



Dansk udgave

Retsforskrifter

63. årgang

14. juli 2020

Indhold

II Ikke-lovgivningsmæssige retsakter

FORORDNINGER

- ★ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/1017 af 13. juli 2020 om fastsættelse for 2020 af budgetlofterne for visse ordninger for direkte støtte, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1307/2013 1
- ★ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/1018 af 13. juli 2020 om godkendelse af aktivstoffet ferripyrophosphat som lavrisikostof, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1107/2009 om markedsføring af plantebeskyttelsesmidler, og om ændring af Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 540/2011 ⁽¹⁾ 9
- ★ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/1019 af 13. juli 2020 om ændring af gennemførelsesforordning (EU) 2015/840 13
- ★ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/1020 af 13. juli 2020 om ændring af gennemførelsesforordning (EU) nr. 801/2014 15

RETSAKTER VEDTAGET AF ORGANER OPRETTET VED INTERNATIONALE AFTALER

- ★ FN-regulativ nr. 12 — Ensartede forskrifter for godkendelse af køretøjer hvad angår de af køretøjets dele, som bidrager til beskyttelse af føreren mod styreapparatet i tilfælde af et sammenstød [2020/1021] 17
- ★ Afgørelse nr. 1/2020 truffet af Det Blandede Udvalg, der er nedsat ved aftalen om Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirlands udtræden af Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab af 12. juni 2020 om ændring af aftalen om Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirlands udtræden af Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab [2020/1022] 53

⁽¹⁾ EØS-relevant tekst.

Berigtigelser

- ★ Berigtigelse til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/995 af 9. juli 2020 om godkendelse af et præparat af endo-1,4-beta-xylanase produceret af *Aspergillus oryzae* (DSM 26372) som et fodertilsætningsstof til diegivende søer (indehaver af godkendelsen er DSM Nutritional Products Ltd. repræsenteret ved DSM Nutritional Products Sp. Z.o.o) (EUT L 221 af 10.7.2020)..... 55

II

(Ikke-lovgivningsmæssige retsakter)

FORORDNINGER

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2020/1017

af 13. juli 2020

om fastsættelse for 2020 af budgetlofterne for visse ordninger for direkte støtte, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1307/2013

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1307/2013 af 17. december 2013 om fastsættelse af regler for direkte betalinger til landbrugere under støtteordninger inden for rammerne af den fælles landsbrugspolitik og om ophævelse af Rådets forordning (EF) nr. 637/2008 og Rådets forordning (EF) nr. 73/2009⁽¹⁾, særlig artikel 22, stk. 1, artikel 36, stk. 4, artikel 42, stk. 2, artikel 47, stk. 3, artikel 49, stk. 2, artikel 51, stk. 4, og artikel 53, stk. 7, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) For hver medlemsstat, der gennemfører den grundbetalingsordning, der er omhandlet i afsnit III, kapitel 1, i forordning (EU) nr. 1307/2013, fastsætter Kommissionen det årlige nationale loft for 2020, jf. artikel 22, stk. 1, i nævnte forordning, ved at trække de i henhold til artikel 42, 47, 49, 51 og 53 fastsatte lofter fra det årlige nationale loft, der er fastsat i bilag II i nævnte forordning. I henhold til artikel 22, stk. 2, i forordning (EU) nr. 1307/2013 skal der tages højde for enhver forhøjelse, som medlemsstaterne anvender efter denne bestemmelse.
- (2) For hver medlemsstat, der gennemfører den generelle arealbetalingsordning, der er omhandlet i afsnit III, kapitel 1, i forordning (EU) nr. 1307/2013, skal Kommissionen fastsætte det årlige nationale loft for 2020, jf. artikel 36, stk. 4, i nævnte forordning, ved at trække de i henhold til artikel 42, 47, 49, 51 og 53 fastsatte lofter fra det årlige nationale loft, der er fastsat i bilag II i nævnte forordning. I henhold til artikel 36, stk. 4, andet afsnit, i forordning (EU) nr. 1307/2013 skal Kommissionen tage højde for enhver forhøjelse, som medlemsstaterne anvender efter denne bestemmelse, når den fastsætter det årlige nationale loft for den generelle arealbetalingsordning.
- (3) For hver medlemsstat, der yder den omfordelingsbetaling, der er omhandlet i afsnit III, kapitel 2, i forordning (EU) nr. 1307/2013, fastsætter Kommissionen det årlige nationale loft for 2020, jf. artikel 42, stk. 2, i nævnte forordning, på grundlag af den procentsats, som medlemsstaterne underretter Kommissionen om efter artikel 42, stk. 1, i nævnte forordning.
- (4) I forbindelse med den betaling for landbrugsmetoder, der er til gavn for klimaet og miljøet, der er omhandlet i afsnit III, kapitel 3, i forordning (EU) nr. 1307/2013, skal de årlige nationale lofter for 2020, jf. artikel 47, stk. 3, i nævnte forordning, beregnes i henhold til artikel 47, stk. 1, i nævnte forordning og udgøre 30 % af den pågældende medlemsstats nationale loft, der er fastsat i bilag II til nævnte forordning.
- (5) For medlemsstater, der yder den betaling for arealer med naturlige begrænsninger, der er omhandlet i afsnit III, kapitel 4, i forordning (EU) nr. 1307/2013, skal Kommissionen fastsætte det årlige nationale loft for 2020, jf. artikel 49, stk. 2, i nævnte forordning, på grundlag af den procentsats, som medlemsstaterne underretter Kommissionen om efter artikel 49, stk. 1, i nævnte forordning.

⁽¹⁾ EUT L 347 af 20.12.2013, s. 608.

- (6) I forbindelse med den betaling til unge landbrugere, der er omhandlet i afsnit III, kapitel 5, i forordning (EU) nr. 1307/2013, fastsætter Kommissionen de årlige nationale lofter for 2020, jf. artikel 51, stk. 4, i nævnte forordning, på grundlag af den procentsats, som medlemsstaterne underretter Kommissionen om efter artikel 51, stk. 1, og som ikke må overstige 2 % af det årlige loft, der er fastlagt i bilag II.
- (7) Hvis summen af betalingen til unge landbrugere, der er blevet ansøgt om i 2020 i en medlemsstat, overstiger det loft, som er fastsat i henhold til artikel 51, stk. 4, i forordning (EU) nr. 1307/2013 for den pågældende medlemsstat, finansierer medlemsstaten forskellen i henhold til artikel 51, stk. 2, i nævnte forordning, med forbehold for det maksimumsbeløb, der er fastsat i artikel 51, stk. 1, i nævnte forordning. Af klarhedshensyn bør dette maksimale beløb fastsættes for hver medlemsstat.
- (8) For hver medlemsstat, der yder den frivillige koblede støtte, der er omhandlet i afsnit IV, kapitel 1, i forordning (EU) nr. 1307/2013 i 2020, fastsætter Kommissionen det årlige nationale loft for 2020, jf. artikel 53, stk. 7, i nævnte forordning, på grundlag af den procentsats, som medlemsstaterne underretter Kommissionen om efter artikel 54, stk. 1, i nævnte forordning.
- (9) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1307/2013, således som den finder anvendelse i 2020, finder ikke anvendelse i Det Forenede Kongerige for ansøgningsåret 2020, jf. artikel 137, stk. 1, andet afsnit, i aftalen om Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirlands udtræden af Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab. Derfor er det ikke nødvendigt at fastsætte de relevante lofter for 2020 for Det Forenede Kongerige i denne forordning.
- (10) For år 2020 begyndte gennemførelsen af de ordninger for direkte støtte, der er fastsat i forordning (EU) nr. 1307/2013, den 1. januar 2020. Af hensyn til sammenhængen mellem nævnte forordnings anvendelighed for ansøgningsåret 2020 og anvendeligheden af de dertil svarende budgetlofter bør nærværende forordning anvendes fra samme dato.
- (11) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra Forvaltningskomitéen for Direkte Betalinger —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

1. De årlige nationale lofter for 2020 for grundbetalingsordningen, jf. artikel 22, stk. 1, i forordning (EU) nr. 1307/2013, er fastsat i punkt I i bilaget til nærværende forordning.
2. De årlige nationale lofter for 2020 for den generelle arealbetalingsordning, jf. artikel 36, stk. 4, i forordning (EU) nr. 1307/2013, er fastsat i punkt II i bilaget til nærværende forordning.
3. De årlige nationale lofter for 2020 for omfordelingsbetalingen, jf. artikel 42, stk. 2, i forordning (EU) nr. 1307/2013, er fastsat i punkt III i bilaget til nærværende forordning.
4. De årlige nationale lofter for 2020 for betalingen for landbrugsmetoder, der er til gavn for klimaet og miljøet, jf. artikel 47, stk. 3, i forordning (EU) nr. 1307/2013, er fastsat i punkt IV i bilaget til nærværende forordning.
5. De årlige nationale lofter for 2020 for betalingen for arealer med naturlige begrænsninger, jf. artikel 49, stk. 2, i forordning (EU) nr. 1307/2013, er fastsat i punkt V i bilaget til nærværende forordning.
6. De årlige nationale lofter for 2020 for betalingen til unge landbrugere, jf. artikel 51, stk. 4, i forordning (EU) nr. 1307/2013, er fastsat i punkt VI i bilaget til nærværende forordning.
7. Maksimumsbeløbene for 2020 for betalingen til unge landbrugere, jf. artikel 51, stk. 1, i forordning (EU) nr. 1307/2013, er fastsat i punkt VII i bilaget til nærværende forordning.
8. De årlige nationale lofter for 2020 for frivillig koblet støtte, jf. artikel 53, stk. 7, i forordning (EU) nr. 1307/2013, er fastsat i punkt VIII i bilaget til nærværende forordning.

Artikel 2

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

Den anvendes fra den 1. januar 2020.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 13. juli 2020.

På Kommissionens vegne
Ursula VON DER LEYEN
Formand

BILAG

I. Årlige nationale lofter for grundbetalingsordningen, jf. Artikel 22, stk. 1, i forordning (EU) nr. 1307/2013

(1 000 EUR)

Kalenderår	2020
Belgien	211 289
Danmark	530 782
Tyskland	2 941 232
Irland	825 611
Grækenland	1 091 170
Spanien	2 845 377
Frankrig	3 025 958
Kroatien	149 768
Italien	2 118 140
Luxembourg	22 741
Malta	650
Nederlandene	459 920
Østrig	470 383
Portugal	279 562
Slovenien	75 223
Finland	262 840
Sverige	399 568

II. Årlige nationale lofter for den generelle arealbetalingsordning, jf. Artikel 36, stk. 4, i forordning (EU) nr. 1307/2013

(1 000 EUR)

Kalenderår	2020
Bulgarien	379 289
Tjekkiet	478 299
Estland	110 920
Cypern	29 643
Letland	160 460
Litauen	200 349
Ungarn	727 048
Polen	1 553 589
Rumænien	974 939
Slovakiet	221 593

III. Årlige nationale lofter for omfordelingsbetalingen, jf. Artikel 42, stk. 2, i forordning (EU) nr. 1307/2013

(1 000 EUR)	
Kalenderår	2020
Belgien	46 100
Bulgarien	55 900
Tyskland	330 210
Frankrig	687 718
Kroatien	33 208
Litauen	77 554
Polen	281 452
Portugal	23 050
Rumænien	104 163

IV. Årlige nationale lofter for betalingen for landbrugsmetoder, der er til gavn for klimaet og miljøet, jf. Artikel 47, stk. 3, i forordning (EU) nr. 1307/2013

(1 000 EUR)	
Kalenderår	2020
Belgien	144 557
Bulgarien	238 888
Tjekkiet	261 843
Danmark	245 627
Tyskland	1 415 187
Estland	50 810
Irland	363 320
Grækenland	550 385
Spanien	1 468 030
Frankrig	2 063 154
Kroatien	99 624
Italien	1 111 301
Cypern	14 593
Letland	90 826
Litauen	155 108
Luxembourg	10 030
Ungarn	399 476
Malta	1 573
Nederlandene	198 261
Østrig	207 521

(1 000 EUR)

Kalenderår	2020
Polen	1 017 297
Portugal	179 807
Rumænien	570 959
Slovenien	40 283
Slovakiet	118 316
Finland	157 389
Sverige	209 930

V. **Årlige nationale lofter for betalingen for arealer med naturlige begrænsninger, jf. Artikel 49, stk. 2, i forordning (EU) nr. 1307/2013**

(1 000 EUR)

Kalenderår	2020
Danmark	2 657
Slovenien	2 122

VI. **Årlige nationale lofter for betalingen til unge landbrugere, jf. Artikel 51, stk. 4, i forordning (EU) nr. 1307/2013**

(1 000 EUR)

Kalenderår	2020
Belgien	9 095
Bulgarien	2 771
Tjekkiet	1 746
Danmark	15 556
Tyskland	47 173
Estland	1 321
Irland	24 221
Grækenland	36 692
Spanien	97 869
Frankrig	68 772
Kroatien	6 642
Italien	74 087
Cypern	686
Letland	6 055
Litauen	6 463
Luxembourg	501
Ungarn	5 326

(1 000 EUR)	
Kalenderår	2020
Malta	21
Nederlandene	13 217
Østrig	13 835
Polen	33 910
Portugal	11 987
Rumænien	20 547
Slovenien	2 014
Slovakiet	1 706
Finland	5 246
Sverige	13 995

VII. Maksimumsbeløb for betalingen til unge landbrugere, jf. artikel 51, stk. 1, i forordning (EU) nr. 1307/2013

(1 000 EUR)	
Kalenderår	2020
Belgien	9 637
Bulgarien	15 926
Tjekkiet	17 456
Danmark	16 375
Tyskland	94 346
Estland	3 387
Irland	24 221
Grækenland	36 692
Spanien	97 869
Frankrig	137 544
Kroatien	6 642
Italien	74 087
Cypern	973
Letland	6 055
Litauen	10 341
Luxembourg	669
Ungarn	26 632
Malta	105
Nederlandene	13 217
Østrig	13 835
Polen	67 820
Portugal	11 987

(1 000 EUR)

Kalenderår	2020
Rumænien	38 064
Slovenien	2 686
Slovakiet	7 888
Finland	10 493
Sverige	13 995

VIII. Årlige nationale lofter for frivillig koblet støtte, jf. Artikel 53, stk. 7, i forordning (EU) nr. 1307/2013

(1 000 EUR)

Kalenderår	2020
Belgien	80 935
Bulgarien	119 444
Tjekkiet	130 921
Danmark	24 135
Estland	6 315
Irland	3 000
Grækenland	182 056
Spanien	584 919
Frankrig	1 031 577
Kroatien	49 812
Italien	478 600
Cypern	3 891
Letland	45 413
Litauen	77 554
Luxembourg	160
Ungarn	199 738
Malta	3 000
Nederlandene	3 350
Østrig	14 526
Polen	504 743
Portugal	117 535
Rumænien	272 554
Slovenien	17 456
Slovakiet	59 120
Finland	102 828
Sverige	90 970

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2020/1018**af 13. juli 2020****om godkendelse af aktivstoffet ferripyrophosphat som lavrisikostof, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1107/2009 om markedsføring af plantebeskyttelsesmidler, og om ændring af Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 540/2011****(EØS-relevant tekst)**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1107/2009 af 21. oktober 2009 om markedsføring af plantebeskyttelsesmidler og om ophævelse af Rådets direktiv 79/117/EØF og 91/414/EØF ⁽¹⁾, særlig artikel 13, stk. 2, sammenholdt med artikel 22, stk. 1, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I overensstemmelse med artikel 7, stk. 1, i forordning (EF) nr. 1107/2009, BROS Sp. z o.o. Den 28. december 2015 indsendte Sp.k. til Polen en ansøgning om godkendelse af aktivstoffet ferripyrophosphat.
- (2) I overensstemmelse med forordningens artikel 9, stk. 3, meddelte Polen, som rapporterende medlemsstat, den 24. juni 2016 ansøgeren, de øvrige medlemsstater, Kommissionen og Den Europæiske Fødevarerikkerhedsautoritet (»autoriteten«), at ansøgningen kunne antages.
- (3) Den 21. august 2018 indsendte den rapporterende medlemsstat, med kopi til autoriteten, et udkast til vurderingsrapport til Kommissionen, hvori det vurderes, hvorvidt aktivstoffet kan forventes at opfylde godkendelseskriterierne i artikel 4 i forordning (EF) nr. 1107/2009.
- (4) Autoriteten handlede i overensstemmelse med artikel 12, stk. 1, i forordning (EF) nr. 1107/2009. I overensstemmelse med artikel 12, stk. 3, i forordning (EF) nr. 1107/2009 anmodede den ansøgeren om at fremlægge supplerende oplysninger for medlemsstaterne, Kommissionen og autoriteten. Den rapporterende medlemsstats vurdering af de supplerende oplysninger blev den 9. august 2019 fremlagt for autoriteten i form af et opdateret udkast til vurderingsrapport.
- (5) Den 17. december 2019 fremsendte autoriteten sin konklusion ⁽²⁾ om, hvorvidt aktivstoffet ferripyrophosphat kan forventes at opfylde godkendelseskriterierne i artikel 4 i forordning (EF) nr. 1107/2009, til ansøgeren, medlemsstaterne og Kommissionen. Autoriteten gjorde sin konklusion tilgængelig for offentligheden.
- (6) Kommissionen forelagde den 23. og 24. marts 2020 den reviderede vurderingsrapport om ferripyrophosphat og den 19. maj 2020 et udkast til forordning om godkendelse af ferripyrophosphat for Den Stående Komité for Planter, Dyr, Fødevarer og Foder.
- (7) Ansøgeren fik mulighed for at fremsætte bemærkninger til den reviderede vurderingsrapport.
- (8) Det er fastslået, at godkendelseskriterierne i artikel 4 forordning (EF) nr. 1107/2009 er opfyldt for en eller flere repræsentative anvendelser af mindst ét plantebeskyttelsesmiddel, der indeholder aktivstoffet, og navnlig de anvendelser, der er undersøgt og udførligt beskrevet i den reviderede vurderingsrapport.
- (9) Kommissionen mener endvidere, at ferripyrophosphat er et lavrisikoaktivstof i henhold til artikel 22 i forordning (EF) nr. 1107/2009. Ferripyrophosphat er faktisk ikke et problematisk stof, og det opfylder betingelserne i punkt 5 i bilag II til forordning (EF) nr. 1107/2009, herunder punkt 5.1.2, andet afsnit. Selv om ferripyrophosphat mere specifikt anses for at være persistent, dissocieres det med tiden til ioner, som er en naturlig bestanddel af menneskers kost, som er allestedsnærværende i miljøet og væsentlige for dyrs og planters funktionsmåde. Den yderligere eksponering, som mennesker, dyr og miljø udsættes for ved de anvendelser, der er godkendt i henhold til forordning (EF) nr. 1107/2009, forventes derfor at være ubetydelig sammenlignet med den forventelige eksponering i naturligt forekommende situationer.

⁽¹⁾ EUT L 309 af 24.11.2009, s. 1.

⁽²⁾ Den Europæiske Fødevarerikkerhedsautoritet (EFSA), 2020. Conclusion on the peer review of the pesticide risk assessment of the active substance ferric pyrophosphate. EFSA Journal 2020;18(1):5986, 25 s. doi:10.2903/j.efsa.2020.5986.

- (10) Ferripyrophosphat bør derfor godkendes som lavrisikostof.
- (11) I henhold til artikel 13, stk. 4, i forordning (EF) nr. 1107/2009 bør Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 540/2011 ⁽³⁾ ændres.
- (12) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra Den Stående Komité for Planter, Dyr, Fødevarer og Foder —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

Godkendelse af aktivstoffet

Godkendelsen af aktivstoffet ferripyrophosphat, som opført i bilag I, godkendes på de betingelser, der er fastsat i samme bilag.

Artikel 2

Ændringer af gennemførelsesforordning (EU) nr. 540/2011

Gennemførelsesforordning (EU) nr. 540/2011 ændres som angivet i bilag II til nærværende forordning.

Artikel 3

Ikrafttræden

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

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 13. juli 2020.

På Kommissionens vegne
Ursula VON DER LEYEN
Formand

⁽³⁾ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 540/2011 af 25. maj 2011 om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1107/2009 for så vidt angår listen over godkendte aktivstoffer (EUT L 153 af 11.6.2011, s. 1).

BILAG I

Almindeligt anvendt navn, identifikationsnr.	IUPAC-navn	Renhed ⁽¹⁾	Godkendelsesdato	Udløbsdato for stoffets godkendelse	Særlige bestemmelser
Ferripyrophosphat CAS-nr.: 10058-44-3 CIPAC-nr.: —	jern(3+)diphosphat	<p>≥ 802 g/kg</p> <p>Følgende urenheder betragtes som et toksikologisk og miljømæssigt problem og må ikke overskride nedenstående grænseværdier i det tekniske materiale:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Bly: 3 mg/kg — Kviksølv: 0,1 mg/kg — Cadmium: 1 mg/kg 	3.8.2020	3.8.2035	Med henblik på gennemførelsen af de i artikel 29, stk. 6, i forordning (EF) nr. 1107/2009 nævnte ensartede principper skal der tages hensyn til konklusionerne i den reviderede vurderingsrapport om ferripyrophosphat, særlig tillæg I og II.

⁽¹⁾ Yderligere oplysninger om aktivstoffets identitet og specifikation fremgår af den reviderede vurderingsrapport.

BILAG II

I del D i bilaget til gennemførelsesforordning (EU) nr. 540/2011 tilføjes følgende:

Antal	Almindeligt anvendt navn, identifikationsnr.	IUPAC-navn	Renhed ⁽¹⁾	Godkendelsesdato	Udløbsdato for stoffets godkendelse	Særlige bestemmelser
»20	Ferripyrophosphat CAS-nr.: 10058-44-3 CIPAC-nr.: —	jern(3+)diphosphat	≥ 802 g/kg Følgende urenheder betragtes som et toksikologisk og miljømæssigt problem og må ikke overskride nedenstående grænseværdier i det tekniske materiale: — Bly: 3 mg/kg — Kviksølv: 0,1 mg/kg — Cadmium: 1 mg/kg	3.8.2020	3.8.2035	Med henblik på gennemførelsen af de i artikel 29, stk. 6, i forordning (EF) nr. 1107/2009 nævnte ensartede principper skal der tages hensyn til konklusionerne i den reviderede vurderingsrapport om ferripyrophosphat, særlig tillæg I og II.

⁽¹⁾ Yderligere oplysninger om aktivstoffets identitet og specifikation fremgår af den reviderede vurderingsrapport.»

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2020/1019**af 13. juli 2020****om ændring af gennemførelsesforordning (EU) 2015/840**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 514/2014 af 16. april 2014 om almindelige bestemmelser om Asyl-, Migrations- og Integrationsfonden og om instrumentet for finansiel støtte til politisamarbejde, forebyggelse og bekæmpelse af kriminalitet samt krisestyring ⁽¹⁾, særlig artikel 27, stk. 5, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I artikel 5, stk. 2, i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/840 ⁽²⁾ fastsættes det, at de ansvarlige myndigheder i løbet af et regnskabsår skal foretage operationel kontrol på stedet, som omfatter mindst 20 % af det antal projekter, der gennemføres i løbet af det pågældende regnskabsår.
- (2) Medlemsstaterne er blevet ramt af covid-19-pandemien på en hidtil uset måde. Som følge af krisen var medlemsstaterne nødt til at indføre restriktioner for den frie bevægelighed på deres områder, og det gjorde det vanskeligt at foretage kontrol på stedet.
- (3) Med henblik på at give de ansvarlige myndigheder fleksible rammer med hensyn til de påkrævede operationelle kontroller på stedet bør de eksisterende regler ændres for at undgå, at regnskabsafslutningsproceduren forsinkes. En sådan fleksibilitet bør opnås ved at give de ansvarlige myndigheder mulighed for at foretage operationel kontrol på stedet på et senere tidspunkt i programmeringsperioden, hvis det som følge af covid-19-pandemien ikke er muligt at opfylde det årlige minimumskrav på 20 % af det antal projekter, der gennemføres i løbet af et regnskabsår.
- (4) Irland er bundet af forordning (EU) nr. 514/2014, og denne forordning er derfor bindende for Irland.
- (5) Det Forenede Kongerige er bundet af forordning (EU) nr. 514/2014, og denne forordning er derfor bindende for Det Forenede Kongerige. I henhold til artikel 138 i aftalen om Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirlands udtræden af Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab ⁽³⁾ finder gældende EU-ret, herunder reglerne om finansielle korrektioner og regnskabsafslutning, fortsat anvendelse på Det Forenede Kongerige efter den 31. december 2020, indtil afslutningen af disse EU-programmer og -aktiviteter.
- (6) Danmark er hverken bundet af forordning (EU) nr. 514/2014 eller af nærværende forordning.
- (7) I betragtning af situationens hastende karakter i forbindelse med covid-19-pandemien bør denne forordning træde i kraft dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.
- (8) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelsen fra Udvalget vedrørende Asyl-, Migrations- og Integrationsfonden og Fonden for Intern Sikkerhed, der blev nedsat ved artikel 59, stk. 1, i forordning (EU) nr. 514/2014.
- (9) Gennemførelsesforordning (EU) 2015/840 bør derfor ændres —

⁽¹⁾ EUT L 150 af 20.5.2014, s. 112.

⁽²⁾ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/840 af 29. maj 2015 om de ansvarlige myndigheders kontrol i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 514/2014 om almindelige bestemmelser om Asyl-, Migrations- og Integrationsfonden og om instrumentet for finansiel støtte til politisamarbejde, forebyggelse og bekæmpelse af kriminalitet samt krisestyring (EUT L 134 af 30.5.2015, s. 1).

⁽³⁾ EUT C 384I af 12.11.2019, s. 1.

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

Artikel 5, stk. 2, i gennemførelsesforordning (EU) 2015/840 affattes således:

»2. Operationel kontrol på stedet foretaget i regnskabsår N omfatter mindst 20 % af det antal projekter, der gennemføres i løbet af det pågældende regnskabsår, som angivet i det tilhørende årsregnskab, der er omhandlet i artikel 39 i forordning (EU) nr. 514/2014. Hvis dette minimumskrav ikke kan opfyldes i regnskabsår N som følge af covid-19-pandemien, foretages de kontroller, der ikke er blevet foretaget i regnskabsår N, på et senere tidspunkt i programmeringsperioden.«

Artikel 2

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

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i medlemsstaterne i overensstemmelse med traktaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 13. juli 2020.

På Kommissionens vegne
Ursula VON DER LEYEN
Formand

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2020/1020**af 13. juli 2020****om ændring af gennemførelsesforordning (EU) nr. 801/2014**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 516/2014 af 16. april 2014 om oprettelse af en asyl-, migrations- og integrationsfond ⁽¹⁾, særlig artikel 17, stk. 8,

efter høring af Udvalget vedrørende Asyl-, Migrations- og Integrationsfonden og Fonden for Intern Sikkerhed, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I henhold til artikel 2, stk. 1, i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 801/2014 ⁽²⁾ skal de pågældende personer for at være berettiget til det yderligere beløb rent faktisk være genbosat fra begyndelsen af den pågældende periode og op til seks måneder efter periodens afslutning.
- (2) Medlemsstaternes EU-genbosættelsesindsats er imidlertid blevet påvirket af covid-19-pandemien på en hidtil uset måde. På grund af krisen har medlemsstaterne måttet sætte deres genbosætningsaktiviteter i bero og indføre restriktioner for indrejse på deres område.
- (3) Desuden har FN's Flygtningehøjkommissariat (UNHCR) og Den Internationale Organisation for Migration (IOM), der er medlemsstaternes centrale partnere med hensyn til genbosætning, suspenderet deres aktiviteter midlertidigt i lyset af covid-19-pandemien. Under de nuværende omstændigheder er det på grund af de rejseforbud, mange første asyllande har udstedt, endvidere ikke muligt for medlemsstaterne at foretage besøg med henblik på genbosættelse.
- (4) Covid-19-pandemien har alvorlige konsekvenser ikke blot for gennemførelsen af løfterne om genbosætning, men også for absorptionskapaciteten inden for rammerne af Asyl-, Migrations- og Integrationsfonden.
- (5) For at opfylde medlemsstaternes stærke engagement i genbosættelsesaktioner er det nødvendigt at sikre, at den tilhørende finansielle støtte anvendes på en fleksibel og effektiv måde.
- (6) Til dette formål bør gennemførelsesfristen for genbosættelsesperioden for 2018, 2019 og 2020 forlænges fra den 30. juni 2021 til den 31. december 2021.
- (7) Irland er bundet af forordning (EU) nr. 516/2014, og denne forordning er derfor bindende for Irland.
- (8) Det Forenede Kongerige er bundet af forordning (EU) nr. 516/2014, og denne forordning er derfor bindende for Det Forenede Kongerige. I henhold til artikel 138 i aftalen om Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirlands udtræden af Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab ⁽³⁾ finder gældende EU-ret, herunder reglerne om finansielle korrektioner og regnskabsafslutning, fortsat anvendelse på Det Forenede Kongerige efter den 31. december 2020, indtil afslutningen af disse EU-programmer og -aktiviteter.
- (9) Danmark hverken bundet af forordning (EU) nr. 516/2014 eller af nærværende forordning.
- (10) I betragtning af situationens hastende karakter i forbindelse med covid-19-pandemien bør denne forordning træde i kraft dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.
- (11) Gennemførelsesforordning (EU) nr. 801/2014 bør derfor ændres —

⁽¹⁾ EUT L 150 af 20.5.2014, s. 168.

⁽²⁾ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 801/2014 af 24. juli 2014 om fastlæggelse af tidsplanen og andre gennemførelsesbetingelser for mekanismen for tildeling af midler inden for rammerne af EU's genbosættelsesprogram under Asyl-, Migrations- og Integrationsfonden (EUT L 219 af 25.7.2014, s. 19).

⁽³⁾ EUT C 384I af 12.11.2019, s. 1.

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

Artikel 2, stk. 1, i gennemførelsesforordning (EU) nr. 801/2014 affattes således:

»1. For at være berettiget til det yderligere beløb skal de pågældende rent faktisk være genbosat fra begyndelsen af den pågældende periode og op til seks måneder efter periodens afslutning. Imidlertid gælder det for den i artikel 1, stk. 1, litra c), nævnte genbosættelsesperiode, at de pågældende personer rent faktisk skal være genbosat fra begyndelsen af den periode og op til tolv måneder efter periodens afslutning.

Medlemsstaterne opbevarer de oplysninger, der er nødvendige for at kunne foretage en passende identificering af de genbosatte personer og fastslå datoen for deres genbosættelse.

For personer, som falder ind under de prioriterede kategorier og grupper af personer, der er omhandlet i artikel 17, stk. 2, i forordning (EU) nr. 516/2014, opbevarer medlemsstaterne også dokumentation for, at de tilhører den relevante prioriterede kategori eller gruppe af personer.«

Artikel 2

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

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i medlemsstaterne i overensstemmelse med traktaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 13. juli 2020.

På Kommissionens vegne
Ursula VON DER LEYEN
Formand

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/wp29fdocsts.html>

FN-regulativ nr. 12 — Ensartede forskrifter for godkendelse af køretøjer hvad angår de af køretøjets dele, som bidrager til beskyttelse af føreren mod styreapparatet i tilfælde af et sammenstød [2020/1021]

Omfattende al gældende tekst frem til:

Supplement 5 til ændringsserie 04— Ikrafttrædelsesdato: 19. juli 2018

INDHOLD

REGULATIV

1. Anvendelsesområde
2. Definitioner
3. Ansøgning om godkendelse
4. Godkendelse
5. Specifikationer
6. Prøvninger
7. Ændring og udvidelse af godkendelsen af køretøjstypen eller en type betjeningsindretning for styretøj
8. Produktionens overensstemmelse
9. Sanktioner i tilfælde af produktionens manglende overensstemmelse
10. Vejledning
11. Endeligt ophør af produktionen
12. Navne og adresser på de tekniske tjenester, der er ansvarlige for udførelse af godkendelsesprøvningerne, og på de typegodkendende myndigheder
13. Overgangsbestemmelser

BILAG

- 1A Meddelelse om godkendelse eller udvidelse, nægtelse eller inddragelse af godkendelse eller endeligt ophør af produktionen af en type køretøj med hensyn til beskyttelse af føreren mod styreapparatet i tilfælde af sammenstød, i henhold til regulativ nr. 12
- 1B Meddelelse om godkendelse eller udvidelse, nægtelse eller inddragelse af godkendelse eller endeligt ophør af produktionen af en type betjeningsindretning for styretøj med hensyn til beskyttelse af føreren mod styreapparatet i tilfælde af sammenstød, i henhold til den relevante del af regulativ nr. 12
2. Udformning af godkendelsesmærker
3. Frontal kollisionssprøvning mod barriere
4. Prøvning med torsoblok

Tillæg: Torsoblok

5. Prøvning med hovedattrap
6. Metode til bestemmelse af »H-punkt« og faktisk torsovinkel for siddepladser i motorkøretøjer
 - Tillæg 1: Beskrivelse af den tredimensionale H-punkt-maskine
 - Tillæg 2: Tredimensionalt referencesystem
 - Tillæg 3: Referencedata for siddepladser
7. Prøvningsprocedurer for beskyttelsen af personer i eldrevne køretøjer mod højspænding og elektrolytudslip
 - Tillæg 1: Prøvefinger med led (IPXXB)

1. Anvendelsesområde
 - 1.1. Dette regulativ finder anvendelse på styreapparatet og det elektriske fremdriftssystem, der drives af højspænding, og højspændingskomponenter og -systemer, som er galvanisk forbundet til det elektriske fremdriftssystemets højspændingsbus, i motorkøretøjer i klasse M₁ samt køretøjer i klasse N₁ med en største tilladte masse på under 1 500 kg, hvad angår beskyttelsen af fører og passagerer ved et frontalsammenstød.
 - 1.2. På begæring af fabrikanten kan andre køretøjer end de i punkt 1.1 nævnte godkendes efter dette regulativ.
2. Definitioner

I dette regulativ forstås ved:

 - 2.1. »godkendelse af et køretøj«: godkendelse af en køretøjstype hvad angår beskyttelsen af føreren mod styreapparatet i tilfælde af et sammenstød
 - 2.2. »køretøjstype«: motorkøretøjer, der ikke afviger fra hinanden på væsentlige punkter som:
 - 2.2.1. For køretøjer, der fremdrives af en forbrændingsmotor:
 - 2.2.1.1. opbygning, dimensioner, form og materiale af den del af køretøjet, der befinder sig foran styretøjets betjeningsindretning
 - 2.2.1.2. køretøjets masse i køreklar stand uden fører, som defineret i punkt 2.18. nedenfor
 - 2.2.2. For køretøjer, der fremdrives af en elektromotor:
 - 2.2.2.1. opbygning, dimensioner, form og materiale af den del af køretøjet, der befinder sig foran styretøjets betjeningsindretning
 - 2.2.2.2. placeringen af det genopladelige elektriske energilagringssystem (RESS) for så vidt det har negativ indvirkning på resultaterne af den i dette regulativ foreskrevne kollisionssprøvnings
 - 2.2.2.3. køretøjets masse i køreklar stand uden fører, som defineret i punkt 2.18. nedenfor
 - 2.3. »godkendelse af en betjeningsindretning for styretøj«: godkendelse af en type betjeningsindretning for styretøj hvad angår beskyttelsen af føreren mod styreapparatet i tilfælde af sammenstød
 - 2.4. »type betjeningsindretning for styretøj«: en kategori betjeningsindretning for styretøj, som ikke indbyrdes afviger på væsentlige punkter såsom:
 - 2.4.1. opbygning, dimensioner, form og materialer. »styretøjets betjeningsindretning«:
 - 2.5. »styretøjets betjeningsindretning«, den styreanordning — sædvanligvis rattet — der betjenes af føreren
 - 2.6. universalbetjeningsindretning for styretøj: en betjeningsindretning for styretøj, som kan monteres på mere end én godkendt køretøjstype, og for hvilken det gælder, at forskelle i betjeningsindretningens fastgøring til ratsøjlen ikke er af betydning for betjeningsindretningens opførsel ved et sammenstød
 - 2.7. »airbag«: en pose af blødt materiale, som er konstrueret til fyldning med gas under tryk og:

- 2.7.1. er konstrueret til at beskytte køretøjets fører mod styretøjets betjeningsindretning ved et sammenstød
- 2.7.2. oppustes ved hjælp af en anordning, som aktiveres i tilfælde af et sammenstød
- 2.8. »ratkrans«: for styring med rat, den omtrent cirkulære ydre ring, som føreren under kørslen normalt holder om for at styre
- 2.9. »ratege«: en stang, som forbinder ratkransen med navet
- 2.10. »nav«: den del af styretøjets betjeningsindretning, sædvanligvis i centrum, som:
- 2.10.1. forbinder styretøjets betjeningsindretning med styreakslen
- 2.10.2. overfører drejningsmomentet fra styretøjets betjeningsindretning til styreakslen
- 2.11. »centrum af betjeningsindretningens nav«: det punkt af navets overflade, som ligger på styreakslens midterlinje
- 2.12. »betjeningsindretningens plan«: for styring med rat, det plan, som opdeler ratkransen ligeligt mellem føreren og køretøjets forparti
- 2.13. »styreaksel«: den komponent, der overfører drejningsmomentet, som udøves på styretøjets betjeningsindretning, til styreudvekslingen
- 2.14. »ratsøjle«: den kappe, der omgiver styreakslen
- 2.15. »styreapparat«: anordningen bestående af styretøjets betjeningsindretning, ratsøjlen, anordningens hjælpeudstyr, styreakslen, styrehuset og alle andre komponenter såsom dem, der er beregnet til at medvirke til absorption af energi i tilfælde af stød mod styretøjets betjeningsindretning.
- 2.16. Kabinen
- 2.16.1. »kabine for så vidt angår beskyttelse af fører og passagerer«: det rum, hvor personer opholder sig, afgrænset af taget, gulvet, sidevæggene, dørene, udvendige ruder, den forreste skilleplade og planet for kabinens bageste skilleplade eller planet for bageste ryglænsbeslag
- 2.16.2. »kabinen for så vidt angår vurdering af elektrisk sikkerhed«: det rum, hvor fører og passagerer opholder sig, afgrænset af taget, gulvet, sidevæggene, dørene, udvendige ruder, den forreste og bageste skillevæg eller bagklap samt af de elektriske beskyttelsesbarrierer og indkapslinger til beskyttelse af fører og passagerer mod direkte kontakt med strømførende højspændingsdele
- 2.17. »slaglegeme«: en stiv, halvkugleformet hovedattrap, 165 mm i diameter og i øvrigt svarende til beskrivelsen i punkt 3 i bilag 5 til dette regulativ
- 2.18. »køretøjets masse i køreklar stand«: køretøjets masse i køreklar stand, uden personer eller last, men med brændstof, kølevæske, smøremiddel, værktøjssæt og reservehjul (hvis leveret som standardudstyr af køretøjsfabrikanten) og genopladeligt energilagringssystem (REESS)
- 2.19. »højspænding«: klassifikation af en elektrisk komponent eller et kredsløb, hvis arbejds-spænding er > 60 V og $\leq 1\,500$ V jævnstrøm (DC) eller > 30 V og $\leq 1\,000$ V vekselstrøm (AC) rms (kvadratisk middelværdi)
- 2.20. »genopladeligt energilagringssystem (REESS)«: det genopladelige energilagringssystem, der leverer elektrisk energi til fremdrift

- 2.21. »elektrisk beskyttelsesbarriere«: den del, der giver beskyttelse mod direkte kontakt med strømførende højspændingsdele
- 2.22. »elektrisk fremdriftssystem«: det elektriske kredsløb, som omfatter elektrisk(e) drivmotor(er), og som også kan omfatte REESS-systemet, det elektriske energiomdannelsessystem, elektroniske omdannere, tilhørende ledninger og stik og tilkoblingssystemet til opladning af REESS-systemet
- 2.23. »strømførende dele«: ledende del(e), der ved normal brug er beregnet til at føre elektrisk energi
- 2.24. »blotlagt ledende del«: den ledende del, som kan berøres, jf. bestemmelserne om beskyttelsesgraden IPXXB, og som i tilfælde af svigtende isolering afgiver elektrisk spænding. Dette omfatter dele under et dække, der kan fjernes uden brug af værktøj
- 2.25. »direkte kontakt«: personers kontakt med strømførende højspændingsdele
- 2.26. »indirekte kontakt«: personers kontakt med blotlagte ledende dele
- 2.27. »beskyttelsesgraden IPXXB«: beskyttelse mod kontakt med strømførende højspændingsdele i form af enten en elektrisk beskyttelsesbarriere eller en indkapsling, og som er prøvet med en prøvefinger med led (IPXXB) som beskrevet i punkt 4 i bilag 7
- 2.28. »arbejdsspænding«: den højeste kvadratiske middelværdi (RMS) af en spænding i et elektrisk kredsløb angivet af fabrikanten, som kan forekomme mellem alle ledende dele ved åbne kredsløbsforhold eller ved normale driftsforhold. Hvis det elektriske kredsløb er opdelt ved galvanisk isolering, defineres arbejdsspændingen for hvert af de opdeltede kredsløb
- 2.29. »tilkoblingssystem til opladning af det genopladelige energilagringssystem (REESS)«: det elektriske kredsløb, der anvendes til opladning af REESS-systemet fra en ekstern elektrisk strømforsyning, herunder tilkoblingen på køretøjet
- 2.30. »elektrisk chassis«: et sæt ledende dele, som er elektrisk forbundet, hvis elektriske potentiale anvendes som reference
- 2.31. »elektrisk kredsløb«: et aggregat af forbundne strømførende højspændingsdele, som er bestemt til at føre elektrisk energi under normale driftsforhold
- 2.32. »system til konvertering af elektrisk energi«: et system, der genererer og leverer elektrisk energi til elektrisk fremdrift
- 2.33. »elektronisk omdanner«: en anordning, der muliggør styring og/eller konvertering af strøm til elektrisk fremdrift
- 2.34. »indkapsling«: den del, der omslutter de interne enheder og yder beskyttelse mod enhver direkte kontakt
- 2.35. »højspændingsbus«: det elektriske kredsløb, herunder tilkoblingssystemet til opladning af REESS-systemet, som drives af højspænding
- 2.36. »massiv isolering«: den isolerende beklædning på ledninger, der skal dække strømførende højspændingsdele og forhindre enhver direkte kontakt. Dette omfatter bl.a. beklædning til isolering af strømførende højspændingsdele på konnektorer og lak eller maling beregnet til isolering

- 2.37. »automatisk frakobling«: en anordning, der, når den udløses, galvanisk adskiller den elektriske energi fra resten af højspændingskredsløbet i det elektriske fremdriftssystem
- 2.38. »fraktionsbatteri af åben type«: en væskekrævende batteritype, der genererer brintgas, som frigives til atmosfæren.
3. Ansøgning om godkendelse
- 3.1. Køretøjstype
- 3.1.1. Ansøgning om godkendelse af en køretøjstype hvad angår beskyttelsen af føreren mod styreapparatet i tilfælde af sammenstød skal indgives af køretøjets fabrikant eller dennes behørigt befuldmægtigede repræsentant.
- 3.1.2. Ansøgningen skal ledsages af de nedenfor nævnte dokumenter i tre eksemplarer og af følgende oplysninger:
- 3.1.2.1. detaljeret beskrivelse af køretøjstypen med hensyn til opbygning, dimensioner, form og materialer af den del af køretøjet, der befinder sig foran styretøjets betjeningsindretning
- 3.1.2.2. tilstrækkeligt detaljerede tegninger i passende skala af styreapparatet og dets fastgørelse til køretøjets chassis og karrosseri
- 3.1.2.3. en teknisk beskrivelse af styreapparatet
- 3.1.2.4. angivelse af køretøjets masse i køreklar stand uden fører
- 3.1.2.5. i påkommende tilfælde, dokumentation for, at styretøjets betjeningsindretning er godkendt i overensstemmelse med punkt 5.2 i regulativet
- 3.1.2.6. hvis ansøgningen om godkendelse indgives af ansøgeren i henhold til punkt 5.1.2 nedenfor, dokumentation for, at styreapparatet overholder forskrifterne i punkt 5.2.2 i FN-regulativ nr. 94 eller forskrifterne i punkt 5.2.2.1 i FN-regulativ nr. 137
- 3.1.2.7. hvis ansøgningen om godkendelse indgives af ansøgeren i henhold til punkt 5.2.1 nedenfor, dokumentation for at styretøjets betjeningsindretning overholder forskrifterne i punkt 5.2.1.4 og 5.2.1.5 i FN-regulativ nr. 94 eller i punkt 5.2.1.1.3 og 5.2.1.1.4 i FN-regulativ nr. 137
- 3.1.2.8. en generel beskrivelse af den elektriske strømkildetype, dennes placering og det elektriske fremdriftssystem (f. eks. hybrid, elektrisk).
- 3.1.3. Følgende skal fremstilles for den tekniske tjeneste, som er ansvarlig for gennemførelse af prøverne i forbindelse med godkendelsen:
- 3.1.3.1. et køretøj, som er repræsentativt for den køretøjstype, der skal godkendes, med henblik på prøvningen i punkt 5.1 nedenfor
- 3.1.3.2. efter fabrikantens valg, med den tekniske tjenestes godkendelse, enten et yderligere køretøj eller de af køretøjets dele, som er væsentlige for prøvningerne i punkt 5.2 og 5.3 nedenfor.
- 3.1.3.3. Før der meddeles typegodkendelse, skal den kompetente myndighed efterprøve, at der foreligger tilfredsstillende ordninger til sikring af effektiv kontrol af produktionens overensstemmelse.
- 3.2. Type betjeningsindretning for styretøj
- 3.2.1. Ansøgning om godkendelse af en type betjeningsindretning for styretøj hvad angår beskyttelsen af føreren mod styreapparatet under sammenstød skal indgives af køretøjets fabrikant eller dennes behørigt befuldmægtigede repræsentant.
- 3.2.2. Ansøgningen skal ledsages af de nedenfor nævnte dokumenter i tre eksemplarer og af følgende oplysninger:
- 3.2.2.1. detaljeret beskrivelse af den pågældende type betjeningsindretning for styretøj hvad angår betjeningsindretningens konstruktion, dimensioner og materialer

- 3.2.2.2. tilstrækkeligt detaljerede tegninger i passende skala af styreapparatet og dets fastgøring til køretøjets chassis og karrosseri
- 3.2.2.3. hvis ansøgningen om godkendelse indgives af ansøgeren i henhold til punkt 5.2.1 nedenfor, dokumentation for at styretøjets betjeningsindretning overholder forskrifterne i punkt 5.2.1.4 og 5.2.1.5 i FN-regulativ nr. 94 eller forskrifterne i punkt 5.2.1.1.3 og 5.2.1.1.4 i FN-regulativ nr. 137.
- 3.2.3. Til brug for prøvningerne i punkt 5.2 og 5.3 nedenfor indleveres følgende til den tekniske tjeneste, som forestår godkendelsesprøvningen: et prøveeksemplar af den ansøgte type betjeningsindretning for styretøj samt, efter fabrikantens skøn og med den tekniske tjenestes samtykke, de køretøjsdele, der af fabrikanten anses for væsentlige for prøvningen.
4. Godkendelse
- 4.1. En attest, svarende til modellen i punkt 4.1.1 eller 4.1.2, skal vedhæftes typegodkendelsesattesten:
- 4.1.1. for de i punkt 3.1 nævnte ansøgninger: bilag 1A
- 4.1.2. for de i punkt 3.2 nævnte ansøgninger: bilag 1B.
- 4.2. Køretøjstype
- 4.2.1. Når det køretøj, der er forelagt til godkendelse efter dette regulativ, opfylder forskrifterne i punkt 5 og 6 nedenfor samt i bilag 4, 5 og 6 til dette regulativ, meddeles godkendelse af køretøjstypen.
- 4.2.2. Hver godkendt type tildeles et godkendelsesnummer. De første to cifre (i øjeblikket 04 svarende til ændringsserie 04) angiver den serie ændringer, som omfatter de seneste vigtige tekniske ændringer af regulativet på godkendelsens udstedelsestidspunkt. Samme overenskomstpart kan ikke tildele samme nummer til samme type køretøj, som er udstyret med en anden type styreapparat, eller til en anden køretøjstype som defineret i punkt 2.2 ovenfor.
- 4.2.3. Underretning om godkendelse, nægtelse af godkendelse eller udvidelse af godkendelse af en køretøjstype i henhold til dette regulativ skal gives de kontraherende parter, der anvender dette regulativ, ved hjælp af en formular, der er i overensstemmelse med modellen i bilag 1A til dette regulativ.
- 4.2.4. 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:
- 4.2.4.1. en cirkel, som omslutter bogstavet »E« efterfulgt af kendingsnummeret på den stat, som har meddelt godkendelse ⁽¹⁾
- 4.2.4.2. nummeret på dette regulativ efterfulgt af bogstavet »R«, en bindestreg og typegodkendelsesnummeret til højre for den cirkel, der er foreskrevet i punkt 4.2.4.1.
- 4.2.5. Hvis køretøjet er i overensstemmelse med en køretøjstype, som efter et eller flere af regulativerne i bilaget til overenskomsten er godkendt i den stat, som har meddelt godkendelse efter dette regulativ, behøver det i punkt 4.2.4.1 foreskrevne symbol ikke gentages; i så fald skal numrene på regulativet og på godkendelserne samt de yderligere symboler for alle de regulativer, efter hvilke der er meddelt godkendelse i den stat, som har meddelt godkendelse efter dette regulativ, påføres i lodrette kolonner til højre for det i punkt 4.2.4.1 foreskrevne symbol.

⁽¹⁾ Kendingsnumrene for de kontraherende parter i 1958-overenskomsten er angivet i bilag 3 til den konsoliderede resolution om køretøjers konstruktion (R.E.3), dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev. 6 - <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html>.

- 4.2.6. Godkendelsesmærket skal være letlæseligt og må ikke kunne fjernes.
- 4.2.7. Godkendelsesmærket skal anbringes tæt ved eller på den identifikationsplade, fabrikanten har anbragt på køretøjet.
- 4.3. Typen af styretøjets betjeningsindretning
- 4.3.1. Når den betjeningsindretning for styretøj, der er forelagt til godkendelse efter dette regulativ, opfylder forskrifterne i punkt 5 og 6 nedenfor samt i bilag 4, 5 og 6 til dette regulativ, meddeles godkendelse af den pågældende type betjeningsindretning for styretøj. Dette gælder kun for betjeningsindretninger for styretøj uden airbag.
- 4.3.2. Hver godkendt type tildeles et godkendelsesnummer. De første to cifre (i øjeblikket 04 svarende til ændringsserie 04) angiver den serie ændringer, som omfatter de seneste vigtige tekniske ændringer af regulativet på godkendelsens udstedelsestidspunkt. Samme overenskomstpart kan ikke tildele samme typegodkendelsesnummer til en anden type betjeningsindretning for styretøj som defineret i punkt 2.4 ovenfor.
- 4.3.3. Underretning om godkendelse, nægtelse af godkendelse eller udvidelse af godkendelse af en type betjeningsindretning for styretøj i henhold til dette regulativ skal gives de kontraherende parter, der anvender dette regulativ, ved hjælp af en formular, der er i overensstemmelse med modellen i bilag 1B til dette regulativ.
- 4.3.4. Hver betjeningsindretning for styretøj, som er i overensstemmelse med en efter dette regulativ godkendt type betjeningsindretning, skal på et let synligt og let tilgængeligt sted være påført et internationalt godkendelsesmærke bestående af:
- 4.3.4.1. en cirkel, som omslutter bogstavet »E« efterfulgt af kendingsnummeret på den stat, som har meddelt godkendelse ⁽¹⁾
- 4.3.4.2. godkendelsesnummeret, placeret under cirklen
- 4.3.4.3. for godkendelse i henhold til punkt 5.2.1 nedenfor, symbolet R94-02 eller R137.
- 4.3.5. Godkendelsesmærket skal være letlæseligt og må ikke kunne fjernes.
- 4.4. I bilag 2 til dette regulativ er givet eksempler på godkendelsesmærkets udformning.
5. Specifikationer
- 5.1. Ved en kollisionsprøvning med ubelæst køretøj i køreklar tilstand uden dukke mod en barriere med en hastighed på 48,3 km/h (30 mph) må den øverste del af ratsøjlen og -akslen ikke forskydes mere end 12,7 cm vandret bagud og parallelt med køretøjets længdeakse og ikke mere end 12,7 cm opad, idet begge forskydninger regnes i forhold til et punkt på køretøjet, som ikke påvirkes af sammenstødet ⁽²⁾.
- 5.1.1. Køretøjer, der er udstyret med elektrisk fremdriftssystem, skal derudover opfylde forskrifterne i punkt 5.5. Dette kan godtgøres ved en særskilt frontal kollisionsprøvning på fabrikantens anmodning efter validering foretaget af den tekniske tjeneste, såfremt de elektriske komponenter ikke har indflydelse på køretøjstypens beskyttelse af føreren som defineret i dette regulativ.
- 5.1.2. Forskrifterne i punkt 5.1 ovenfor anses for opfyldt, hvis køretøjet, der er udstyret med det pågældende styreapparat, overholder forskrifterne i punkt 5.2.2 i regulativ nr. 94 eller forskrifterne i punkt 5.2.2.1 i FN-regulativ nr. 137.

⁽¹⁾ Se bilag 3, punkt 3.1.

- 5.2. Når styretøjets betjeningsindretning rammes af en torsoblok, der slynges mod den med en relativ hastighed på 24,1 km/h (15 mph), må den kraft, som betjeningsindretningen udøver på torsoblokken, ikke overstige 1 111 daN.
- 5.2.1. Har styretøjets betjeningsindretning ratairbag, anses forskrifterne i punkt 5.2 ovenfor for opfyldt, hvis køretøjet, monteret med det pågældende styreapparat, overholder forskrifterne i punkt 5.2.1.4 og 5.2.1.5 i regulativ nr. 94 eller forskrifterne i punkt 5.2.1.1.3 og 5.2.1.1.4 i FN-regulativ nr. 137.
- 5.3. Når styretøjets betjeningsindretning rammes af et slaglegeme, der slynges mod den med en relativ hastighed på 24,1 km/h efter fremgangsmåden i bilag 5, må slaglegemets deceleration ikke overstige 80 g i mere end sammenlagt 3 millisekunder. Decelerationen skal altid være mindre end 120 g med kanalfrekvens klasse 600 Hz.
- 5.4. Styretøjets betjeningsindretning skal være således udformet, konstrueret og monteret, at:
- 5.4.1. Før kollisionsprøvning i punkt 5.2 og 5.3 ovenfor må ingen del af betjeningsindretningens overflade, som er rettet mod føreren og kan berøres af en kugle med diameter 165 mm, have ujævnheder eller skarpe kanter med krumningsradius mindre end 2,5 mm.
- I tilfælde af en betjeningsindretning for styretøj, der er udstyret med en airbag, anses dette krav for opfyldt, hvis ingen dele, som kan berøres af en kugle med diameter 165 mm, indeholder farlige skarpe kanter, som defineret i punkt 2.18 i regulativ nr. 21, som vil kunne øge risikoen for alvorlig skade for personerne i køretøjet.
- 5.4.1.1. Efter udførelse af enhver af kollisionsprøverne i punkt 5.2 og 5.3 må den mod føreren rettede del af styretøjets betjeningsindretning ikke have skarpe kanter eller farlige fremspring, der kan øge skadesrisiko eller -omfang for føreren. Der ses bort fra små revner eller brud i overfladen.
- 5.4.1.1.1. For fremspring, der består af eftergiveligt materiale eller har Shore A-hårdhed under 50, og som er monteret på stift underlag, finder forskriften i punkt 5.4.1.1 kun anvendelse på det pågældende stive underlag.
- 5.4.2. Styretøjets betjeningsindretning skal være således udformet, konstrueret og monteret, at ingen komponenter eller tilbehør, herunder hornets betjeningsindretning og monteringsdele, kan gribe fat i førerens tøj eller smykker under normale betjeningsbevægelser.
- 5.4.3. Når betjeningsindretninger for styretøj ikke er bestemt som originaludstyr, skal de opfylde prøvningskravene i bilag 4, punkt 2.1.3, og bilag 5, punkt 2.3.
- 5.4.4. For »universalbetjeningsindretninger for styretøj« skal kravene være opfyldt for:
- 5.4.4.1. hele ratakslens vinkelområde, idet prøverne udføres i det mindste ved den største og den mindste ratakselvinkel for de køretøjstyper, betjeningsindretningerne er bestemt for
- 5.4.4.2. hele det mulige område for placering af slaglegeme og torsoblok i forhold til styretøjets betjeningsindretning, idet prøven skal udføres i det mindste ved gennemsnitsplaceringen for de godkendte køretøjstyper, for hvilke betjeningsindretningen er påtænkt. Benyttes rataksel, skal denne være af en type svarende til det mest ugunstige tilfælde.
- 5.4.5. Såfremt der bruges tilpasningsdele til anvendelse af en enkelt type betjeningsindretning for styretøj til en række styreaksler, og det kan påvises, at systemets energiabsorption er uændret ved brug af sådanne tilpasningsdele, kan det godkendes, at alle prøverne udføres med en enkelt type tilpasningsdele.

5.5. Efter prøvningen, som udføres i overensstemmelse med proceduren i bilag 3 til dette regulativ, skal det elektriske fremdriftssystem, som drives af højspænding, og højspændingskomponenter og -systemer, som er galvanisk forbundet med det elektriske fremdriftssystems højspændingsbus, opfylde følgende krav:

5.5.1. Beskyttelse mod elektrisk stød

Efter anslaget skal mindst et af de fire kriterier, der er anført i punkt 5.5.1.1 til 5.5.1.4.2 være opfyldt.

Hvis køretøjet har en automatisk afbryderfunktion eller anordning(er), som galvanisk opdeler det elektriske fremdriftskredsløb under kørslen, gælder mindst et af nedenstående kriterier for det afbrudte kredsløb eller hvert enkelt afbrudt kredsløb, efter at afbrydefunktionen er aktiveret.

Dog gælder kriterierne i 5.5.1.4 ikke, hvis mere end én potentiel del af højspændingsbussen ikke er beskyttet i henhold til betingelserne for IPXXB-beskyttelse.

Hvis prøvningen udføres på den betingelse, at en eller flere dele af højspændingssystemet ikke strømfødes, skal den pågældende dels beskyttelse mod elektrisk stød bevises enten efter punkt 5.5.1.3 eller punkt 5.5.1.4 nedenfor.

For tilkoblingssystemet til opladning af REESS-systemet, som ikke er strømførende ved kørsel, skal mindst et af de fire kriterier, der er anført i punkt 5.5.1.1 til 5.5.1.4 nedenfor være opfyldt.

5.5.1.1. Ingen højspænding

Højspændingsbussernes spænding V_b , V_1 og V_2 skal være lig med eller mindre end 30 VAC eller 60 VDC som angivet i punkt 2 i bilag 7.

5.5.1.2. Lav elektrisk energi

Den samlede energi (TE) ved højspændingsbusserne skal være mindre end 2,0 joule, når den måles i henhold til prøvningsproceduren i punkt 3 i bilag 7 med formelen (a). Alternativt kan den samlede energi (TE) beregnes ved hjælp af højspændingsbussens målte spænding V_b og kapacitansen af X-kondensatorerne (C_x) som angivet af fabrikanten i henhold til formel (b) i punkt 3 i bilag 7.

Den energi, som lagres i Y-kondensatorerne (TE_{y1} , TE_{y2}), skal også være mindre end 2,0 joule. Dette beregnes ved måling af spændingen V_1 og V_2 for højspændingsbusserne og det elektriske chassis og kapacitansen af y-kondensatorerne som angivet af fabrikanten i henhold til formel (c) i punkt 3 i bilag 7.

5.5.1.3. Fysisk beskyttelse

Ved beskyttelse mod direkte kontakt med strømførende højspændingsdele skal der ydes IPXXB-beskyttelse.

For at beskytte mod elektrisk stød, som kan opstå ved indirekte kontakt, skal modstanden mellem alle blotlagte ledende dele og det elektriske chassis desuden være lavere end 0,1 ohm ved strømstyrker på mindst 0,2 ampere.

Dette krav er opfyldt, hvis den galvaniske forbindelse er sikret ved svejsning.

5.5.1.4. Isolationsmodstand

Kriterierne i punkt 5.5.1.4.1 og 5.5.1.4.2 nedenfor skal være opfyldt.

Målingerne skal udføres i overensstemmelse med punkt 5 i bilag 7.

5.5.1.4.1. Elektrisk fremdriftssystem bestående af separate DC- eller AC-busser

Hvis AC-højspændingsbusserne og DC-højspændingsbusserne er galvanisk isolerede fra hinanden, skal isolationsmodstanden mellem højspændingsbusserne og det elektriske chassis (R_i , som defineret i punkt 5 i bilag 7) have en mindsteværdi på 100 Ω/V af arbejdsspændingen for DC-busser og en mindsteværdi på 500 Ω/V af arbejdsspændingen for AC-busser.

5.5.1.4.2. Elektrisk fremdriftssystem bestående af kombinerede DC- og AC-busser

Hvis AC-højspændingsbusser og DC-højspændingsbusser er galvanisk forbundet, skal isolationsmodstanden mellem højspændingsbussen og det elektriske chassis (R_i , som defineret i punkt 5 i bilag 7) have en mindsteværdi på 500 Ω/V af arbejds-spændingen.

Hvis IPXXB-beskyttelse er opfyldt for alle AC-højspændingsbusser, eller hvis vekselstrømsspændingen er lig med eller mindre end 30 V efter køretøjets kollision, skal isolationsmodstanden mellem højspændingsbussen og det elektriske chassis (R_i , som defineret i punkt 5 i bilag 7) have en minimumsværdi på 100 Ω/V af arbejds-spændingen.

5.5.2. Elektrolytudslip

I perioden fra kollisionen til 30 minutter efter må der ikke slippe elektrolyt ud fra REESS-systemet til passagerkabinen, og der må højst slippe 7 % af elektrolytten ud fra REESS-systemet, medmindre der er tale om traktionsbatterier af den åbne type uden for passagerkabinen. For sådanne må der højst være et udslip på 7 % og maksimalt 5,0 liter uden for passagerkabinen. Fabrikanten skal godtgøre, at der er overensstemmelse med punkt 6 i bilag 7.

5.5.3. REESS-fastholdelse

REESS-systemer placeret inde i passagerkabinen skal forblive på den plads, hvor de er installeret, og REESS-komponenter skal forblive inden for REESS-afgrænsningen.

Ingen del af et RESS-system, der er placeret uden for passagerkabinen med henblik på vurdering af den elektriske sikkerhed, må trænge ind i passagerkabinen under eller efter kollisionsprøvningen.

Fabrikanten skal godtgøre, at der er overensstemmelse med punkt 7 i bilag 7.

5.6. Forskrifterne i punkt 5.5 til 5.5.3 ovenfor anses for opfyldt, hvis køretøjet udstyret med et elektrisk fremdriftssystem, der drives af højspænding, overholder forskrifterne i punkt 5.2.8 til 5.2.8.3 i FN-regulativ nr. 94, ændringsserie 02, eller i punkt 5.2.8 til 5.2.8.3 i FN-regulativ nr. 137.

6. Prøvninger

6.1. Opfyldelsen af kravene i punkt 5.1 til 5.4 ovenfor skal kontrolleres ved brug af de i bilag 3, 4 og 5 til dette regulativ fastlagte metoder. Opfyldelsen af kravene i punkt 5.5 ovenfor skal kontrolleres ved brug af de i bilag 3 til dette regulativ fastlagte metoder. Alle målinger skal udføres på grundlag af ISO 6487 1987.

6.2. Brug af andre prøvninger kan dog tillades efter den godkendende myndigheds skøn, forudsat at deres ækvivalens kan godtgøres. I så fald skal godkendelsens dokumentation indeholde en rapport med beskrivelse af anvendte metoder og opnåede resultater.

7. Ændring og udvidelse af godkendelsen af køretøjstypen eller en type betjeningsindretning for styretøj

7.1. Enhver ændring af køretøjstypen eller en type betjeningsindretning for styretøj skal anmeldes til den typegodkendende myndighed, som har godkendt køretøjstypen eller betjeningsindretningens type. Denne myndighed kan da enten:

7.1.1. anse det for usandsynligt, at ændringerne vil få en mærkbar 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. Uden at det berører bestemmelserne i punkt 7.1 ovenfor, betragtes en køretøjsvariant med lavere masse i køreklar stand uden fører end det afprøvede køretøjs ikke som en ændring af køretøjstypen.

- 7.3. Meddelelse om godkendelse eller nægtelse af godkendelse skal, med angivelse af ændringerne, gives efter proceduren i punkt 4.2.3 eller 4.3.3 ovenfor til de kontraherende parter, som anvender dette regulativ.
- 7.4. Den kompetente myndighed, som meddeler udvidelse af godkendelsen, påfører et fortløbende udvidelsesnummer og underretter de øvrige parter i 1958-overenskomsten, der anvender dette regulativ, ved hjælp af en formular, der er i overensstemmelse med modellen i bilag 1A eller 1B til dette regulativ.
8. Produktionens overensstemmelse
- 8.1. Køretøjer og betjeningsindretninger for styretøj, som er godkendt efter dette regulativ, skal være produceret således, at de er i overensstemmelse med den godkendte type, idet de opfylder forskrifterne i punkt 5 og 6 ovenfor.
- 8.2. Til efterprøvning af, at kravene i punkt 8.1 er opfyldt, skal der foretages passende kontrol af produktionen.
- 8.3. Godkendelsens indehaver skal navnlig:
- 8.3.1. sørge for, at der findes procedurer til effektiv kontrol af køretøjet eller betjeningsindretningen for styretøj
- 8.3.2. have adgang til det prøvningsudstyr, som er nødvendigt for at kunne kontrollere overensstemmelsen med hver enkelt af de godkendte typer
- 8.3.3. drage omsorg for, at prøvningsdata registreres, og at de vedlagte dokumenter er til rådighed i et tidsrum, der fastsættes efter aftale med den typegodkendende myndighed
- 8.3.4. analysere resultaterne af hver type prøvning for at efterprøve og sikre stabiliteten af karakteristikaene af køretøjet eller styretøjets betjeningsindretning, idet variationerne i industriel produktion tages i betragtning
- 8.3.5. sikre, at der for hver køretøjstype eller type betjeningsindretning for styretøj mindst udføres prøvningerne vedrørende måltagning
- 8.3.6. sørge for, at der, hvis et sæt prøveeksemplarer eller prøveemner viser tegn på manglende overensstemmelse, foretages en ny prøveudtagning og prøvning. Der skal træffes alle nødvendige foranstaltninger til genoprettelse af overensstemmelsen af den pågældende produktion.
- 8.4. Den kompetente myndighed, som har udstedt typegodkendelse, kan til hver tid efterprøve de metoder til overensstemmelsesprøvning, som anvendes på hvert produktionsanlæg.
- 8.4.1. Ved hver inspektion skal prøvningsoptegnelser og produktionsjournaler forelægges den besøgende inspektør.
- 8.4.2. Inspektøren kan udtage stikprøver til prøvning i fabrikantens laboratorium. Det mindste stikprøveantal kan fastsættes ud fra resultaterne af fabrikantens egen kontrol.
- 8.4.3. Hvis kvalitetsniveauet synes utilfredsstillende eller det synes nødvendigt at kontrollere validiteten af de prøvninger, der er udført i henhold til punkt 8.4.2 ovenfor, udtager inspektøren stikprøver til kontrol hos den tekniske tjeneste, der har foretaget typegodkendelsesprøvningen.

- 8.4.4. Den kompetente myndighed kan udføre enhver prøvning, som foreskrives i dette regulativ. Den normale inspektionshyppighed, der fastsættes af de kompetente myndigheder, er en gang årligt. Finder den kompetent myndighed utilfredsstillende resultater ved en sådan inspektion, skal den påse, at der træffes foranstaltninger til snarest at genoprette produktionens overensstemmelse.
9. Sanktioner i tilfælde af produktionens manglende overensstemmelse
- 9.1. Godkendelser meddelt i henhold til dette regulativ for en køretøjstype eller en type betjeningsindretning for styretøj kan inddrages, hvis kravene i punkt 8.1 ovenfor ikke er opfyldt, eller hvis de udtagne køretøjer eller betjeningsindretninger for styretøj ikke har klaret de i punkt 8.2 ovenfor foreskrevne prøvninger.
- 9.2. Hvis en kontraherende part, der anvender dette regulativ, inddrager en godkendelse, som den tidligere har meddelt, skal den straks underrette de øvrige kontraherende parter, der anvender dette regulativ, herom ved hjælp af en anmeldelsesformular, som er i overensstemmelse med modellen i bilag 1A eller 1B til dette regulativ.
10. Vejledning
- For en type betjeningsindretning for styretøj, der leveres separat fra et køretøj, skal emballage og monteringsanvisninger være forsynet med tydelige anvisninger for hvilke(n) køretøjstype(r), den er bestemt for.
11. Endeligt ophør af produktionen
- Ophører indehaveren af godkendelsen fuldstændig med at fremstille en type køretøj eller betjeningsindretning for styretøj, som er godkendt i henhold til dette regulativ, skal han anmelde dette til den myndighed, som har meddelt godkendelsen. Ved modtagelse af den pågældende meddelelse underretter myndigheden de øvrige kontraherende parter i 1958-overenskomsten, der anvender dette regulativ herom ved hjælp af en formular, der er i overensstemmelse med modellen i bilag 1A eller 1B til dette regulativ.
12. Navne og adresser på de tekniske tjenester, der er ansvarlige for udførelse af godkendelsesprøvningsne, og på de typegodkendende myndigheder
- De kontraherende parter, som anvender dette regulativ, meddeler FN's sekretariat navne og adresser på de tekniske tjenester, som forestår godkendelsesprøvningsne, og på de typegodkendende myndigheder, som meddeler godkendelse, og til hvem formularer med attestering af godkendelse, udvidelse, nægtelse eller inddragelse af godkendelser, som er udstedt i andre stater, skal fremsendes.
13. Overgangsbestemmelser
- 13.1. Efter ikrafttrædelsesdatoen for ændringsserie 03 til dette regulativ må ingen af de kontraherende parter, der anvender dette regulativ, give afslag på en ansøgning om godkendelse, indgivet i henhold til dette regulativ som ændret ved ændringsserie 03.
- 13.2. Efter den officielle ikrafttrædelsesdato for ændringsserie 04 kan ingen af de kontraherende parter, der anvender dette regulativ, nægte at udstede typegodkendelse i henhold til dette regulativ som ændret ved ændringsserie 04.
- 13.3. Godkendelse af en køretøjstype
- 13.3.1. Regnet fra 36 måneder efter den i punkt 13.1 ovenfor omhandlede officielle ikrafttrædelsesdato må de kontraherende parter, der anvender dette regulativ, kun meddele godkendelse af køretøjer af klasse M₁ med frembygget førerhus og køretøjer af klasse N₁ på under 1,5 ton, såfremt køretøjstypen opfylder forskrifterne i dette regulativ som ændret ved ændringsserie 03, bortset fra bestemmelserne i punkt 5.1 i dette regulativ om den største tilladte lodrette forskydning af ratsøjlen, idet disse først finder anvendelse på nye godkendelser efter en periode på yderligere 12 måneder.

- 13.3.2. Regnet fra 48 måneder efter den i punkt 13.1 ovenfor omhandlede officielle ikrafttrædelsesdato må de kontraherende parter, der anvender dette regulativ, kun meddele godkendelse af køretøjer af klasse M₁ bortset fra køretøjer med frembygget førerhus, såfremt køretøjstypen opfylder forskrifterne i dette regulativ som ændret ved ændringsserie 03.
- 13.3.3. Regnet fra 60 måneder efter den i punkt 13.1 ovenfor omhandlede officielle ikrafttrædelsesdato kan de kontraherende parter, der anvender dette regulativ, nægte at anerkende en godkendelse af en køretøjstype, når godkendelsen ikke er meddelt i henhold til ændringsserie 03 til dette regulativ.
- 13.3.4. Fra 24 måneder efter ikrafttrædelsesdatoen for ændringsserie 04 må kontraherende parter, som anvender dette regulativ, kun udstede typegodkendelse til køretøjstyper, som opfylder kravene i dette regulativ som ændret ved ændringsserie 04.
- I tilfælde af køretøjer med elektriske fremdriftssystemer, der drives ved højspænding, skal der imidlertid indrømmes en yderligere periode på 12 måneder, forudsat at fabrikanten over for den tekniske tjeneste godtgør, at køretøjet yder et sikkerhedsniveau svarende til kravene i dette regulativ som ændret ved ændringsserie 04.
- 13.3.5. De kontraherende parter, der anvender dette regulativ, må ikke nægte at meddele udvidelse af typegodkendelser, der er udstedt efter den forudgående ændringsserie til dette regulativ, når denne udvidelse ikke medfører nogen ændring af køretøjets fremdriftssystem. Fra 48 måneder efter den officielle ikrafttrædelsesdato for ændringsserie 04 må der dog ikke meddeles udvidelse af godkendelser udstedt efter de tidligere ændringsserier for køretøjer med et elektrisk fremdriftssystem, der drives af højspænding.
- 13.3.6. Hvis der på tidspunktet for ikrafttrædelsen af ændringsserie 04 til dette regulativ findes nationale krav vedrørende sikkerhedsbestemmelser for køretøjer med et elektrisk fremdriftssystem, der drives af højspænding, kan de pågældende kontraherende parter, der anvender dette regulativ, nægte national godkendelse af sådanne køretøjer, der ikke opfylder de nationale krav, medmindre disse køretøjer er godkendt i henhold til ændringsserie 04 til dette regulativ.
- 13.3.7. Fra 48 måneder efter ikrafttrædelsesdatoen for ændringsserie 04 til dette regulativ kan kontraherende parter, som anvender dette regulativ, nægte at meddele national eller regional typegodkendelse og nægte den første nationale eller regionale registrering (første ibrugtagning) af et køretøj med et elektrisk fremdriftssystem, der drives af højspænding, som ikke opfylder kravene i ændringsserie 04 til dette regulativ.
- 13.3.8. Typegodkendelser af køretøjer efter ændringsserie 03 til dette regulativ, som ikke berøres af ændringsserie 04, forbliver gyldige, og de kontraherende parter, der anvender dette regulativ, skal fortsat acceptere dem.
- 13.4. Typegodkendelser af en type betjeningsindretning for styretøj
- 13.4.1. Selv efter ikrafttrædelsesdatoen for ændringsserie 04 skal typegodkendelser af betjeningsindretningen for styretøj efter den forudgående ændringsserie til regulativet forblive gældende, og de kontraherende parter, der anvender dette regulativ, skal fortsat acceptere dem og må fortsat meddele udvidelse af typegodkendelser efter ændringsserie 03.
- 13.4.2. Efter den officielle ikrafttrædelsesdato af supplement 2 til ændringsserie 03 må ingen af de kontraherende parter, der anvender dette regulativ, udstede separate godkendelser af en type betjeningsindretning for styretøj med airbag.
- 13.4.3. Efter den officielle ikrafttrædelsesdato for supplement 2 til ændringsserie 03 kan de kontraherende parter, der anvender dette regulativ, nægte at anerkende separate godkendelser af en type betjeningsindretning for styretøj med airbag.

BILAG I A

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

for en køretøjstype hvad angår beskyttelsen af føreren mod styreapparatet i tilfælde af et sammenstød, i henhold til regulativ nr. 12.

Godkendelse nr.: : Udvidelse nr.: :

1. Køretøjets fabriks- eller handelsbetegnelse :
2. Køretøjstype :
3. Fabrikantens navn og adresse :
4. Navn og adresse på fabrikantens eventuelle repræsentant :
5. Kortfattet beskrivelse af styreapparatet og de af køretøjets dele, som bidrager til beskyttelse af føreren mod styreapparatet i tilfælde af et sammenstød :
6. Køretøjets masse under prøven :
- På foraksel: :
- På bagaksel: :
- Samlet: :
7. Køretøj indleveret til godkendelse den :
8. Teknisk tjeneste, som er ansvarlig for udførelse af godkendelsesprøvningen :
9. Dato på rapport udstedt af denne tjeneste :
10. Nummer på rapport udstedt af denne tjeneste :
11. Godkendelse meddelt/nægtet/udvidet/inddraget ⁽²⁾ :

⁽¹⁾ Kendingsnummer på den stat, som har meddelt/udvidet/nægtet/inddraget godkendelse (se regulativets godkendelsesbestemmelser).
⁽²⁾ Det ikke gældende overstreges.

12. Godkendelsesmærkets placering på køretøjet :
13. Sted :
14. Dato :
15. Underskrift :
16. Fortegnelsen over de dokumenter, som er indleveret til den typegodkendende myndighed, som har meddelt godkendelse, er vedføjet denne meddelelse og kan udleveres på begæring.

BILAG 1 B

Meddelelse

(største format: A4 (210 × 297 mm))



Udstedt af:

Myndighedens navn

.....
.....
.....

- Vedrørende (2): Godkendelse af godkendelse
- Udvidelse af godkendelse
- Nægtelse af godkendelse
- Inddragelse af godkendelse
- Endeligt ophør af produktionen

for en type betjeningsindretning for styretøj hvad angår beskyttelsen af føreren mod styreapparatet i tilfælde af et sammenstød, i henhold til regulativ nr. 12.

Godkendelse nr.: Udvidelse nr.:

1. Fabriks- eller handelsbetegnelse på betjeningsindretningen for styretøj:
2. Fabrikantens navn og adresse
3. Navn og adresse på fabrikantens eventuelle repræsentant
4. Køretøjstype(r), på hvilke(n) betjeningsindretningen er bestemt til at blive monteret
5. Kort beskrivelse af styretøjets betjeningsindretning og de dele, der bidrager til beskyttelsen af føreren mod styreapparatet i tilfælde af sammenstød
6. Betjeningsindretning for styretøj indleveret til godkendelse den
7. Teknisk tjeneste, som er ansvarlig for udførelse af godkendelsesprøvningen
8. Dato på rapport udstedt af denne tjeneste
9. Nummer på rapport udstedt af denne tjeneste
10. Godkendelse meddelt/nægtet/udvidet/inddraget (2)
11. Godkendelsesmærkets (-mærkernes) placering på styretøjets betjeningsindretning
12. Sted

(1) Kendingsnummer på den stat, som har meddelt/udvidet/nægtet/inddraget godkendelse (se regulativets godkendelsesbestemmelser).
 (2) Det ikke gældende overstreges.

13. Dato

14. Underskrift

15. Fortegnelsen over de dokumenter, som er indleveret til den typegodkendende myndighed, som har meddelt godkendelse, er vedføjet denne meddelelse og kan udleveres på begæring.

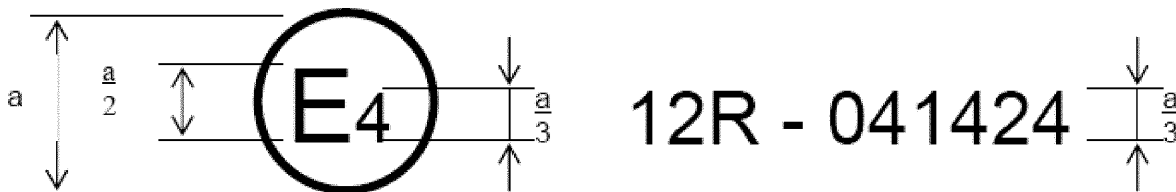
—

BILAG 2

Udformning af godkendelsesmærker

MODEL A

(Se punkt 4.2.4 i dette regulativ)

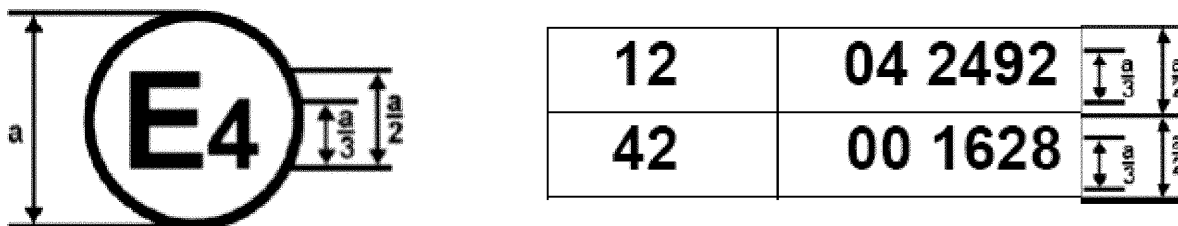


a = 8 mm min.

Ovenstående godkendelsesmærke, som er påført et køretøj, viser, at køretøjstypen, hvad angår beskyttelsen af føreren mod styreapparatet i tilfælde af et sammenstød, er godkendt i Nederlandene (E4) i henhold til regulativ nr. 12. Godkendelsesnummeret angiver, at godkendelsen er meddelt efter forskrifterne i regulativ nr. 12 som ændret ved ændringsserie 04.

MODEL B

(Se punkt 4.2.5 i dette regulativ)

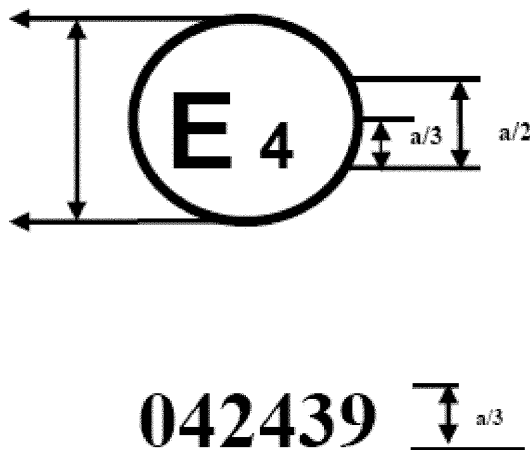


a = 8 mm min.

Ovenstående godkendelsesmærke påført et køretøj viser, at køretøjstypen er godkendt i Nederlandene (E4) i henhold til regulativ nr. 12 og 42 ⁽¹⁾. Godkendelsesnumrene angiver, at på meddelelsesdatoerne for de respektive godkendelser omfattede regulativ nr. 12 ændringsserien 04, og at regulativ nr. 42 stadig forelå i den oprindelige version.

MODEL C

(Se punkt 4.3.4 i dette regulativ)



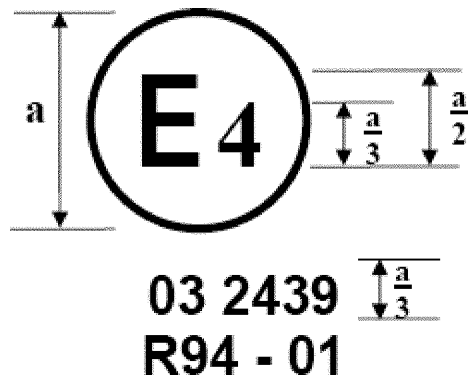
a = min. 8 mm

⁽¹⁾ Det andet nummer er kun givet som eksempel.

Ovenstående godkendelsesmærke, som er påført en betjeningsindretning for styretøj, viser, at den pågældende type betjeningsindretning for styretøj, hvad angår beskyttelsen af føreren mod styreapparatet i tilfælde af et sammenstød, er godkendt i Nederlandene (E4) i henhold til den relevante del af regulativ nr. 12 som ændret ved ændringsserie 04.

MODEL D

(Se punkt 4.3.4.3 i dette regulativ)



a = min. 8 mm

Ovenstående godkendelsesmærke, som er påført en betjeningsindretning for styretøj, viser, at den pågældende type betjeningsindretning for styretøj, hvad angår beskyttelsen af føreren mod styreapparatet i tilfælde af et sammenstød, er godkendt i Nederlandene (E4) efter punkt 5.2.1 og/eller 5.3.1 i regulativ nr. 12 som ændret ved ændringsserie 03.

BILAG 3

Frontal kollisionsprøvning mod barriere

1. Formål

Denne prøvning skal vise, om køretøjet opfylder kravene i punkt 5.1.
2. Installationer, metoder og måleapparatur
 - 2.1. Prøvningsareal

Prøvningsarealet skal være tilstrækkelig stort til at rumme tilløbsbane, barriere og de tekniske installationer, der er nødvendige til prøvningen. Den sidste del af prøvebanen — mindst 5 m før barrieren — skal være vandret (mindre end 3 % hældning, målt over en længde på en meter), plan og jævn.
 - 2.2. Barriere

Barrieren består af en blok af armeret beton, mindst 3 m bred ved forkanten, og mindst 1,5 m høj. Barrierens tykkelse skal være således, at den vejer mindst 70 ton. Forsiden skal være flad, lodret og vinkelret på tilløbsbanens akse. Den skal være dækket af et lag krydsfiner i god stand af tykkelse 20 ± 2 mm. Mellem krydsfinerlaget og barrieren kan være anbragt en opbygning på en mindst 25 mm tyk stålplade. Der kan anvendes en barriere med afvigende specifikationer, forudsat at frontarealet er større end den frontale kollisionszone på prøve køretøjet, og at der opnås tilsvarende resultater.
 - 2.3. Køretøjets fremdrift

I sammenstødsøjeblikket må køretøjet ikke længere være under påvirkning af nogen ekstra fremdrifts- eller styreanordning. Det skal ramme barrieren i en retning vinkelret på kollisionsvæggen; den største tilladte afvigelse til siden mellem den lodrette midterlinje gennem køretøjets front og den lodrette midterlinje gennem kollisionsvæggen er ± 30 cm.
 - 2.4. Køretøjets stand
 - 2.4.1. Under prøvningen skal køretøjet enten være monteret med alle sædvanlige komponenter og udstyrsdele, som medregnes i dets egenvægt, eller være i en sådan stand, at dette krav er opfyldt hvad angår komponenter og udstyr, som er af betydning for passagerkabinen og fordelingen af køretøjets masse i køreklar stand som helhed.

Uanset bestemmelsen i punkt 5.1 i dette regulativ kan prøvningen på fabrikantens begæring udføres med dukker anbragt, forudsat at de på intet tidspunkt hæmmer bevægelsen af styreapparatet. Der tages ikke hensyn til dukkernes masse i forbindelse med prøvningen.
 - 2.4.2. Bliver køretøjet fremdrevet med ydre midler, skal brændstoftanken være fyldt op til mindst 90 % af sin kapacitet med en ubrændbar væske med densitet mellem 0,7 og 1.

Dette krav gælder ikke for brint som brændstof.

Alle øvrige systemer (bremsevæskebeholdere, køler osv.) kan være tomme.
 - 2.4.3. Bliver køretøjet fremdrevet af sin egen motor, skal brændstoftanken være mindst 90 procent fyldt. Alle øvrige beholdere skal være fyldt op.

Det er tilladt efter aftale mellem fabrikanten og den tekniske tjeneste at ændre brændstofssystemet, således at en passende mængde brændstof kan anvendes til at drive motoren eller det elektriske energiomdannelsessystem.

I så fald skal brændstoftanken være fyldt op til 90 % af massen for en fuld brændstoftank med en ubrændbar væske af densitet mellem 0,7 og 1.

Dette krav gælder ikke for brintbrændstoftanke.
 - 2.4.4. Justering af det elektriske fremdriftssystem

- 2.4.4.1. REESS-systemet skal være i en opladningstilstand, som muliggør normal drift af fremdriftssystemet i overensstemmelse med fabrikantens anbefalinger.
- 2.4.4.2. Det elektriske fremdriftssystem skal strømfødes med eller uden anvendelse af de oprindelige elektriske energikilder (f.eks. motor/generator, REESS-system eller elektrisk energiomdannelsessystem), idet følgende dog overholdes:
- 2.4.4.2.1. Ved aftale mellem den tekniske tjeneste og fabrikanten skal det være tilladt at udføre prøvningen uden strømfødning af hele det elektriske fremdriftssystem eller dele af dette, for så vidt dette ikke indvirker negativt på prøvningsresultatet. For dele af det elektriske fremdriftssystem, som ikke strømfødes, skal beskyttelsen mod elektrisk stød bevises enten ved fysisk beskyttelse eller isolationsmodstand og yderligere relevant dokumentation.
- 2.4.4.2.2. Hvis der findes en automatisk afbryderfunktion, skal der på fabrikantens anmodning gives tilladelse til at udføre prøvningen, hvor den automatiske afbryder udløses. I dette tilfælde skal det påvises, at den automatiske afbryder ville have fungeret under kollisionsprøvningen. Dette omfatter det automatiske aktiveringssignal samt den galvaniske separation, afhængigt af forholdene under kollisionen.
- 2.4.5. På begæring af fabrikanten kan den tekniske tjeneste, som forestår prøvningerne, tillade, at samme køretøj, som benyttes til prøvninger foreskrevet efter andre regulativer (herunder prøvninger, som kan påvirke køretøjets opbygning), desuden benyttes til prøvningerne foreskrevet i dette regulativ.
- 2.4.6. Er rattet indstilleligt, skal det være anbragt i sin normale position angivet af fabrikanten; i mangel af sådan angivelse anbringes det midt mellem grænserne for indstillingsområdet (-områderne).
- 2.5. Hastighed ved sammenstødet
- Sammenstødshastigheden skal være mellem 48,3 km/h (30 mph) og 53,1 km/h (33 mph). Dog anses udfaldet af prøvningen for tilfredsstillende, hvis sammenstødshastigheden har været højere, og de fastlagte krav er overholdt.
- 2.6. Måleapparatur
- Det i punkt 2.5 ovenfor nævnte instrument til hastighedsregistrering skal muliggøre måling med en nøjagtighed på 1 %.
3. Resultater
- 3.1. Til bestemmelse af forskydningen bagud og opad af styretøjets betjeningsindretning foretages en registrering ⁽¹⁾ under sammenstødet af forskellen i afstand — målt vandret ⁽²⁾ og parallelt med køretøjets længdeakse og lodret på denne akse — mellem det øverste af ratsøjlen (og -akslen) og et punkt på køretøjet, som ikke er påvirket af sammenstødet. Som forskydning bagud og opad regnes den største af de registrerede ændringer.
- 3.2. Efter prøvningen skal den skade, der er påført køretøjet, beskrives i en skriftlig rapport; der skal optages mindst ét fotografi af køretøjet, set i hvert af følgende perspektiver:
- 3.2.1. fra siden (højre og venstre)
- 3.2.2. forfra
- 3.2.3. nedefra,
- 3.2.4. det påvirkede område af kabinens indre.

⁽¹⁾ Denne registrering kan erstattes af spidsværdimålinger.

⁽²⁾ »Vandret« skal her opfattes i forhold til passagerkabinen, når køretøjet holder stille før prøven, og ikke i forhold til jordoverfladen; »lodret« er vinkelret på vandret og opad.

4. Korrektionsfaktorer

4.1. Symboler

V Registreret hastighed i km/h

m_0 Masse af prototypen i en tilstand som angivet i punkt 2.4 i dette bilag

m_1 Masse af prototypen med måleapparater

D_0 Ændring i afstand, målt under sammenstødet, som defineret i punkt 3.1. i dette bilag

D_1 Afstandsændring anvendt til bestemmelse af resultaterne af prøvningen

K_1 = den største af følgende værdier $\frac{(48,3)^2}{V}$ og 0,83
 m_0

K_2 = den største af følgende værdier $\frac{D_1}{m_1}$ og 0,8.

4.2. Den korrigerede ændring D_1 , som anvendes til kontrol af prototypens overensstemmelse med kravene i dette regulativ, fås af formlen:

$$D_1 = D_0 \cdot K_1 \cdot K_2$$

4.3. Frontal kollisionssprøvnings mod barriere kræves ikke for køretøjer, som er identiske med den betragtede prototype med hensyn til specifikationerne i dette regulativs punkt 2.2, men hvis masse m_1 er større end m_0 , såfremt m_1 ikke er større end 1,25 m, og såfremt den korrigerede ændring D_2 beregnet af ændringen D_1 ved

hjælp af formlen $D_2 = \frac{m_1 \cdot D_1}{m_0}$ viser, at det nye køretøj stadig opfylder kravene i punkt 5 i dette regulativ.

5. Ækvivalente metoder

5.1. Alternative prøvninger kan tillades efter den typegodkendende myndigheds skøn, forudsat at deres ækvivalens kan godtgøres. Ansøgningens dokumentation skal indeholde en rapport med beskrivelse af den anvendte metode og de opnåede resultater eller begrundelsen for, at prøvningen ikke er udført.

5.2. Det påhviler fabrikanten eller dennes repræsentant, som ønsker at bruge en alternativ metode, at godtgøre dennes ækvivalens.

BILAG 4

Prøvning med torsoblok

1. Formål

Denne prøvning skal vise, om køretøjet opfylder kravene i punkt 5.2 i dette regulativ.

2. Opstilling, fremgangsmåde og måleapparatur

2.1. Montering af styretøjets betjeningsindretning

2.1.1. Betjeningsindretningen skal være monteret på køretøjets frontsektion, der fremstilles ved gennemskæring af karrosseriet på tværs ved forsæderne og eventuelt fjernelse af tag, vindspejl og døre. Denne sektion skal være stift fastgjort til prøvebænken, så den ikke bevæger sig, når den rammes af torsoblokken.

Tolerancen på betjeningsindretningens fastgøringsvinkel skal være ± 2 grader i forhold til den konstruktivt bestemte vinkel.

2.1.2. På fabrikantens begæring og med den tekniske tjenestes godkendelse kan styretøjets betjeningsindretning dog anbringes på en anordning, der simulerer styreapparatets montering, forudsat at »anordning/styreapparat«-montagen i forhold til den virkelige »karrosseri-frontsektion/styreapparat«-montage har:

2.1.2.1. samme geometriske opbygning

2.1.2.2. større stivhed.

2.1.3. Montering af styretøjets betjeningsindretning, når alene denne søges godkendt. Styretøjets betjeningsindretning afprøves komplet med beklædning osv.

Styretøjets betjeningsindretning skal have et sammenfaldsrum på mindst 100 mm mellem betjeningsindretningen og prøvebænken. Styreakslen skal være solidt fastgjort til prøvebænken, så akslen ikke bevæger sig under påvirkning af stød (se figur 1 i bilag 5).

2.2. Indstilling af styreapparatet til prøvningerne

2.2.1. Under den første prøvning skal styretøjets betjeningsindretning være drejet således, at dens stiveste ege er ret ud for berøringspunktet med torsoblokken; er styretøjets betjeningsindretning et rat, gentages prøvningen med rattets mest eftergivelige del vinkelret på dette berøringspunkt. Er styretøjets betjeningsindretning indstilleligt, skal den under begge prøvninger være anbragt i sin normale position angivet af fabrikanten; i mangel af sådan angivelse anbringes den midt mellem grænserne for indstillingsområdet (-områderne).

2.2.2. Har køretøjet anordning til indstilling af rattets hældning og position, gennemføres prøvningen med dette i den normalposition, som angives af fabrikanten og af laboratoriet anses for repræsentativt hvad angår energioptagelse.

2.2.3. Har styretøjets betjeningsindretning airbag, udføres prøvningen med denne oppumpet. Prøvningen kan dog udføres med ikke oppumpet airbag på begæring af fabrikanten og med den tekniske tjenestes samtykke.

2.3. Torsoblok

Torsoblokkens form, mål, masse og egenskaber skal være som angivet i tillægget til dette bilag.

- 2.3.1. Følgende supplerende retningslinjer for torsoblokkens mekaniske egenskaber er ikke obligatoriske:
- Belastning ved stivhedsmåling: 250 ± 50 mm/min;
 - Tyngdepunkt: $551,2 \pm 6$ mm fra toppen af torsoblokken
 - Inertimoment omkring den vandrette akse gennem tyngdepunktet:
 $2,26 \pm 0,23$ kg x m².
- 2.4. Måling af kræfter
- 2.4.1. Der foretages en måling af den maksimale kraft, der vandret og parallelt med køretøjets længdeakse virker på torsoblokken som følge af sammenstødet med styretøjets betjeningsindretning.
- 2.4.2. Denne kraft kan måles direkte eller indirekte eller beregnes på grundlag af de under prøvningen målte værdier.
- 2.5. Fremdrift af torsoblokken
- 2.5.1. Enhver fremdriftsmetode kan anvendes, forudsat at torsoblokken, når den rammer styretøjets betjeningsindretning, er helt uden forbindelse med fremdriftsmekanismen. Torsoblokken skal ramme betjeningsindretningen i en omtrent retlinjet bane, parallelt med køretøjets længdeakse.
- 2.5.2. Torsoblokkens H-punkt, der angives ved et særligt mærke, skal være placeret således, at det før sammenstødet ligger i det vandrette plan gennem R-punktet som angivet af køretøjets fabrikant.
- 2.6. Hastighed
- Torsoblokken skal ramme styretøjets betjeningsindretning med en hastighed på 24,1 km/h +1,2 (15 mph +0,8). Dog anses udfaldet af prøvningen for tilfredsstillende, hvis sammenstødshastigheden har været højere, og de fastlagte krav er overholdt.
- 2.7. Måleapparatur
- 2.7.1. Måleapparaterne, som anvendes til registrering af de i punkt 5.2 i dette regulativ nævnte parametre, skal muliggøre måling med følgende nøjagtighed:
- 2.7.1.1. Torsoblokkens hastighed: inden for 2 %
- 2.7.1.2. Tidsregistrering: inden for 1/1 000 sekund
- 2.7.1.3. Sammenstødet begyndelse (nulpunktet) ved torsoblokkens første berøring med styretøjets betjeningsindretning skal være angivet på optegnelser og film, som benyttes til analyse af prøvningens resultater.
- 2.7.2. Måling af kræfter
- De anvendte måleapparater skal opfylde ISO 6487:1987, medmindre andet er angivet i dette regulativ.
- 2.7.2.1. Med belastningstransducere i stilling på styresystemet:
- Kanalamplituden skal være i klasse 1 960 daN (2 000 kg) og kanalfrekvensen i klasse 600 Hz.

2.7.2.2. Med accelerometer eller belastningstransducer tilsluttet torsoblokken: To énvejs-accelerometre anbringes symmetrisk i et tværgående plan gennem torsoblokkens tyngdepunkt. Kanalamplituden skal være i klasse 60 g og kanalfrekvensen i klasse 180. Andre metoder hvad angår antal og placering af accelerometre kan godkendes, således opdeling af prøveapparatet i særskilte enheder, i hvis tyngdepunkt der anbringes accelerometre til måling af accelerationen vandret og parallelt med køretøjets længdeakse.

Som resulterende kraft regnes kraften svarende til maksimum af summen af kræfterne for hver del af torsoblokken, hvad enten disse beregnes eller måles direkte.

2.8. Rumtemperatur: stabiliseret ved $20\text{ °C} \pm 5\text{ °C}$.

3. Resultater

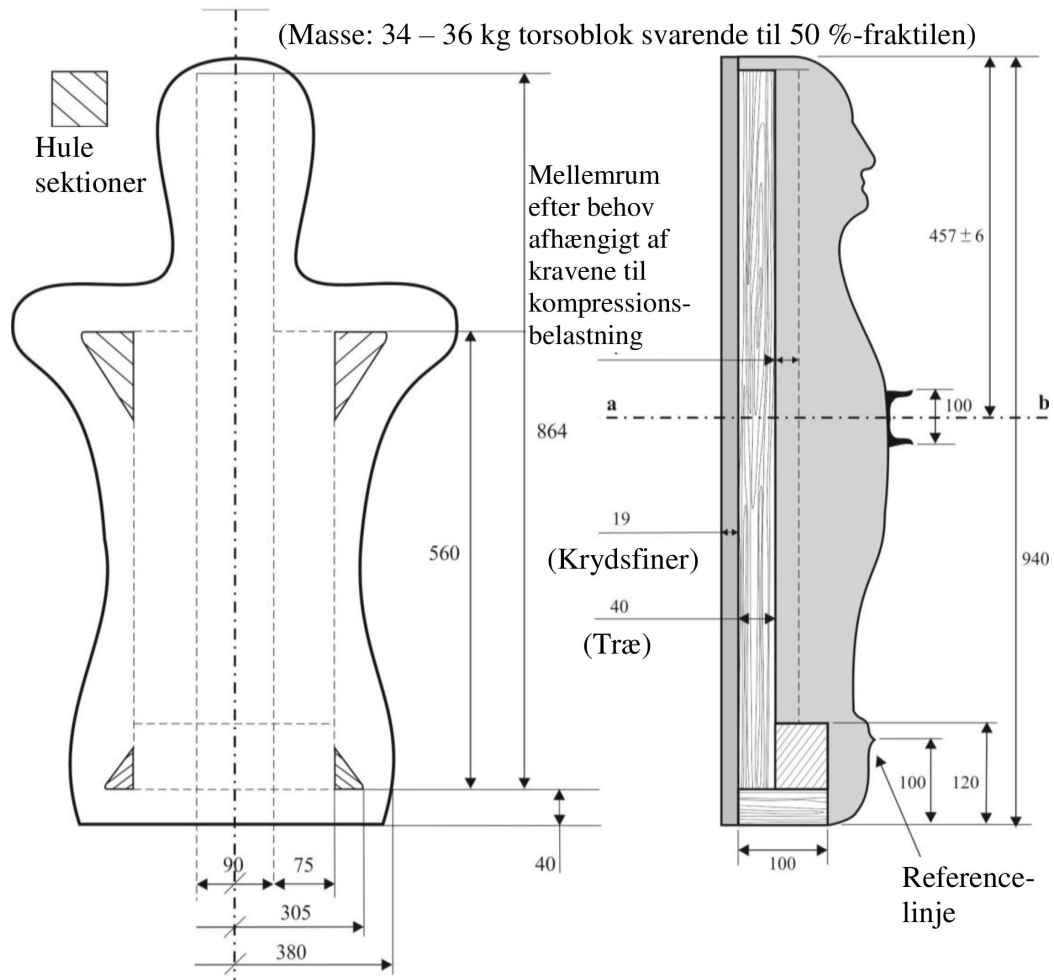
3.1. Efter prøvningen vurderes den beskadigelse, der er påført styreapparatet, og beskrives i en skriftlig rapport; der tages mindst ét fotografi i sideperspektiv og ét forfra af området »styretøjets betjeningsindretning/ratsøjle/instrumentbræt«.

3.2. Den største værdi af den påførte kraft måles eller beregnes som anvist i punkt 2.4.

—

Bilag 4 — Tillæg

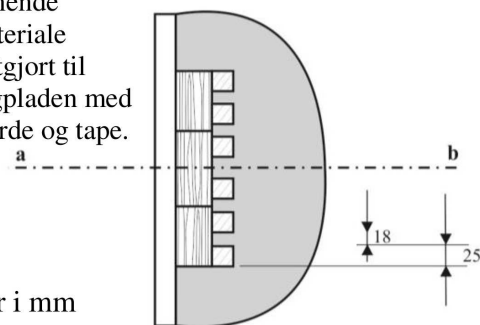
Torsoblok



Fjederstivhed: 105-140 N/mm

I brystkassen er der indsat en 100 mm drager som vist i en vinkel på 90° med blokkens længdeakse og parallelt med bagpladen. Belastningen måles, når drageren har bevæget sig 12,7 mm ind i torsoblokken.

Gummi-lignende materiale fastgjort til bagpladen med gjorde og tape.



Dimensioner i mm

BILAG 5

Prøvning med hovedatrap

1. Formål

Denne prøvning skal vise, om styretøjets betjeningsindretning opfylder kravene i punkt 5.3 i dette regulativ.
2. Opstilling, fremgangsmåde og måleapparatur
 - 2.1. Generelt
 - 2.1.1. Styretøjets betjeningsindretning afprøves komplet med beklædning osv.
 - 2.1.2. Har styretøjets betjeningsindretning airbag, udføres prøvningen med denne oppumpet. Prøvningen kan dog udføres med ikke oppumpet airbag på begæring af fabrikanten og med den tekniske tjenestes samtykke.
 - 2.2. Montering af styretøjets betjeningsindretning, når denne søges godkendt i forbindelse med godkendelse af et køretøj
 - 2.2.1. Betjeningsindretningen skal monteres på køretøjets frontsektion, der fremstilles ved gennemskæring af karrosseriet på tværs ved forsæderne og eventuelt fjernelse af tag, vindspejl og døre.

Denne sektion skal være stift fastgjort til prøvebænken, så den ikke bevæger sig ved sammenstødet med hovedatrappen.

Tolerancen på betjeningsindretningens fastgøringsvinkel skal være ± 2 grader i forhold til den konstruktivt bestemte vinkel.
 - 2.2.2. På fabrikantens begæring og med den tekniske tjenestes godkendelse kan styretøjets betjeningsindretning dog anbringes på en anordning, der simulerer styreapparatets montering, forudsat at »anordning — styreapparat«-montagen i forhold til den virkelige »karrosseri-frontsektion/styreapparat«-montage har:
 - 2.2.2.1. samme geometriske opbygning
 - 2.2.2.2. større stivhed.
 - 2.3. Montering af styretøjets betjeningsindretning, når kun betjeningsindretningen søges godkendt.

Styretøjets betjeningsindretning afprøves komplet med beklædning osv. Styretøjets betjeningsindretning skal have et sammenfaldsrum på mindst 100 mm mellem betjeningsindretningen og prøvebænken. Styreakslen skal være solidt fastgjort til prøvebænken, så akslen ikke bevæger sig under påvirkning af stød (se figur 1).

 - 2.3.1. På begæring af fabrikanten kan prøvningen dog udføres under de i punkt 2.2 ovenfor anførte betingelser. I så fald er typegodkendelsen kun gyldig for de(n) specificerede køretøjstype(r).
3. Prøvningsapparatur
 - 3.1. Prøveudstyret består af et fuldt styret, lineært stift slaglegeme med en masse på 6,8 kg. Klodsens anslagsflade er halvkugleformet med en diameter på 165 mm.
 - 3.2. Hovedatrappen skal være monteret med to accelerometre, som kan måle værdier i anslagsretningen.

3.3. Måleapparatur

3.3.1. Måleapparatet skal opfylde ISO 6487: 1987. Herudover skal følgende specifikationer være opfyldt:

3.3.2. Acceleration

Kanalamplitude: klasse 150 g

Kanalfrekvens: klasse 600 Hz.

3.3.3. Hastighed

Nøjagtighed: $\pm 1\%$

3.3.4. Tidsregistrering

Måleapparaterne skal kunne registrere hele prøvningens forløb med en nøjagtighed på 1/1 000 sekund. Sammenstødets begyndelse ved første berøring af slaglegemet med styretøjets betjeningsindretning skal angives på de optegnelser, der benyttes til analyse af prøvningen.

4. Prøvningsforskrifter

4.1. Planet for styretøjets betjeningsindretning skal være vinkelret på anslagsretningen.

4.2. Højest fire og mindst tre positioner på hver rattype for styretøjets betjeningsindretning skal påvirkes. For hvert sammenstød anvendes der en ny betjeningsindretning for styretøjet. Ved efterfølgende stødprøver skal slaglegemets aksiale akse være på linje med et af følgende punkter:

4.2.1. centrum af betjeningsindretningens nav

4.2.2. overgangen mellem den stiveste eller stærkest understøttede ratege og ratkransens inderkant

4.2.3. midtpunktet af det korteste ikke understøttede stykke af ratkransen, som ikke støttes af en ratege, når det rammes af hovedattrappen.

4.2.4. efter den typegodkendende myndigheds skøn, det mest ugunstige punkt på styretøjets betjeningsindretning.

4.3. Slaglegemet skal ramme styretøjets betjeningsindretning med en hastighed på 24,1 km/h; denne hastighed opnås enten gennem selve fremdriftsenergien eller ved brug af en ekstra fremdriftsanordning.

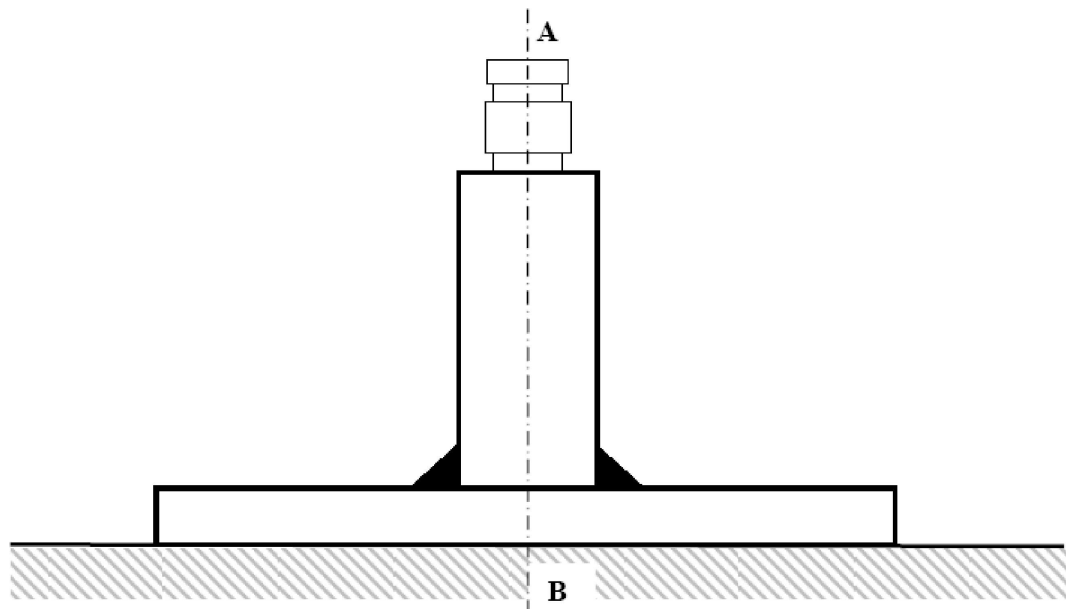
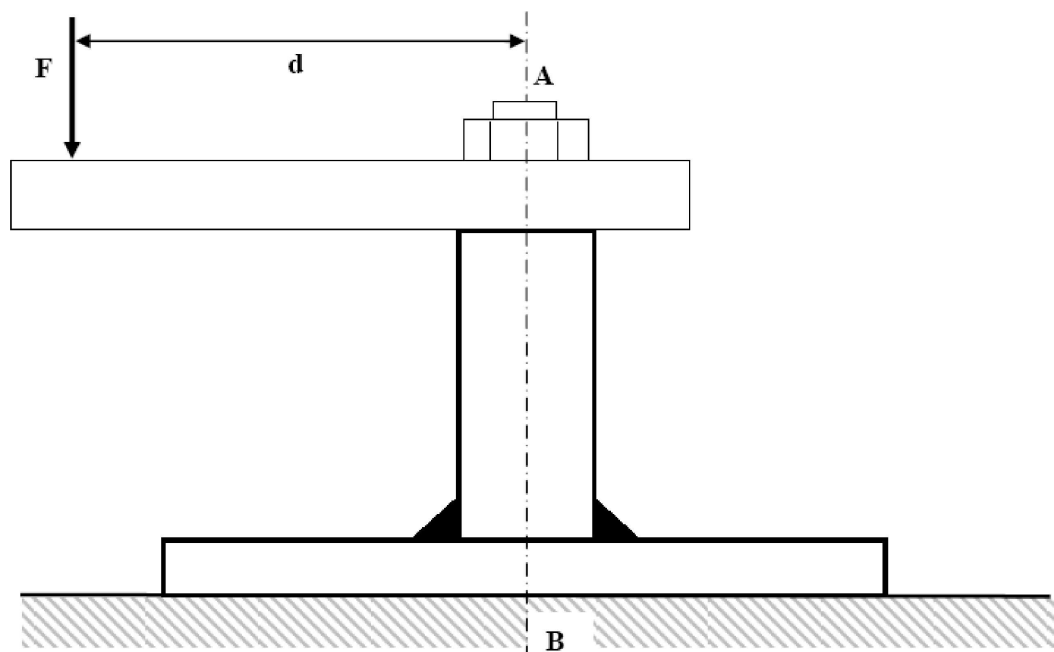
5. Resultater

5.1. I prøvningerne udført efter ovenstående anvisninger regnes slaglegemets retardationshastighed som gennemsnittet af simultane aflæsninger på de to decelerometre.

6. Ækvivalente metoder

6.1. Alternative prøvninger kan tillades efter den typegodkendende myndigheds skøn, forudsat at deres ækvivalens kan godtgøres. Ansøgningens dokumentation skal indeholde en rapport med beskrivelse af den anvendte metode og de opnåede resultater.

- 6.2. Det påhviler fabrikanten eller dennes repræsentant, som ønsker at bruge en alternativ metode, at godtgøre dennes ækvivalens.

*Figur 1a***Prøveopstilling***Figur 1b***Måling af prøveopstillingens stivhed**

$F = 800 \text{ daN}$; $d = 0,2 \text{ meter}$

Ved en belastning på 800 daN, som frembringer et moment på 160 mdaN om punkt »B«, må punkt »A« højst bevæge sig 2 mm i en vilkårlig retning.

BILAG 6

Metode til bestemmelse af »H-punkt« og faktisk torsovinkel for siddepladser i motorkøretøjer ⁽¹⁾

Tillæg 1 —

Beskrivelse af den tredimensionale H-punktmaskine (3-D H-maskine) ⁽¹⁾

Tillæg 2 —

Tredimensionalt referencesystem ⁽¹⁾

Tillæg 3 —

Referencedata for siddepladser ⁽¹⁾

—

⁽¹⁾ Proceduren er beskrevet i bilag 1 til den konsoliderede resolution om køretøjers konstruktion (RE.3) (dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.2).

BILAG 7

Prøvningsprocedurer for beskyttelsen af personer i eldrevne køretøjer mod højspænding og elektrolytudslib

I dette bilag beskrives prøvningsprocedurerne til påvisning af overensstemmelse med kravene til elektrisk sikkerhed i punkt 5.5. F.eks. er megohmmeter- eller oscilloskopmålinger et passende alternativ til den fremgangsmåde, der er beskrevet nedenfor til måling af isolationsmodstand. I så fald kan det være nødvendigt at deaktivere køretøjets system for overvågning af isolationsmodstand.

Inden der foretages kollisionsprøvning af køretøjet, skal højspændingsbussens spænding V_b (se figur 1) måles og registreres for at bekræfte, at den ligger inden for køretøjets driftsspænding som angivet af køretøjsfabrikanten.

1. Prøvningsopsætning og -udstyr

Hvis der anvendes en afbryderfunktion til højspændingen, skal der foretages målinger fra begge sider af anordningen, der udfører afbryderfunktionen.

Hvis højspændingsafbryderen er integreret i REESS-systemet eller energiomdannelsessystemet, og højspændingsbussen heri er beskyttet i henhold til IPXXB efter kollisionsprøvningen, må der kun foretages målinger mellem den anordning, der udfører afbryderfunktionen, og de elektriske belastninger.

Det til denne prøvning anvendte voltmeter skal måle jævnstrømsværdier og have en intern modstand på mindst 10 M Ω .

2. Følgende instrukser kan følges ved spændingsmåling.

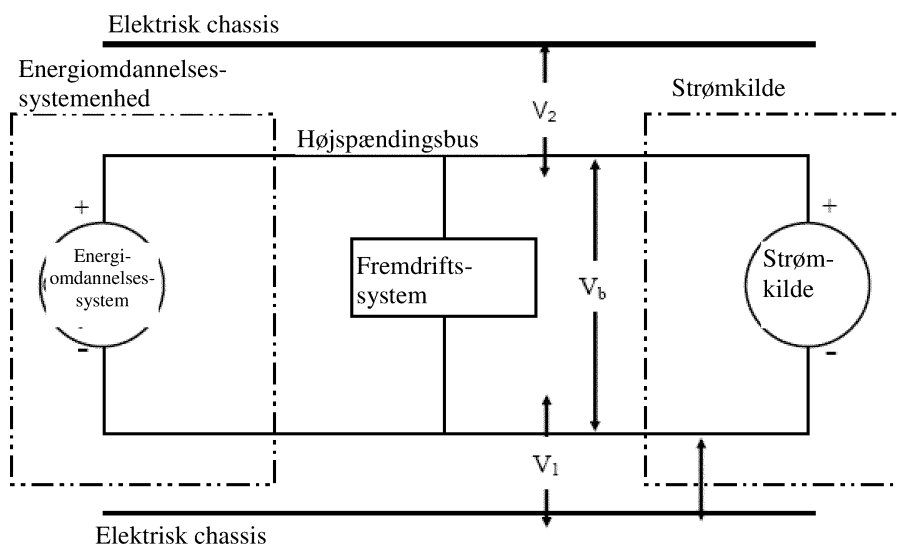
Efter kollisionsprøvningen bestemmes højspændingsbussens spænding (V_b , V_1 , V_2) (jf. figur 1).

Spændingsmålingen foretages tidligst 5 sekunder og højst 60 sekunder efter kollisionen.

Denne procedure finder ikke anvendelse, hvis prøvningen foretages under forhold, hvor det elektriske fremdriftssystem ikke strømfødes.

Figur 1

Måling af V_b , V_1 , V_2



3. Vurderingsprocedure for lav elektrisk energi

Forud for kollisionen forbindes en kontakt S1 og en kendt udladningsmodstand R_c parallelt til den relevante kondensator (jf. figur 2).

Tidligst 5 sekunder og senest 60 sekunder efter kollisionen slukkes kontakten S_1 , mens spændingen V_b og strømmen I_e måles og registreres. Produktet af spændingen V_b og strømmen I_e integreres for den periode, der starter det øjeblik, hvor kontakten S_1 slukkes (t_c), og ophører, når spændingen V_b falder til under højspændingstærsklen på 60 V DC (t_h). Den deraf følgende integration er lig med den samlede energi (TE) i joule:

$$a) \quad TE = \int_{t_c}^{t_h} V_b \times I_e dt$$

Når V_b måles et sted mellem 5 sekunder og 60 sekunder efter kollisionen, og X-kondensatorernes (C_x) kapacitans er angivet af fabrikanten, beregnes den samlede energi (TE) efter følgende formel:

$$b) \quad TE = 0,5 \times C_x \times (V_b^2 - 3\,600)$$

Når V_1 og V_2 (se figur 1) måles et sted mellem 5 sekunder og 60 sekunder efter kollisionen, og Y-kondensatorernes kapacitans (C_{y1} , C_{y2}) er angivet af fabrikanten, beregnes den samlede energi (TE_{y1} , TE_{y2}) efter følgende formler:

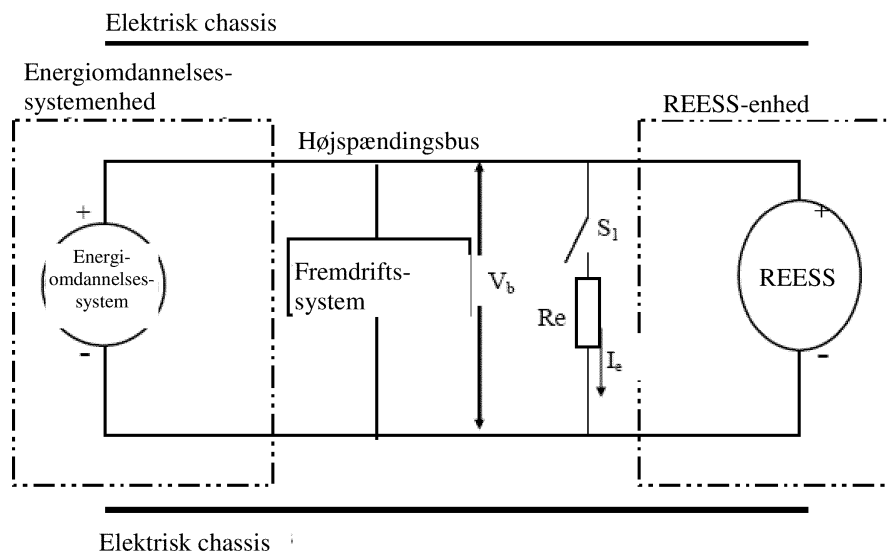
$$c) \quad TE_{y1} = 0,5 \times C_{y1} \times (V_1^2 - 3\,600)$$

$$TE_{y2} = 0,5 \times C_{y2} \times (V_2^2 - 3\,600)$$

Denne procedure finder ikke anvendelse, hvis prøvningen foretages under forhold, hvor det elektriske fremdriftssystem ikke strømfødes.

Figur 2

Eksempel på måling af højspændingsbusenergi oplagret i X-kondensatorer



4. Fysisk beskyttelse

Efter kollisionsprøvning af køretøjet skal alle dele, der omgiver højspændingskomponenter, åbnes, adskilles eller fjernes uden brug af værktøj. Alle resterende omgivende dele betragtes som en del af den fysiske beskyttelse.

Prøvefingeren med led, der er beskrevet i figur 1 i tillæg 1, indsættes i enhver form for huller eller åbninger i den fysiske beskyttelse med en prøvekraft på $10\text{ N} \pm 10\%$ med henblik på vurdering af den elektriske sikkerhed. Hvis fingeren med led helt eller delvist kan trænge ind i den fysiske beskyttelse, placeres den i samtlige nedenfor angivne positioner.

Med udgangspunkt i en lige position roteres begge prøvefingerens led lidt efter lidt i en vinkel på op til 90 grader i forhold til akse for fingerens tilstødende del og placeres i enhver mulig position.

Interne blokader betragtes som en del af indkapslingen

Eventuelt forbindes en strømforsyning med lavspænding (ikke under 40 V og ikke over 50 V) serielt med en passende lampe mellem prøvefingeren med led og strømførende højspændingsdele inden i den elektriske beskyttelsesbarriere eller -indkapsling.

4.1. Acceptkriterier

Kravene i punkt 5.5.1.3 anses for opfyldt, hvis prøvefingeren med led, der er beskrevet i figur 1 i tillæg 1, ikke er i stand til at komme i kontakt med strømførende højspændingsdele.

Om nødvendigt kan der anvendes et spejl eller et fiberskop for at kontrollere, om prøvefingeren med led berører højspændingsbusserne.

Hvis dette krav kontrolleres ved hjælp af et signalkredsløb mellem prøvefingeren med led og de strømførende højspændingsdele, må lampen ikke lyse.

5. Isolationsmodstand

Isolationsmodstanden mellem højspændingsbussen og det elektriske chassis kan påvises enten ved måling eller ved en kombination af måling og beregning.

Følgende instrukser bør følges, hvis isolationsmodstanden påvises ved måling.

Spændingen (V_b) mellem højspændingsbussens minusside og plusside (se figur 1) måles og registreres.

Spændingen (V_1) mellem højspændingsbussens minusside og det elektriske chassis måles og registreres (se figur 1):

Spændingen (V_2) mellem højspændingsbussens plusside og det elektriske chassis måles og registreres (se figur 1):

Hvis V_1 er større end eller lig med V_2 , indsættes en kendt standardmodstand (R_o) mellem højspændingsbussens minusside og det elektriske chassis. Med R_o anbragt måles spændingen (V_1') mellem højspændingsbussens minusside og køretøjets elektriske chassis (se figur 3). Den elektriske isolationsmodstand (R_i) beregnes ved hjælp af den nedenfor viste formel.

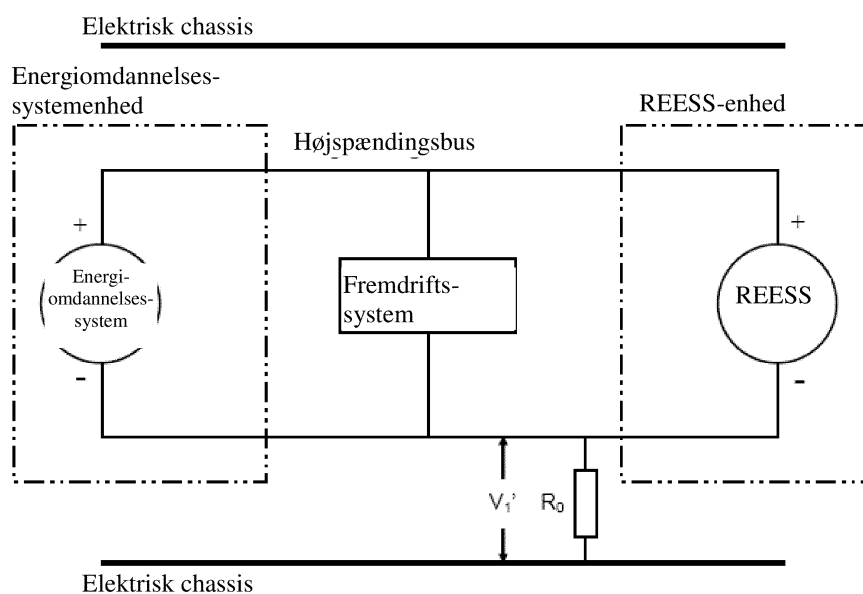
$$R_i = R_o \cdot (V_b / V_1' - V_b / V_1) \text{ eller } R_i = R_o \cdot V_b \cdot (1 / V_1' - 1 / V_1)$$

Resultatet R_i , der er værdien af den elektriske isolationsmodstand i ohm (Ω), divideres med højspændingsbussens arbejdsspænding i volt (V).

$$R_i (\Omega/V) = R_i (\Omega) / \text{Arbejdsspænding (V)}$$

Figur 3

Måling af V_1'



Hvis V_2 er større end V_1 , indsættes en kendt standardmodstand (R_0) mellem højspændingsbussens plusside og stel. Med R_0 anbragt måles spændingen (V_2') mellem højspændingsbussens plusside og det elektriske chassis (se figur 4).

Den elektriske isolationsmodstand (R_i) beregnes ved hjælp af den nedenfor viste formel.

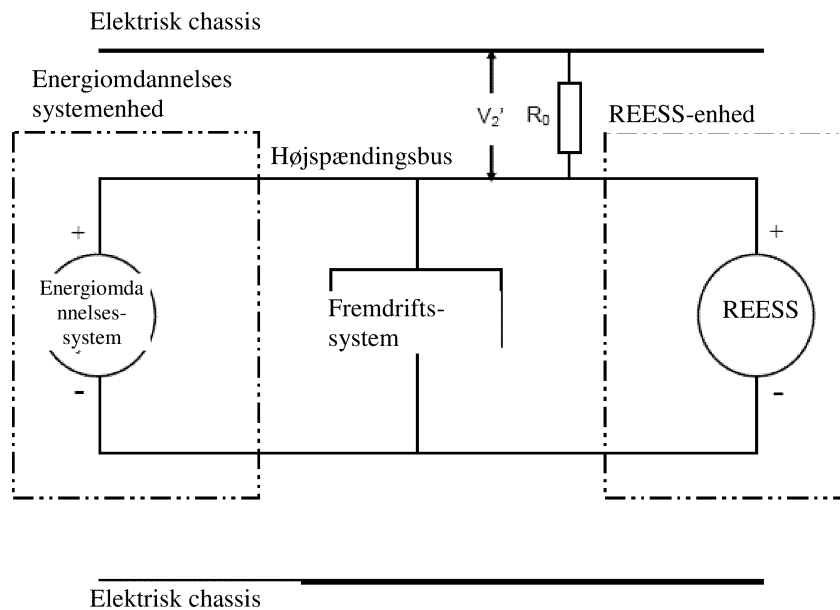
$$R_i = R_0 \cdot (V_b/V_2' - V_b/V_2) \text{ eller } R_i = R_0 \cdot V_b \cdot (1/V_2' - 1/V_2)$$

Resultatet R_i , der er værdien af den elektriske isolationsmodstand i ohm (Ω), divideres med højspændingsbussens arbejdsspænding i volt (V).

$$R_i (\Omega/V) = R_i (\Omega) / \text{Arbejdsspænding (V)}$$

Figur 4

Måling af V_2'



Bemærk: Den kendte standardmodstand R_0 (i Ω) bør være værdien af den krævede mindste isolationsmodstand (i Ω/V) multipliceret med køretøjets arbejdsspænding (V) plus/minus 20 %. R_0 behøver ikke præcist at være denne værdi, idet ligningerne gælder for enhver R_0 ; en R_0 inden for dette område vil dog normalt sikre en god opløsning for spændingsmålingen.

6. Elektrolytudslib

Hvis det er nødvendigt, skal den fysiske beskyttelse påføres en passende belægning for at bekræfte et eventuelt elektrolytudslib fra REESS-systemet efter kollisionsprøvningen.

Medmindre fabrikanten giver mulighed for at skelne mellem udslip af forskellige væsker, betragtes alle flydende udslip som elektrolyt.

7. REESS-fastholdelse

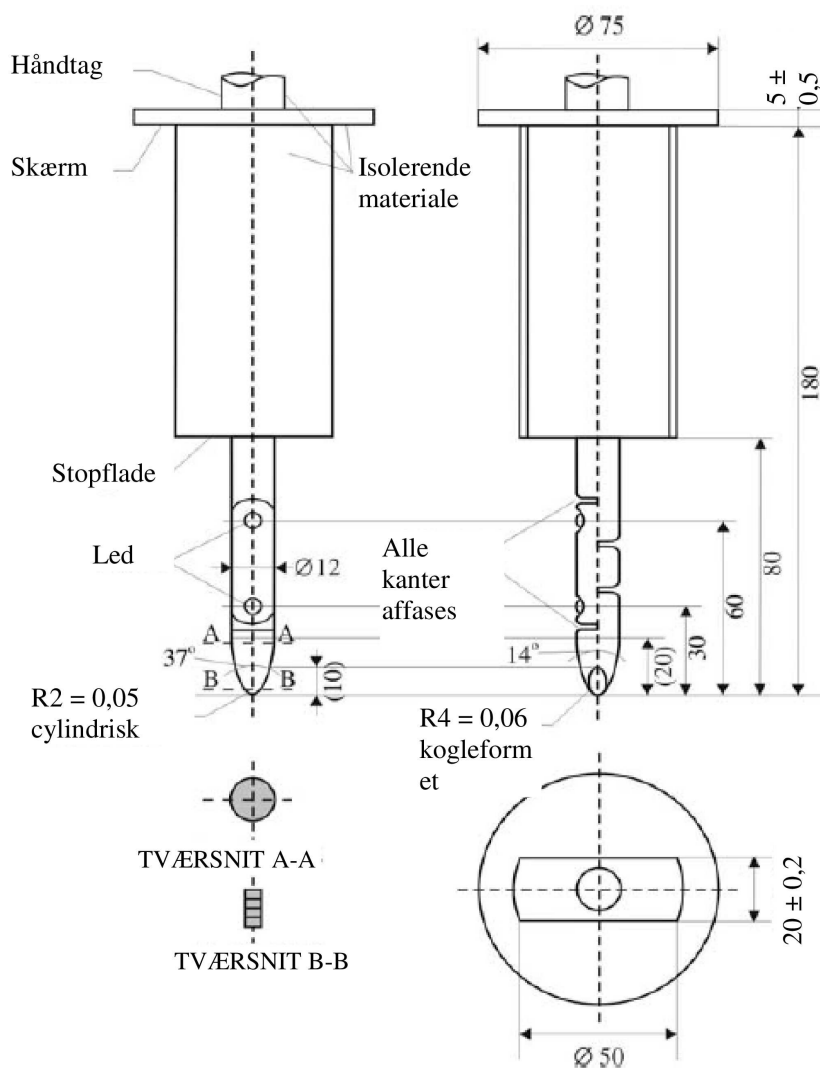
Opfyldelse af kravet afgøres ved visuel kontrol.

Bilag 7 — Tillæg 1

Prøvefinger med led (IPXXB)

Figur 1

Prøvefinger med led



Materiale: metal, medmindre andet er angivet

Lineære mål i mm

Tolerancer for mål uden specifikke tolerancer:

a) For vinkler: 0/-10°

b) For lineære mål: op til 25 mm: 0/-0,05 mm over 25 mm: ±0,2 mm

Begge led skal muliggøre en bevægelse i samme plan og retning gennem en vinkel på 90° med en tolerance på 0 til +10°.

AFGØRELSE nr. 1/2020 TRUFFET AF DET BLANDEDE UDVALG, DER ER NEDSAT VED AFTALEN OM DET FORENEDE KONGERIGE STORBRITANNIEN OG NORDIRLANDS UDTRÆDEN AF DEN EUROPÆISKE UNION OG DET EUROPÆISKE ATOMENERGIFÆLLESSKAB

af 12. juni 2020

om ændring af aftalen om Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirlands udtræden af Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab [2020/1022]

DET BLANDEDE UDVALG HAR —

under henvisning til aftalen om Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirlands udtræden af Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab ⁽¹⁾ (»udtrædelsesaftalen«, særlig artikel 164, stk. 5, litra d), og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ved udtrædelsesaftalens artikel 164, stk. 5, litra d), tillægges Det Blandede Udvalg, der er nedsat ved nævnte aftales artikel 164, stk. 1, beføjelser til at vedtage afgørelser om ændring af aftalen, forudsat at sådanne ændringer er nødvendige for at korrigere fejl, rette op på udeladelser eller andre mangler eller håndtere situationer, der ikke kunne forudses på tidspunktet for aftalens undertegnelse, og forudsat at sådanne afgørelser ikke ændrer de væsentlige elementer i aftalen. Afgørelser, der vedtages af Det Blandede Udvalg, er i henhold til udtrædelsesaftalens artikel 166, stk. 2, bindende for Unionen og Det Forenede Kongerige. Unionen og Det Forenede Kongerige er forpligtet til at gennemføre sådanne afgørelser, som har samme retsvirkning som udtrædelsesaftalen.
- (2) Udtrædelsesaftalens artikel 135, 137, 143, 144 og 150 bør ændres af hensyn til retssikkerheden og for at afspejle de tilpasninger, der er nødvendige, som følge af at nævnte aftale træder i kraft senere end oprindelig fastsat.
- (3) Udtrædelsesaftalens artikel 145 indeholder ikke bestemmelser om de tilskud fra Kul- og Stålforskningsfonden, der blev ydet støttemodtagere i Det Forenede Kongerige inden overgangsperiodens udløb. Udtrædelsesaftalens artikel 145 bør derfor ændres for at rette op på denne mangel og for at skabe retssikkerhed med hensyn til igangværende tilskud.
- (4) Del I i bilag I til udtrædelsesaftalen bør ændres, ved at der tilføjes to afgørelser truffet af Den Administrative Kommission for Koordinering af Sociale Sikringsordninger, som ikke var opført i del I i bilag I til udtrædelsesaftalen —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

I udtrædelsesaftalen foretages følgende ændringer:

- 1) I overskriften til artikel 135 ændres »budgetter for årene 2019 og 2020« til »budget for året 2020«, og i stk. 1 ændres »årene 2019 og« til »året« og »budgetter« ændres til »budget«.
- 2) I overskriften til artikel 137 og i stk. 1, første afsnit, udgår »2019 og«.
- 3) Artikel 143, stk. 1, ændres således:
 - a) I andet afsnit ændres »31. juli 2019« til »31. juli 2020«.

⁽¹⁾ EUT L 29 af 31.1.2020, s. 7.

b) Tredje afsnit affattes således:

»I Unionens konsoliderede regnskab for 2020 offentliggøres de betalinger, der er foretaget i forbindelse med de i andet afsnit, litra b), omhandlede bestemmelser fra datoen for denne aftales ikrafttræden og indtil den 31. december 2020 for de samme finansielle transaktioner som omhandlet i dette stykke, men som fastsættes på datoen for denne aftales ikrafttræden eller derefter.«

4) I artikel 144, stk. 1, andet afsnit, ændres »31. juli 2019« til »31. juli 2020«.

5) I artikel 145 tilføjes følgende stykke:

»For så vidt angår projekter henhørende under Den Kul- og Stålforskningsfond, der er oprettet ved protokol nr. 37 til traktaten om Den Europæiske Union og traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, der gennemføres i henhold til tilskudsaftaler, der undertegnes inden overgangsperiodens udløb, finder den relevante EU-ret fortsat anvendelse på og i Det Forenede Kongerige efter overgangsperiodens udløb, indtil projekterne er afsluttet. Den relevante EU-ret indbefatter navnlig følgende bestemmelser og eventuelle ændringer af disse bestemmelser, uanset datoen for ændringens vedtagelse, ikrafttræden eller anvendelse:

a) Rådets beslutning 2003/76/EF, 2003/77/EF og 2008/376/EF

b) de retsakter, der er henvist til i artikel 138, stk. 2, litra a), c), d) og e).«

6) I artikel 150 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 4 ændres således:

i) I fjerde punktum ændres »15. december« til »15. oktober«, og »2019« ændres til »2020«.

ii) I femte punktum ændres »15. december 2030« til »15. oktober 2031«.

b) Stk. 8 ændres således:

i) I første afsnit ændres »2019« til »2020«.

ii) I andet afsnit, første punktum, ændres »2020« til »2021«.

7) I del I i bilag I til udtrædelsesaftalen tilføjes følgende retsakter:

— Under »Elektronisk dataudveksling (serie E)«: Afgørelse nr. E7 truffet af Den Administrative Kommission for Koordinering af Sociale Sikringsordninger om praktiske regler for samarbejde og dataudveksling, indtil den elektroniske udveksling af oplysninger vedrørende socialsikring (EESSI) er gennemført fuldt ud i medlemsstaterne

— Under »Familieydelse (serie F)«: Afgørelse nr. F3 truffet af Den Administrative Kommission for Koordinering af Sociale Sikringsordninger om fortolkningen af artikel 68 i forordning (EF) nr. 883/2004 vedrørende metoden til beregning af det forskelsbetingede supplement.

Artikel 2

Denne afgørelse træder i kraft dagen efter vedtagelsen.

Udfærdiget i Bruxelles, den 12. juni 2020.

På Det Blandede udvalgs vegne

Maroš ŠEFČOVIČ

Michael GOVE

Formænd

BERIGTIGELSER

Berigtigelse til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/995 af 9. juli 2020 om godkendelse af et præparat af endo-1,4-beta-xylanase produceret af *Aspergillus oryzae* (DSM 26372) som et fodertilsætningsstof til diegivende søer (indehaver af godkendelsen er DSM Nutritional Products Ltd. repræsenteret ved DSM Nutritional Products Sp. Z.o.o)

(Den Europæiske Unions Tidende L 221 af 10. juli 2020)

Side 86, bilag, tabellen, sidste kolonne »Godkendelse gyldig til«:

I stedet for: »30.7.2020«

læses: »30.7.2030«.

ISSN 1977-0634 (elektronisk udgave)
ISSN 1725-2520 (papirudgave)



Den Europæiske Unions Publikationskontor
2985 Luxembourg
LUXEMBOURG

DA