dæktryksovervågningssystemet.

1.5. Trykmålingsudstyrets nøjagtighed

Det trykmålingsudstyr, der anvendes til prøvningerne i dette bilag, skal have en nøjagtighed på mindst ± 3 kPa.

2. PRØVNINGSPROCEDURE

Der prøves ved en prøvningshastighed, der ligger inden for den i punkt 1.4.2 i dette bilag, mindst én gang med henblik på den i dette bilags punkt 2.6.1 beskrevne prøve (»punkteringsprøve») og mindst én gang med henblik på den i dette bilags punkt 2.6.2 beskrevne prøve (»diffusionsprøve«).

2.1. Før oppumpningen af køretøjets dæk efterlades køretøjet i mindst én time stationært ved omgivende temperatur og med motoren slået fra, skærmet for direkte sollys og vindpåvirkning og for anden varme- eller kuldepåvirkning. Køretøjets dæk oppumpes til det af køretøjsfabrikanten anbefalede kolde dæktryk (P_{rec}) i overensstemmelse med køretøjsfabrikantens anbefalinger med hensyn til hastighed, belastning og dækposition. Alle trykmålinger udføres med det samme prøvningsudstyr.

2.2. Med køretøjet i stationær tilstand og tændingslåsen (startkontakten) i positionen »lock« eller »off«, slås tændingen til i positionen »on« eller »run«. Dæktryksovervågningssystemet skal udføre en kontrol af kontrollampefunktionen for lavt dæktryk som specificeret i punkt 1.5.2 i dette regulativ. [Sidstnævnte krav gælder ikke for kontrollamper, der vises i et fællesfelt].

2.3. Dæktryksovervågningssystemet indstilles eller nulstilles, hvis dette er muligt, i overensstemmelse med køretøjsfabrikantens anbefalinger.

2.4. Læringsfase

2.4.1. Køretøjet køres som minimum 20 minutter inden for det i dette bilags punkt 1.4.2 angivne hastighedsområde og med en gennemsnitsfart på 80 km/h (± 10 km/h). Det tillades, at køretøjets hastighed i løbet af læringsfasen er uden for hastighedsområdet i sammenlagt højst 2 minutter.

2.4.2. Hvor kørselsprøvningen foretages på cirkulær eller oval bane og derfor forløber med drejning kun til den ene side, bør kørselsprøvningen i punkt 2.4.1 ovenfor på den tekniske tjenestes anmodning fordeles ligeligt (± 2 minutter) på begge kørselsretninger.

2.4.3. Senest 5 minutter efter fuldførelsen af læringsfasen måles det varme dæktryk på de dæk, der skal slippes luft ud af. Det varme dæktryk noteres som værdien P_{warm} . Denne værdi anvendes i de efterfølgende beregninger.

2.5. Lufttabsfasen

2.5.1. *Procedure for punkteringsprøven til kontrol af opfyldelse af forskrifterne i punkt 5.3.2 i dette regulativ*

Senest 5 minutter efter at det varme dæktryk er målt som beskrevet i punkt 2.4.3 ovenfor, slippes der luft ud af et af køretøjets dæk, indtil dæktrykket er på $P_{\text{warm}} - 20\%$ eller et minimumstryk på 150 kPa, afhængigt af hvad der er højest, svarende til P_{test} . Efter en stabiliseringsperiode på mellem 2 og 5 minutter kontrolleres P_{test} igen og justeres om nødvendigt.

2.5.2. *Procedure for diffusionsprøven til kontrol af opfyldelse af forskrifterne i dette regulativs punkt 5.3.3.*

Senest 5 minutter efter at det varme dæktryk er målt som beskrevet i punkt 2.4.3 ovenfor, slippes der luft ud af alle køretøjets fire dæk, indtil dæktrykket har nået $P_{\text{warm}} - 20\%$ plus et yderligere lufttab på 7 kPa, svarende til P_{test} . Efter en stabiliseringsperiode på mellem 2 og 5 minutter kontrolleres P_{test} igen og justeres om nødvendigt.

2.6. Detekteringsfase for lavt dæktryk

2.6.1. *Procedure for punkteringsprøven til kontrol af opfyldelse af forskrifterne i dette regulativs punkt 5.3.2.*

2.6.1.1. Køretøjet køres ad en valgfri del af prøvebanen (ikke nødvendigvis kontinuerligt). Den kumulative kørselstid skal enten være 10 minutter eller den tid, der forløber, indtil kontrollampen for lavt dæktryk tændes, alt efter hvilken af disse to værdier der er den laveste.

- 2.6.2. *Procedure for diffusionsprøven til kontrol af opfyldelse af forskrifterne i dette regulativs punkt 5.3.3.*
- 2.6.2.1. Køretøjet køres ad en valgfri del af prøvebanen. Efter mindst 20 minutter og højst 40 minutter standses køretøjet helt, motoren slukkes, og tændingsnøglen tages ud i mindst ét minut og højst 3 minutter. Prøvningen fortsættes. Den kumulative kørselstid udgøres enten af 60 minutters kumulativ kørsel under de betingelser, der er angivet i punkt 1.4.2, eller af den tid, der forløber, indtil kontrollampen for lavt dæktryk tændes.
- 2.6.3. Hvis kontrollampen for lavt dæktryk ikke tændes, afbrydes prøven.
- 2.7. Hvis kontrollampen for lavt dæktryk tændes i løbet af proceduren i punkt 2.6 ovenfor, slås tændingslåsen (startkontakten) til positionen »off« eller »lock«. Efter 5 minutter slås køretøjets tændingslås (startkontakt) igen til positionen »on« (kørselsposition). Kontrollampen skal da tændes og forblive tændt, så længe tændingslåsen (startkontakten) er i positionen »on« (kørselsposition).
- 2.8. Alle køretøjets dæk oppumpes til det af køretøjsfabrikanten anbefalede kolde dæktryk. Systemet nulstilles i overensstemmelse med køretøjsfabrikantens instrukser. Det kontrolleres, om kontrollampen er slukket. Om nødvendigt køres køretøjet, indtil kontrollampen er slukket. Hvis kontrollampen ikke slukkes, afbrydes prøven.
- 2.9. **Gentagelse af lufttabsfasen**
- Prøvningen kan gentages med de samme eller andre belastninger ved anvendelse af prøvningsprocedurerne i punkt 2.1-2.8 ovenfor med de(t) relevant(e) dæk i utilstrækkeligt oppumpet stand, jf. bestemmelserne i dette regulativs punkt 5.3.2 eller 5.3.3.
3. DETEKTERING AF FEJL I DÆKTRYKSOVERVÅGNINGSSYSTEMET
- 3.1. Der simuleres en fejl i dæktryksovervågningssystemet, f.eks. ved at afbryde strømtilførslen til en komponent i systemet, ved at afbryde den elektriske forbindelse mellem komponenter i systemet eller ved at montere et dæk eller et hjul på køretøjet, som ikke er kompatibelt med dæktryksovervågningssystemet. Ved simulering af en fejl i dæktryksovervågningssystemet må de elektriske forbindelser til kontrollamperne ikke afbrydes.
- 3.2. Køretøjet køres i indtil 10 minutter kumulativt ad en valgfri del af prøvebanen (ikke nødvendigvis kontinuerligt).
- 3.3. Den kumulative kørselstid, jf. punkt 3.2, skal enten være 10 minutter eller den tid, der forløber, indtil kontrollampen for fejl i dæktryksovervågningssystemet tændes, alt efter hvilken af disse to værdier der er den laveste.
- 3.4. Hvis kontrollampen for fejl i dæktryksovervågningssystemet ikke tændes som krævet i henhold til dette regulativs punkt 5.3.4, afbrydes prøven.
- 3.5. Hvis kontrollampen for fejl i dæktryksovervågningssystemet er tændt eller tændes i løbet af proceduren i punkt 3.1-3.3 ovenfor, slås tændingslåsen (startkontakten) til positionen »off« eller »lock«. Efter 5 minutter slås køretøjets tændingslås (startkontakt) igen til positionen »on« (kørselsposition). Kontrollampen for fejl i dæktryksovervågningssystemet skal da igen indikere en fejl og forblive tændt, så længe tændingslåsen (startkontakten) er i positionen »on« (kørselsposition).
- 3.6. Dæktryksovervågningssystemet genoprettes til normal drift. Om nødvendigt køres køretøjet, indtil advarsels-signalet er slukket. Hvis advarselslampen ikke slukkes, afbrydes prøven.
- 3.7. Prøven kan gentages ved anvendelse af prøvningsprocedurerne i punkt 3.1-3.6 ovenfor, idet hver prøve begrænses til simulering af en enkelt fejl.
-

ABONNEMENTSPRISER 2010 (ekskl. moms, inkl. normale forsendelsesomkostninger)

EU-Tidende, L- + C-udgaven, kun papirudgave	22 officielle EU-sprog	1 100 EUR pr. år
EU-Tidende, L- + C-udgaven, papirudgave + årlig cd-rom	22 officielle EU-sprog	1 200 EUR pr. år
EU-Tidende, L-udgaven, kun papirudgave	22 officielle EU-sprog	770 EUR pr. år
EU-Tidende, L- + C-udgaven, månedlig kumulativ cd-rom	22 officielle EU-sprog	400 EUR pr. år
Supplement til EUT (S-udgaven), udbud og offentlige kontrakter, cd-rom, 2 udgaver pr. uge	Flersproget: 23 officielle EU-sprog	300 EUR pr. år
EU-Tidende, C-udgaven — udvælgelsesprøver	Sprog iht. udvælgelsesprøve(r)	50 EUR pr. år

Den Europæiske Unions Tidende, der udkommer på EU's officielle sprog, fås i abonnement i 22 sprogudgaver. EU-Tidende omfatter L-udgaven (retsforskrifter) og C-udgaven (meddelelser og oplysninger).

Der abonneres særskilt på hver sprogudgave.

I henhold til Rådets forordning (EF) nr. 920/2005, offentliggjort i EU-Tidende L 156 af 18. juni 2005, er Den Europæiske Unions institutioner midlertidigt fritaget for forpligtelsen til at udarbejde og offentliggøre alle retsakter på irsk. Irske udgaver af EU-Tidende vil derfor blive markedsført særskilt.

Abonnementet på supplementet til EU-Tidende (S-udgaven (udbud og offentlige kontrakter)) omfatter alle udgaver på de 23 officielle sprog på én cd-rom.

Abonnenter på *Den Europæiske Unions Tidende* kan uden ekstra omkostninger rekvirere eksemplarer af diverse bilag til EU-Tidende (C ... A-udgaver). Abonnenterne gøres opmærksom på udgivelsen af bilagene ved hjælp af »meddelelser til læserne« i *Den Europæiske Unions Tidende*.

I løbet af 2010 vil cd-rom-formatet blive erstattet af dvd-formater.

Salg og abonnenter

Betalingsabonnenter på diverse tidsskrifter, som f.eks. *Den Europæiske Unions Tidende*, kan købes gennem vore salgsagenter. Listen over salgsagenterne findes på internettet:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_da.htm

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) giver direkte og gratis adgang til EU-retten. Via dette netsted kan man konsultere *Den Europæiske Unions Tidende*, og netstedet indeholder endvidere traktaterne, retsforskrifter, retspraksis og forberedende retsakter.

Yderligere oplysninger om Den Europæiske Union findes på: <http://europa.eu>



Den Europæiske Unions Publikationskontor
2985 Luxembourg
LUXEMBOURG

DA