ISSN 1725-2520

Den Europæiske Unions Tidende

L 137

51. årgang

Dansk udgave

27. maj 2008

Retsforskrifter

Indhold

I *Retsakter vedtaget i henhold til traktaterne om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab/Euratom, hvis offentliggørelse er obligatorisk*

FORORDNINGER

★ **Rådets forordning (EF) nr. 455/2008 af 26. maj 2008 om ophævelse af forordning (EF) nr. 752/2007 om forvaltning af visse restriktioner for indførslen af visse stålprodukter fra Ukraine** 1

Kommissionens forordning (EF) nr. 456/2008 af 26. maj 2008 om faste importværdier med henblik på fastsættelsen af indgangsprisen for visse frugter og grøntsager 2

★ **Kommissionens forordning (EF) nr. 457/2008 af 23. maj 2008 om tarifering af visse varer i den kombinerede nomenklatur** 4

★ **Kommissionens forordning (EF) nr. 458/2008 af 26. maj 2008 om ændring af Rådets forordning (EF) nr. 2368/2002 om gennemførelse af Kimberley-processens certificeringsordning for international handel med uslebne diamanter** 6

II *Retsakter vedtaget i henhold til traktaterne om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab/Euratom, hvis offentliggørelse ikke er obligatorisk*

HENSTILLINGER

Rådet

2008/390/EF:

★ **Rådets henstilling af 14. maj 2008 om de overordnede retningslinjer for medlemsstaternes og Fællesskabets økonomiske politikker (2008-2010)** 13

(Fortsættes på omslagets anden side)

DA

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

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

RETSAKTER VEDTAGET AF ORGANER OPRETTET VED INTERNATIONALE AFTALER

★ **Regulativ nr. 79 fra FN's Økonomiske Kommission for Europa (FN/ECE) — Ensartede forskrifter for godkendelse af køretøjer med hensyn til styreapparatet** 25

III *Retsakter vedtaget i henhold til traktaten om Den Europæiske Union*

RETSAKTER VEDTAGET I HENHOLD TIL AFSNIT V I EU-TRAKTATEN

★ **Rådets fælles aktion 2008/391/FUSP af 26. maj 2008 om ændring af fælles aktion 2008/131/FUSP om forlængelse af mandatet for Den Europæiske Unions særlige repræsentant for Afghanistan** 52

DA

I

(Retsakter vedtaget i henhold til traktaterne om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab/Euratom, hvis offentliggørelse er obligatorisk)

FORORDNINGER

RÅDETS FORORDNING (EF) Nr. 455/2008

af 26. maj 2008

om ophævelse af forordning (EF) nr. 752/2007 om forvaltning af visse restriktioner for indførslen af visse stålprodukter fra Ukraine

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 133,

under henvisning til forslag fra Kommissionen, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Partnerskabs- og samarbejdsaftalen om oprettelse af et partnerskab mellem De Europæiske Fællesskaber og deres medlemsstater på den ene side og Ukraine på den anden side [1], i det følgende benævnt »PSA«, trådte i kraft den 1. marts 1998.

(2) Ifølge artikel 22, stk. 1, i PSA skal handelen med visse stålprodukter reguleres på grundlag af nævnte aftales afsnit III, dog ikke artikel 14, og på grundlag af bestemmelserne i en aftale om kvantitative arrangementer.

(3) Den 18. juni 2007 indgik Det Europæiske Fællesskab og Ukraines regering en sådan aftale om handel med visse stålprodukter [2], i det følgende benævnt »aftalen«.

(4) Den 30. maj 2007 vedtog Rådet forordning (EF) nr. 752/2007 om forvaltning af visse restriktioner for indførslen af visse stålprodukter fra Ukraine [3] til gennemførelse af aftalen.

(5) I aftalens artikel 10, stk. 4, er det fastlagt, at skulle Ukraine tiltræde Verdenshandelsorganisationen (WTO) inden aftalens udløb, ophører aftalen, og de kvantitative lofter ophæves fra tiltrædelsesdatoen.

(6) Ukraine blev medlem af Verdenshandelsorganisationen den 16. maj 2008.

(7) Denne dato mistede forordningen til gennemførelse af aftalen sin betydning.

(8) Af klarhedshensyn er det derfor nødvendigt at ophæve forordning (EF) nr. 752/2007 —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Forordning (EF) nr. 752/2007 ophæves hermed.

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 hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 26. maj 2008.

På Rådets vegne

D. RUPEL

Formand

---

[1] EFT L 49 af 19.2.1998, s. 3.

[2] EUT L 178 af 6.7.2007, s. 24.

[3] EUT L 178 af 6.7.2007, s. 1.

KOMMISSIONENS FORORDNING (EF) Nr. 456/2008

af 26. maj 2008

om faste importværdier med henblik på fastsættelsen af indgangsprisen for visse frugter og grøntsager

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab,

under henvisning til Kommissionens forordning (EF) nr. 1580/2007 af 21. december 2007 om gennemførelsesbestemmelser til Rådets forordning (EF) nr. 2200/96, (EF) nr. 2201/96 og (EF) nr. 1182/2007 vedrørende frugt og grøntsager [1], særlig artikel 138, stk. 1, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) I forordning (EF) nr. 1580/2007 fastsættes som følge af gennemførelsen af resultaterne af de multilaterale handelsforhandlinger under Uruguay-runden kriterierne for Kommissionens fastsættelse af de faste værdier ved import fra tredjelande for de produkter og perioder, der er anført i nævnte forordnings bilag.

(2) Ved anvendelse af ovennævnte kriterier skal de faste importværdier fastsættes på de niveauer, der findes i bilaget til nærværende forordning —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

De faste importværdier, der er omhandlet i artikel 138 i forordning (EF) nr. 1580/2007, fastsættes som anført i tabellen i bilaget.

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft den 27. maj 2008.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 26. maj 2008.

På Kommissionens vegne

Jean-Luc DEMARTY

Generaldirektør for landbrug og udvikling af landdistrikter

[1] EUT L 350 af 31.12.2007, s. 1.

BILAG

til Kommissionens forordning af 26. maj 2008 om faste importværdier med henblik på fastsættelsen af indgangsprisen for visse frugter og grøntsager

(EUR/100 kg)

KN-kode	Tredjelandskode [1]	Fast importværdi
0702 00 00	MA	46,4
	MK	69,4
	TN	105,3
	TR	86,3
	ZZ	76,9
0707 00 05	JO	162,5
	TR	119,9
	ZZ	141,2
0709 90 70	EG	216,7
	TR	113,6
	ZZ	165,2
0805 10 20	EG	68,4
	IL	62,2
	MA	55,0
	MX	62,0
	TN	52,0
	TR	74,2
	US	68,3
	ZZ	63,2
0805 50 10	AR	127,7
	TR	163,7
	US	148,0
	ZA	159,8
	ZZ	149,8
0808 10 80	AR	99,9
	BR	88,1
	CL	95,3
	CN	85,0
	MK	65,0
	NZ	116,9
	US	105,8
	UY	101,5
	ZA	96,6
	ZZ	94,9
0809 20 95	US	433,9
	ZZ	433,9

[1] Den statistiske landefortegnelse, der er fastsat i Kommissionens forordning (EF) nr. 1833/2006 (EUT L 354 af 14.12.2006, s. 19). Koden »ZZ« repræsenterer »anden oprindelse«.

KOMMISSIONENS FORORDNING (EF) Nr. 457/2008

af 23. maj 2008

om tarifering af visse varer i den kombinerede nomenklatur

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab,

under henvisning til Rådets forordning (EØF) nr. 2658/87 af 23. juli 1987 om told- og statistiknomenklaturen og den fælles toldtarif ([1]), særlig artikel 9, stk. 1, litra a), og

ud fra følgende betragtninger:

(1) For at sikre en ensartet anvendelse af den kombinerede nomenklatur, der er knyttet som bilag til forordning (EØF) nr. 2658/87, bør der vedtages bestemmelser vedrørende tariferingen af de i bilaget omhandlede varer.

(2) Forordning (EØF) nr. 2658/87 har fastsat almindelige tariferingsbestemmelser vedrørende den kombinerede nomenklatur. Disse bestemmelser finder også anvendelse ved fortolkningen af enhver anden nomenklatur, der helt eller delvist er baseret på den kombinerede nomenklatur, eller som tilføjer yderligere underopdelinger, og som er fastlagt på grundlag af specifikke fællesskabsforskrifter med henblik på anvendelsen af tarifmæssige eller andre foranstaltninger vedrørende samhandelen med varer.

(3) Ved anvendelse af nævnte almindelige tariferingsbestemmelser skal de varer, der er anført i kolonne 1 i skemaet i bilaget til denne forordning, tariferes i de i kolonne 2 nævnte KN-koder i henhold til de begrundelser, der er anført i kolonne 3.

(4) Det er hensigtsmæssigt, at bindende tariferingsoplysninger, der er meddelt af medlemsstaternes toldmyndigheder i forbindelse med tarifering af varer i den kombinerede nomenklatur, og som ikke er i overensstemmelse med fællesskabsretten fastsat i denne forordning, fortsat kan påberåbes af modtageren i henhold til bestemmelserne i artikel 12, stk. 6, i Rådets forordning (EØF) nr. 2913/92 af 12. oktober 1992 om indførelse af en EF-toldkodeks ([2]), i et tidsrum på tre måneder.

(5) De i denne forordning fastsatte foranstaltninger er i overensstemmelse med udtalelse fra Toldkodeksudvalget —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

De varer, der er anført i kolonne 1 i skemaet i bilaget, tariferes i den kombinerede nomenklatur i de i kolonne 2 i skemaet nævnte KN-koder.

Artikel 2

Bindende tariferingsoplysninger meddelt af medlemsstaternes toldmyndigheder, som ikke er i overensstemmelse med fællesskabsretten fastsat i denne forordning, kan fortsat påberåbes i henhold til bestemmelserne i artikel 12, stk. 6, i forordning (EØF) nr. 2913/92 i et tidsrum på tre måneder.

Artikel 3

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 23. maj 2008.

På Kommissionens vegne

László KOVÁCS

Medlem af Kommissionen

([1]) EUT L 256 af 7.9.1987, s. 1. Senest ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 360/2008 (EUT L 111 af 23.4.2008, s. 9).

([2]) EFT L 302 af 19.10.1992, s. 1. Senest ændret ved forordning (EF) nr. 1791/2006 (EUT L 363 af 20.12.2006, s. 1).

BILAG

Varebeskrivelse	Tarifering (KN-kode)	Begrundelse
(1)	(2)	(3)
1. Et produkt, der består af en kvartsplade med en belægning af krom og lysfølsomt materiale, og som måler 15 (L) × 15 (B) × 0,6 (D) cm (såkaldt »fotomaske-emne«). Produktet skal eksponeres og fremkaldes for at blive en »fotomaske«, der anvendes til fremstilling af halvlederanordninger.	3701 99 00	Tarifering i henhold til almindelig tariferingsbestemmelse 1, 3 a) og 6 vedrørende den kombinerede nomenklatur og teksten til KN-kode 3701 og 3701 99 00. Produktet skal tariferes under pos. 3701, fordi det er en ikke-eksponeret fotografisk plade, der er belagt med et lysfølsomt materiale (se Forklarende Bemærkninger til HS, pos. 3701).
2. Et produkt, der består af en kvartsplade med en belægning af krom og måler 15 (L) × 15 (B) × 0,6 (D) cm, og som er blevet forsynet med kredsløbsmønstre på samme måde som eksponerede og fremkaldte fotografiske plader (såkaldt »fotomaske«). Produktet anvendes til fremstilling af halvlederskiver ved fotografisk overførsel af kredsløbsdiagrammer til skiver.	3705 90 90	Tarifering i henhold til almindelig tariferingsbestemmelse 1, 3 a) og 6 vedrørende den kombinerede nomenklatur, bestemmelse 2 til kapitel 37 og teksten til KN-kode 3705, 3705 90 og 3705 90 90. Tarifering under pos. 8486 er udelukket, da en »fotomaske« ikke er en integrerende del af en maskine, der anvendes til fremstilling af halvlederstave og skiver, men derimod er et selvstændigt hjælpemiddel og udskifteligt værktøj med særlige egenskaber. Produktet skal tariferes under pos. 3705, fordi det er en eksponeret og fremkaldt fotografisk plade af den art, der anvendes til at projicere et stillbillede over på en skive.
3. En anordning, der er udformet med henblik på at øge mængden af dagslys i et rum, og som består af en prismatisk kuppellinse og et system af rør og spredningslinser. Anordningen opfanger lyset gennem en kuppel på taget og bringer det videre til loftet af rummet gennem det interne refleksionssystem, hvorfra lyset spredes.	9013 80 90	Tarifering i henhold til almindelig tariferingsbestemmelse 1 og 6 vedrørende den kombinerede nomenklatur og teksten til KN-kode 9013, 9013 80 og 9013 80 90. Tarifering under pos. 9405 som en lampe eller en belysningsartikel er udelukket, da anordningen ikke skaber lys, men opfanger, viderebringer og spreder dagslys ved optiske midler. Varen skal derfor tariferes som en optisk anordning under pos. 9013.

KOMMISSIONENS FORORDNING (EF) Nr. 458/2008

af 26. maj 2008

om ændring af Rådets forordning (EF) nr. 2368/2002 om gennemførelse af Kimberley-processens certificeringsordning for international handel med uslebne diamanter

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab,

under henvisning til Rådets forordning (EF) nr. 2368/2002 af 20. december 2002 om gennemførelse af Kimberley-processens certificeringsordning for international handel med uslebne diamanter [1], særlig artikel 19 og 20, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Formandskabet for Kimberley-processens certificeringsordning har i meddelelse af 20. november 2007 besluttet at tilføje Republikken Congo på listen over deltagende parter pr. 8. november 2007.

(2) Bilag II bør ændres i overensstemmelse hermed.

(3) Bulgarien, Tyskland og Rumænien har underrettet Kommissionen om ændringer i oplysningerne om deres fællesskabsmyndigheder.

(4) Bilag III bør ændres i overensstemmelse hermed —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Bilag II til forordning (EF) nr. 2368/2002 erstattes af bilag I til nærværende forordning.

Artikel 2

Bilag III til forordning (EF) nr. 2368/2002 erstattes af bilag II til nærværende forordning.

Artikel 3

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

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 26. maj 2008.

På Kommissionens vegne

Benita FERRERO-WALDNER

Medlem af Kommissionen

[1] EFT L 358 af 31.12.2002, s. 28. Senest ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 1226/2007 (EUT L 277 af 20.10.2007, s. 7).

BILAG I

»BILAG II

Listen over deltagende parter i Kimberley-processens certificeringsordning og de kompetente myndigheder, de har udpeget som omhandlet i artikel 2, 3, 8, 9, 12, 17, 18, 19 og 20

ANGOLA

Ministry of Geology and Mines
Rua Hochi Min
Luanda
Angola

ARMENIEN

Department of Gemstones and Jewellery
Ministry of Trade and Economic Development
Yerevan
Armenia

AUSTRALIEN

Community Protection Section
Australian Customs Section
Customs House, 5 Constitution Avenue
Canberra ACT 2601
Australia

Minerals Development Section
Department of Industry, Tourism and Resources
GPO Box 9839
Canberra ACT 2601
Australia

BANGLADESH

Ministry of Commerce
Export Promotion Bureau
Dhaka
Bangladesh

BELARUS

Department of Finance
Sovetskaja Str., 7
220010 Minsk
Republic of Belarus

BOTSWANA

Ministry of Minerals, Energy & Water Resources
PI Bag 0018
Gaborone
Botswana

BRASILIEN

Ministry of Mines and Energy
Esplanada dos Ministérios — Bloco »U« — 3º andar
70065 — 900 Brasilia — DF
Brazil

CANADA

International:

Department of Foreign Affairs and International Trade
Peace Building and Human Security Division
Lester B Pearson Tower B — Room: B4-120
125 Sussex Drive Ottawa, Ontario K1A 0G2
Canada

For specimen of the Canadian KP Certificate:

Stewardship Division
International and Domestic Market Policy Division
Mineral and Metal Policy Branch
Minerals and Metals Sector
Natural Resources Canada
580 Booth Street, 10th Floor, Room: 10A6
Ottawa, Ontario
Canada K1A 0E4

General Enquiries:

Kimberley Process Office
Minerals and Metals Sector (MMS)
Natural Resources Canada (NRCan)
10th Floor, Area A-7
580 Booth Street
Ottawa, Ontario
Canada K1A 0E4

DEN CENTRALAFRIKANSKE REPUBLIK

Independent Diamond Valuators (IDV)
Immeuble SOCIM, 2ème étage
BP 1613 Bangui
Central African Republic

FOLKEREPUBLIKKEN KINA

Department of Inspection and Quarantine Clearance
General Administration of Quality Supervision, Inspection and Quarantine (AQSIQ)
9 Madiandonglu
Haidian District, Beijing
People's Republic of China

Folkerepublikken Kinas særlige administrative område HONGKONG

Department of Trade and Industry
Hong Kong Special Administrative Region
Peoples Republic of China
Room 703, Trade and Industry Tower
700 Nathan Road
Kowloon
Hong Kong
China

DEN DEMOKRATISKE REPUBLIK CONGO

Centre d'Evaluation, d'Expertise et de Certification (CEEC)
17th floor, BCDC Tower
30th June Avenue
Kinshasa
Democratic Republic of Congo

REPUBLIKKEN CONGO

Bureau d'expertise, d'évaluation et de certification (BEEC)
Ministère des Mines, des Industries Minières et de la Géologie
BP 2474
Brazzaville
Republic of Congo

CÔTE D'IVOIRE

Ministry of Mines and Energy
BP V 91
Abidjan
Côte d'Ivoire

KROATIEN

Ministry of Economy
Zagreb
Republic of Croatia

DET EUROPÆISKE FÆLLESSKAB

European Commission
DG External Relations/A/2
B-1049 Brussels
Belgium

GHANA

Precious Minerals Marketing Company (Ltd.)
Diamond House,
Kinbu Road,
P.O. Box M. 108
Accra
Ghana

GUINEA

Ministry of Mines and Geology
BP 2696
Conakry
Guinea

GUYANA

Geology and Mines Commission
P O Box 1028
Upper Brickdam
Stabroek
Georgetown
Guyana

INDIEN

The Gem & Jewellery Export Promotion Council
Diamond Plaza, 5th Floor 391-A, Fr D.B. Marg
Mumbai 400 004
India

INDONESIEN

Directorate-General of Foreign Trade
Ministry of Trade
JI M.I. Ridwan Rais No 5
Blok I Iantai 4
Jakarta Pusat Kotak Pos. 10110
Jakarta
Indonesia

ISRAEL

Ministry of Industry and Trade
P.O. Box 3007
52130 Ramat Gan
Israel

JAPAN

United Nations Policy Division
Foreign Policy Bureau
Ministry of Foreign Affairs
2-11-1, Shibakoen Minato-ku
105-8519 Tokyo
Japan

Mineral and Natural Resources Division
Agency for Natural Resources and Energy
Ministry of Economy, Trade and Industry
1-3-1 Kasumigaseki, Chiyoda-ku
100-8901 Tokyo
Japan

REPUBLIKKEN KOREA

UN Division
Ministry of Foreign Affairs and Trade
Government Complex Building
77 Sejong-ro, Jongro-gu
Seoul
Korea

Trade Policy Division
Ministry of Commerce, Industry and Enterprise
1 Joongang-dong, Kwacheon-City
Kyunggi-do
Korea

DEN DEMOKRATISKE FOLKEREPUBLIK LAOS

Department of Foreign Trade,
Ministry of Commerce
Vientiane
Laos

LIBANON

Ministry of Economy and Trade
Beirut
Lebanon

LESOTHO

Commission of Mines and Geology
P.O. Box 750
Maseru 100
Lesotho

LIBERIA

Government Diamond Office
Ministry of Lands, Mines and Energy
Capitol Hill
P.O. Box 10-9024
1000 Monrovia 10
Liberia

MALAYSIA

Ministry of International Trade and Industry
Blok 10
Komplek Kerajaan Jalan Duta
50622 Kuala Lumpur
Malaysia

MAURITIUS

Ministry of Commerce and Co-operatives
Import Division
2nd Floor, Anglo-Mauritius House
Intendance Street
Port Louis
Mauritius

NAMIBIA

Diamond Commission
Ministry of Mines and Energy
Private Bag 13297
Windhoek
Namibia

NORGE

Section for Public International Law
Department for Legal Affairs
Royal Ministry of Foreign Affairs
P.O. Box 8114
0032 Oslo
Norway

NEW ZEALAND

Certificate Issuing Authority:

Middle East and Africa Division
Ministry of Foreign Affairs and Trade
Private Bag 18 901
Wellington
New Zealand

Import and Export Authority:

New Zealand Customs Service
PO Box 2218
Wellington
New Zealand

DEN RUSSISKE FØDERATION

Gokhran of Russia
14, 1812 Goda St.
121170 Moscow
Russia

SIERRA LEONE

Ministry of Mineral Resources
Youyi Building
Brookfields
Freetown
Sierra Leone

SINGAPORE

Ministry of Trade and Industry
100 High Street
#0901, The Treasury,
Singapore 179434

SYDAFRIKA

South African Diamond Board
240 Commissioner Street
Johannesburg
South Africa

SRI LANKA

Trade Information Service
Sri Lanka Export Development Board
42 Nawam Mawatha
Colombo 2
Sri Lanka

SCHWEIZ

State Secretariat for Economic Affairs
Export Control Policy and Sanctions
Effingerstrasse 1
3003 Berne
Switzerland

TAIWAN, PENGHU, KINMEN OG MATSU, SÆRSKILT TOLDOMRÅDE

Export/Import Administration Division
Bureau of Foreign Trade
Ministry of Economic Affairs
Taiwan

TANZANIA

Commission for Minerals
Ministry of Energy and Minerals
PO Box 2000
Dar es Salaam
Tanzania

THAILAND

Ministry of Commerce
Department of Foreign Trade
44/100 Thanon Sanam Bin Nam-Nonthaburi
Muang District
Nonthaburi 11000
Thailand

TOGO

Directorate General — Mines and Geology
B.P. 356
216, Avenue Sarakawa
Lomé
Togo

TYRKIET

Foreign Exchange Department
Undersecretariat of Treasury
Hazine Mustesarligi Banka ve Kambiyo Genel Mudurlugu
İnönü Bulvarı No: 36, 06510 Emek
Ankara
Turkey

UKRAINE

Ministry of Finance
State Gemological Center
Degtyarivska St. 38-44
Kiev
04119 Ukraine

International Department
Diamond Factory »Kristall«
600 Letiya Street 21
21100 Vinnitsa
Ukraine

DE FORENEDE ARABISKE EMIRATER

Dubai Metals and Commodities Centre
PO Box 63
Dubai
United Arab Emirates

AMERIKAS FORENEDE STATER

U.S. Department of State
2201 C St., N.W.
Washington D.C.
United States of America

VENEZUELA

Ministry of Basic Industries and Mines
Av. La Estancia, Urb. Chuao, Torre Las Mercedes, Piso 9
Caracas
Venezuela

VIETNAM

Export-Import Management Department
Ministry of Trade of Vietnam
31 Trang Tien
Hanoi 10.000
Vietnam

ZIMBABWE

Principal Minerals Development Office
Ministry of Mines and Mining Development
Private Bag 7709, Causeway
Harare
Zimbabwe«.

BILAG II

»BILAG III

Liste over medlemsstaternes kompetente myndigheder og deres opgaver som omhandlet i artikel 2 og 19

BELGIEN

Federale Overheidsdienst Economie, KMO, Middenstand en Energie, Dienst Vergunningen/Service Public Fédéral Economie,

PME, Classes moyennes et Energie, Service Licence,
Italiëlei 124, bus 71
B-2000 Antwerpen
Tlf. (32-3) 206 94 70
Fax (32-3) 206 94 90
E-mail: kpcs-belgiumdiamonds@economie.fgov.be

I Belgien foretages den ved forordning (EF) nr. 2368/2002 foreskrevne kontrol af import og eksport af uslebne diamanter og toldbehandlingen kun hos:

The Diamond Office
Hovenierstraat 22
B-2018 Antwerpen

BULGARIEN

Ministry of Finance
External Finance Directorate
102, G. Rakovski str.
Sofia, 1040
Bulgaria
Tlf. (359-2) 98 59 24 01/98 59 24 10/98 59 24 15
Fax (359-2) 98 12 498
E-mail: feedback@minfin.bg

TJEKKIET

I Tjekkiet foretages den ved forordning (EF) nr. 2368/2002 foreskrevne kontrol af import og eksport af uslebne diamanter og toldbehandlingen kun hos:

Generální ředitelství cel
Budějovická 7
140 96 Praha 4
Česká republika
Tlf. (420-2) 61 33 38 41, (420-2) 61 33 38 59, mobil (420-737) 213 793
Fax (420-2) 61 33 38 70
E-mail: diamond@cs.mfcr.cz

TYSKLAND

I Tyskland foretages den ved forordning (EF) nr. 2368/2002 foreskrevne kontrol af import og eksport af uslebne diamanter, herunder udstedelse af fællesskabscertifikater, kun hos følgende myndighed:

Hauptzollamt Koblenz
Zollamt Idar-Oberstein
Zertifizierungsstelle für Rohdiamanten
Hauptstraße 197
D-55743 Idar-Oberstein
Tlf. (49-6781) 56 27-0
Fax (49-6781) 56 27-19
E-mail: poststelle@zabir.bfinv.de

Med henblik på denne forordnings artikel 5, stk. 3, artikel 6, 9, 10, 14, stk. 3, artikel 15 og 17, især vedrørende de særlige krav om indberetning til Kommissionen, skal følgende myndighed fungere som kompetent tysk myndighed:

Bundesfinanzdirektion Südost
Krelingstraße 50
D-90408 Nürnberg
Tlf. (49-911) 376 35 61, 376 35 86, 376 35 82
Fax (49-911) 376 22 70
E-mail: diamondcert@ofdn.bfinv.de

RUMÆNIEN

Autoritatea Națională pentru Protecția Consumatorilor
(National Authority for Consumer Protection)
Strada Georges Clemenceau Nr. 5, sectorul 1
Bd. Aviatorilor Nr. 72, sectorul 1 București, România,
(72 Aviatorilor Bvd., sector 1, Bucharest, Romania)
Cod postal (Postal code) 011865
Tlf. (40-21) 318 46 35 / 312 98 90 / 312 12 75
Fax (40-21) 318 46 35 / 314 34 62
www.anpc.ro

DET FORENEDE KONGERIGE

Government Diamond Office
Global Business Group
Room W 3.111.B
Foreign and Commonwealth Office
King Charles Street
London SW1A 2AH
Tlf. (44-207) 008 6903
Fax (44-207) 008 3905
E-mail: GDO@gtnet.gov.uk«

II

(Retsakter vedtaget i henhold til traktaterne om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab/Euratom, hvis offentliggørelse ikke er obligatorisk)

HENSTILLINGER

RÅDET

RÅDETS HENSTILLING

af 14. maj 2008

om de overordnede retningslinjer for medlemsstaternes og Fællesskabets økonomiske politikker (2008-2010)

(2008/390/EF)

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION,

som henviser til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 99, stk. 2,

som henviser til Kommissionens henstilling,

som henviser til drøftelserne i Det Europæiske Råd den 13.-14. marts 2008, og

som tager i betragtning, at Europa-Parlamentet har vedtaget en beslutning om Kommissionens henstilling,

HENSTILLER:

AFSNIT A

MAKROØKONOMISKE POLITIKKER FOR VÆKST OG BESKÆFTIGELSE

A.1. *Makroøkonomiske politikker, der skaber grundlag for mere vækst og flere arbejdspladser*

Sikre økonomisk stabilitet for at øge beskæftigelses- og vækstpotentialet

Sunde makroøkonomiske politikker og strukturreformer på produkt-, arbejds- og kapitalmarkederne er af afgørende betydning for en velafbalanceret økonomisk vækst og den fulde udnyttelse af vækstpotentialet. Pengepolitikken kan bidrage hertil, hvis den fokuserer på prisstabilitet og samtidig, uden at slække på målsætningen, understøtter andre generelle vækst- og beskæftigelsesorienterede økonomiske politikker. For nye medlemsstater er det vigtigt, at penge- og valutapolitikken bidrager til at opnå konvergens. Valutakursordningerne er en vigtig del af den overordnede ramme for den økonomiske politik og pengepolitikken og bør være orienteret mod opnåelse af en real og holdbar nominel konvergens. Deltagelse i ERM II på et passende tidspunkt efter tiltrædelsen vil være en hjælp i disse bestræbelser.

Hvis der opnås en sund budgetstilling, vil de automatiske budgetstabilisatorer kunne virke fuldt ud og symmetrisk i konjunkturcyklen med henblik på at stabilisere produktionstilvæksten omkring potentialet. For de medlemsstater, der allerede har opnået en sund budgetstilling, er udfordringen nu at fastholde denne stilling. For de øvrige medlemsstaters vedkommende er det vigtigt, at de træffer alle de korrigerende foranstaltninger, der er nødvendige for at nå deres mellemfristede budgetmål, især hvis de økonomiske forhold forbedres, og at de undgår procykliske politikker og opnår en situation, hvor der er tilstrækkelig plads til, at de automatiske stabilisatorer kan virke fuldt ud i konjunkturforløbet inden den næste økonomiske nedgang. I overensstemmelse med rapporten om en reform af stabilitets- og vækstpagten, som Det Europæiske Råd godkendte den 22. marts 2005, bør medlemsstater i euroområdet og ERM II-medlemsstater, der endnu ikke har nået deres mellemfristede budgetmål, nå op på en årlig konjunkturkorrigeret tilpasning, uden engangsforanstaltninger og andre midlertidige foranstaltninger, på 0,5 % af BNP som benchmark.

For de enkelte medlemsstater er de mellemfristede budgetmål differentierede for at tage hensyn til de forskellige økonomiske og budgetmæssige stillinger og udviklinger. I overensstemmelse med 2005-reformen af stabilitets- og vækstpagten vil de mellemfristede mål blive taget op til revision, for at der bedre kan tages hensyn til den finanspolitiske byrde som følge af aldringen. I overensstemmelse med 2005-reformen, kan en indførelse eller styrkelse af nationale budgetregler og institutioner, herunder overvågningsmekanismer, bidrage til at supplere pagten og støtte opnåelse af målene.

Det er en yderligere makroøkonomisk udfordring for nogle medlemsstater at operere i en situation, hvor de skal indhente et alvorligt efterslæb, der i forskellig grad ledsages af underskud på betalingsbalancen, hurtig kreditudvidelse og en udvikling af det finansielle system. En restriktiv finanspolitik, effektiv finansiel overvågning og en bedre konkurrenceevne er vigtige faktorer for at dæmme op for eksterne og interne ubalancer. En forsigtig finanspolitik er vigtig for at holde underskuddet på betalingsbalancen på et niveau, der sikrer sund ekstern finansiering. Ud over at bidrage til sunde budgetstillinger kan en restriktiv finanspolitik også begrænse risikoen for en kraftigt stigende indenlandsk efterspørgsel, der kan give vedvarende højere inflation og medføre makrofinansielle risici, der kan betyde udsving i de reelle valutakurser og et langvarigt tab af konkurrenceevne. Strukturreformer og passende koordinering af politikkerne spiller en vigtig rolle for, at økonomierne kan modstå eventuelle ugunstige udviklinger i den globale økonomi.

Retningslinje 1. At sikre økonomisk stabilitet med henblik på bæredygtig vækst

1. Medlemsstaterne bør i overensstemmelse med stabilitets- og vækstpagten overholde deres mellemfristede budgetmål. Så længe dette mål ikke er nået, bør de træffe alle de korrigerende foranstaltninger, der er nødvendige for at nå det. Medlemsstaterne bør undgå procykliske finanspolitikker. Endvidere skal de medlemsstater, der har uforholdsmæssigt store underskud, træffe virkningsfulde foranstaltninger for at sikre en hurtig korrektion af de uforholdsmæssigt store underskud.

2. Medlemsstater med et underskud på de løbende poster, som risikerer at blive uholdbart, bør forsøge at korrigere underskuddet ved at gennemføre strukturreformer, fremme den eksterne konkurrenceevne og eventuelt bidrage til at korrigere underskuddet via deres finanspolitik. Se også den integrerede retningslinje »At bidrage til en dynamisk og velfungerende ØMU« (nr. 6).

Sikre den økonomiske og finanspolitiske holdbarhed som grundlag for øget beskæftigelse

Uden ændringer i politikker og adfærd i bredere forstand vil EU's aldrende befolkning give problemer for Den Europæiske Unions økonomis langsigtede bæredygtighed som følge af lavere potentiel produktion pr. capita på grund af færre personer i den arbejdsdygtige alder og større udgifter til pensions-, socialsikrings- og sundhedssystemerne. Hvis der ikke tages fat på denne potentielle udvikling i tide, vil den føre til en væsentlig forøgelse af gældsbyrden. Som det fremgår af Kommissionens holdbarhedsrapport, er risikoen i den henseende særdeles høj i nogle medlemsstater og mellemstor i andre.

Medlemsstaterne bør afhjælpe de økonomiske virkninger af aldringen i overensstemmelse med den veletablerede trestrengede strategi til imødegåelse af aldringens budgetmæssige virkninger. Dette omfatter en passende kombination af politikker med henblik på at opnå en reduktion af gælden i et tilfredsstillende tempo, bl.a. ved at nå de mellemfristede mål, og skabe incitamenter, der kan hæve beskæftigelsesgraden og øge arbejdskraftudbuddet, således at virkningen af det fremtidige fald i antallet af personer i den arbejdsdygtige alder udlignes, samt reformer af pensions- og sundhedssystemerne. Det er også vigtigt at modernisere de sociale beskyttelsessystemer for at sikre, at de er finansielt holdbare, give personer i den arbejdsdygtige alder incitamenter til at blive på arbejdsmarkedet og samtidig sikre, at systemerne opfylder deres mål om tilgængelighed og effektivitet. Et bedre samspil mellem de sociale beskyttelsessystemer og arbejdsmarkederne kan fjerne forvridninger og tilskynde folk til at blive længere på arbejdsmarkedet set på baggrund af en øget forventet levetid. Sundhedsfremmende politikker, herunder forebyggende sundhedspleje, kan bidrage til at øge den del af livet, hvor man er ved godt helbred, og dermed støtte sundhedssystemernes bæredygtighed.

Retningslinje 2. At sikre den økonomiske og finanspolitiske holdbarhed som grundlag for øget beskæftigelse

Medlemsstaterne bør i lyset af de forventede udgifter som følge af den aldrende befolkning

1. sørge for, at den offentlige gæld nedbringes i et tilfredsstillende tempo, så de offentlige finanser styrkes

2. reformere og styrke pensions-, socialsikrings- og sundhedssystemerne for at sikre, at de er finansielt bæredygtige og socialt hensigtsmæssige og tilgængelige

3. træffe foranstaltninger, der kan øge arbejdsmarkedsdeltagelsen og arbejdskraftudbuddet, især hvad angår kvinder, unge og ældre arbejdstagere, samt fremme en livscyklustilgang til arbejde for at øge antallet af udførte arbejdstimer.

Se også den integrerede retningslinje »At anlægge en livscyklustilgang til arbejde« (nr. 18 samt nr. 4, 19 og 21).

Fremme af en vækst- og beskæftigelsesorienteret samt effektiv ressourceallokering

Veludformede skatte- og udgiftssystemer, der fremmer en effektiv ressourceallokering, er nødvendige, hvis den offentlige sektor i fuldt omfang skal kunne bidrage til vækst og beskæftigelse. Det kan opnås ved at kanalisere udgifterne til

vækstfremmende områder som forskning og udvikling (FoU), fysisk infrastruktur, miljøvenlige teknologier, menneskelig kapital og viden, uden at det skader målene om økonomisk stabilitet og bæredygtighed. Offentlige midler skal anvendes så effektivt om muligt. Medlemsstaterne kan bidrage til at kontrollere udgiftskategorier gennem hensigtsmæssige budgetinstitutioner og finanspolitiske rammer som f.eks. anvendelse af udgiftsregler og resultatbudgettering, der flytter fokus væk fra udgifter og i retning af resultater, og ved at indføre mekanismer, der kan sikre, at de enkelte reformforanstaltninger og overordnede reformpakker er velgennemtænkte. Nøgleprioriteter for EU's økonomi er at sikre, at skattestrukturerne og samspillet med overførselssystemerne øger incitamenterne til at arbejde og investere, at fremme en højere vækst gennem højere beskæftigelse og investeringer og at forhøje effektiviteten af udgifterne med henblik på at forhøje kvaliteten af de offentlige finanser.

Retningslinje 3. At fremme en vækst- og beskæftigelsesorienteret samt effektiv ressourceallokering

Medlemsstaterne bør, uden at det berører retningslinjerne om økonomisk stabilitet og bæredygtighed, ændre den offentlige udgiftsstruktur og styrke vækstfremmende områder i overensstemmelse med Lissabonstrategien, tilpasse skattestrukturerne, så de styrker vækstpotentialet, sikre, at der indføres mekanismer, der gør det muligt at vurdere forholdet mellem de offentlige udgifter og gennemførelsen af de politiske målsætninger, og sikre reformpakkernes overordnede sammenhæng.

Se også den integrerede retningslinje »At tilskynde til bæredygtig ressourceanvendelse og styrke synergierne mellem miljøbeskyttelse og vækst« (nr. 11).

Sikre, at lønudviklingen bidrager til vækst og stabilitet og supplerer strukturreformerne

Lønudviklingen kan bidrage til stabile makroøkonomiske forhold og til et beskæftigelsesfremmende policy-mix. Det kræver, at reallønsstigningerne er i overensstemmelse med den underliggende produktivitetsvækst på mellemlang sigt og er forenelige med en rentabilitet, der giver mulighed for produktivitets-, kapacitets- og beskæftigelsesfremmende investeringer. Det kræver, at midlertidige faktorer såsom variationer i produktiviteten forårsaget af cykliske faktorer eller punktuelle stigninger i den samlede inflationsrate ikke medfører en uholdbar tendens i lønvæksten, og at lønudviklingen afspejler lokale arbejdsmarkedsforhold. I lande med faldende markedsandele er løntilbageholdenhed sammen med reformer, der øger produktiviteten, nødvendige for at sikre, at enhedslønomkostningerne tilpasses for at genoprette konkurrenceevnen. Disse problemstillinger må indgå i den løbende dialog og informationsudveksling mellem de pengepolitiske og finanspolitiske myndigheder og arbejdsmarkedets parter via den makroøkonomiske dialog.

Retningslinje 4. At sikre, at lønudviklingen bidrager til makroøkonomisk stabilitet og vækst. Medlemsstaterne bør for at øge omstillingsevnen sørge for de rette rammebetingelser for lønforhandlingssystemerne med fuld respekt for arbejdsmarkedets parter med henblik på at fremme en udvikling i de nominelle løn- og arbejdskraftomkostninger, der er forenelig med prisstabilitet og produktivitetstendensen på mellemlang sigt under hensyntagen til forskelle i kvalifikationer og lokale arbejdsmarkedsforhold.

Se også den integrerede retningslinje »At sikre en beskæftigelsesfremmende udvikling af arbejdskraftomkostninger og lønfastsættelsesmekanismer« (nr. 22).

Større sammenhæng mellem den makroøkonomiske politik, strukturpolitikken og beskæftigelsespolitikken

Formålet med sunde makroøkonomiske politikker er at skabe betingelser, der er fremmende for jobskabelse og vækst. Strukturreformer, der er i overensstemmelse med sunde budgetstillinger på kort og mellemlang sigt, er af væsentlig betydning for øget produktivitet og beskæftigelse på mellemlang sigt og fører således til fuld udnyttelse og styrkelse af vækstpotentialet. De bidrager også til finanspolitisk holdbarhed, makroøkonomisk stabilitet og modstandskraft over for chok. Samtidig er passende makroøkonomiske politikker vigtige for at drage fuld fordel af strukturreformerne med hensyn til vækst og beskæftigelse. Et vigtigt træk i medlemsstaternes overordnede økonomiske strategi er at sikre, at de har et sammenhængende sæt af strukturpolitikker, der understøtter de makroøkonomiske rammer, og omvendt. Markedsreformerne og investering i menneskelig kapital skal især forbedre økonomiernes generelle omstillings- og tilpasningsevne over for ændringer i de konjunkturbetingede økonomiske forhold og også over for mere langsigtede tendenser som globalisering og teknologi. Derfor er reformer af skatte- og overførselssystemerne vigtige, så det kan betale sig at arbejde, og at incitamenterne til ikke at deltage på arbejdsmarkedet begrænses til et minimum.

Retningslinje 5. At fremme større sammenhæng mellem makroøkonomiske politikker, strukturpolitikker og beskæftigelsespolitikker

Medlemsstaterne bør gennemføre reformer på arbejds- og produktmarkederne, der både øger vækstpotentialet og støtter de makroøkonomiske rammer ved at øge fleksibiliteten, faktormobiliteten og tilpasningsevnen på arbejds- og produktmarkederne som svar på globalisering, teknologiske fremskridt, efterspørgselsændringer og konjunkturbetingede ændringer. Medlemsstaterne bør navnlig: sætte yderligere gang i reformer af skatte- og overførselssystemer for at forbedre incitamenterne og gøre det økonomisk interessant at arbejde, øge arbejdsmarkedernes tilpasningsevne ved at kombinere fleksibilitet og sikkerhed og forbedre beskæftigelsesegnetheden gennem investeringer i menneskelig kapital.

Se også den integrerede retningslinje »At skabe større fleksibilitet kombineret med sikkerhed i beskæftigelsen og begrænse segmenteringen af arbejdsmarkedet samtidig med at arbejdsmarkedsparternes rolle respekteres« (nr. 21, nr. 19).

A.2. ***Sikre et dynamisk, velfungerende euroområde***

Siden oprettelsen af euroområdet for næsten ti år siden har yderligere fire lande tilsluttet sig euroområdet. Euroen har bidraget til at sikre økonomisk stabilitet i landene i euroområdet ved efterfølgende at skabe gunstige finansieringsvilkår og afbøde virkningerne af eksterne valutakurssvingninger. Dæmpet vækst i visse dele af euroområdet og vedvarende forskelle i vækst og inflation mellem landene i euroområdet rejser spørgsmål om, hvorvidt den interne tilpasning i euroområdet fungerer smidigt, og antyder, at den økonomiske politik og forvaltningsstrukturerne endnu ikke er tilpasset i et omfang, der gør det muligt at drage fuld nytte af den monetære union. Da landene i euroområdet ikke længere kan føre den penge- og valutapolitik, de måtte ønske, er yderligere strukturreformer af afgørende betydning for fremme af en smidig tilpasning til økonomiske chok og genvinding af konkurrenceevnen og dermed skabelse af et bæredygtigt grundlag for den økonomiske vækst.

Policy-mixet i euroområdet skal støtte økonomisk vækst og samtidig sikre den langsigtede holdbarhed og stabilitet. I den nuværende situation er det vigtigt, at policy-mixet understøtter tilliden hos forbrugere og investorer, hvilket også indebærer en forpligtelse til at sikre stabilitet på mellemlang sigt. Budgetpolitikken skal sikre en budgetstilling, der støtter prisstabilitet og dels tager højde for behovet for at forberede sig på virkningen af befolkningens aldring, dels sikrer en sammensætning af de offentlige udgifter og indtægter, der fremmer økonomisk vækst. I april 2007 var Eurogruppen enig om, at de fleste af euroområdets medlemmer ved at udnytte de gunstige konjunkturbetingelser ville nå deres mellemfristede målsætninger i 2008 eller 2009, og at de alle bør sigte mod 2010 som det seneste tidspunkt. Da den offentlige sektor spiller en stor rolle i den økonomiske aktivitet i euroområdet, har kvaliteten af de offentlige finanser en betydelig indflydelse på de økonomiske resultater. Det er også afgørende, at midlerne bruges effektivt med henblik på at forbedre vækstpotentialet og nedbringe forvridninger som følge af finansieringen af de offentlige aktiviteter til et minimum. Omfattende strukturreformer vil give euroområdet mulighed for at hæve sit vækstpotentiale over tid og sikre, at en stærkere vækst ikke medfører en risiko for højere inflation. Reformer, der fører til mere smidige, rummelige og integrerede arbejdsmarkeder, mere konkurrence på produktmarkederne og stærkere integration af finansmarkederne ledsaget af vækst- og stabilitetsorienterede makroøkonomiske politikker, er særdeles vigtige for medlemsstaterne i euroområdet, da de har stor betydning for deres evne til at tilpasse sig chok.

For at euroområdet skal kunne bidrage til international økonomisk stabilitet og bedre kunne repræsentere sine økonomiske interesser, er det afgørende, at det spiller sin rolle fuldt ud i det internationale monetære og økonomiske samarbejde. Udpegelsen i 2005 af en formand for eurogruppen for en toårig periode har eksempelvis gjort euroområdets repræsentation udadtil mere stabil, men repræsentationen udadtil bør forbedres i overensstemmelse med de eksisterende aftaler, så euroområdet kan indtage en ledende strategisk rolle i udviklingen af det globale økonomiske system, der står i et rimeligt forhold til dets økonomiske vægt.

De afsmittende effekter er meget kraftige og behovet for en fælles dagsorden særdeles stærkt i euroområdet. Fælles valuta og fælles pengepolitik giver koordineringen en ekstra dimension, der kan styrke euroområdets rolle ved at fremme vækst og beskæftigelse i hele EU.

Retningslinje 6. At bidrage til en dynamisk og velfungerende ØMU. Medlemsstaterne i euroområdet skal sikre en bedre koordinering af deres økonomiske politik og budgetpolitik. De skal navnlig:

1. være særlig opmærksomme på de offentlige finansers finansielle holdbarhed i fuld overensstemmelse med stabilitets- og vækstpagten

2. bidrage til et policy-mix, der støtter et økonomisk opsving og er foreneligt med prisstabilitet og derved øger tilliden hos erhvervslivet og forbrugerne på kort sigt, men som samtidig er foreneligt med en langsigtet bæredygtig vækst

3. presse på med strukturreformer, der kan forbedre euroområdets vækstpotentiale på lang sigt og forbedre produktiviteten, konkurrenceevnen og den økonomiske tilpasning til asymmetriske chok under særlig hensyntagen til beskæftigelsespolitikken og

4. sikre, at euroområdets indflydelse i det globale økonomiske system står i et rimeligt forhold til dets økonomiske vægt.

AFSNIT B

MIKROØKONOMISKE REFORMER, DER SKAL ØGE EU'S VÆKSTPOTENTIALE

Strukturreformer er vigtige, hvis EU's vækstpotentiale skal øges, og den makroøkonomiske stabilitet støttes, da sådanne reformer øger den europæiske økonomis effektivitet og tilpasningsevne. Produktivitetsforbedringer opnås ved konkurrence, menneskelig kapital, investeringer og innovation. At øge Europas vækstpotentiale kræver fremskridt, både hvad angår jobskabelse og produktivitetsvækst. EU har i over ti år haltet bagefter USA's produktivitetsvækst, men siden midten af 2005 er produktivitetsstigningen i EU taget til, selv om produktivitetsstigningen i flere servicesektorer er gået i stå. At bevare denne forbedring er en stor udfordring for EU, især i lyset af den aldrende befolkning. Alene befolkningens aldring forventes næsten at halvere det nuværende vækstpotentiale. Det er således helt afgørende fortsat at forbedre produktiviteten, at sørge for en bedre uddannet, kvalificeret og motiveret arbejdsstyrke og øge antallet af udførte arbejdstimer, hvis levestandarden skal opretholdes og øges fremover, og der skal sikres et højt socialt beskyttelsesniveau. Endvidere vil øget samarbejde mellem de forskellige statslige niveauer give mulighed for en mere sammenhængende, koordineret og effektiv beslutningsproces.

B.1. *Viden og innovation — drivkræfter for en bæredygtig vækst*

Viden, der indhentes gennem investeringer i FoU, innovation, uddannelse, kvalifikationer og livslang læring, er vigtige drivkræfter for langsigtet vækst. Politikker, der sigter mod at øge investeringer i viden og styrke innovationskapaciteten i EU's økonomi, er selve kernen i Lissabonstrategien for vækst og beskæftigelse. Derfor er de nationale og regionale programmer for perioden 2007-2013 i stigende grad rettet mod investeringer på disse områder i overensstemmelse med Lissabonmålene.

Øge og forbedre investeringerne i FoU med henblik på at etablere et europæisk videnrum

Et højt FoU-niveau er afgørende for den innovative proces og yder derfor et vigtigt bidrag til EU's fremtidige konkurrenceevne. FoU påvirker økonomisk vækst på mange måder: For det første kan det medvirke til at skabe nye markeder eller produktionsprocesser, for det andet kan det føre til gradvis forbedring af allerede eksisterende produkter og produktionsprocesser, for det tredje forøger det et lands evne til at absorbere nye teknologier og for det fjerde fremmer det det innovative potentiale. Gennem opnåelse af bæredygtig vækst kan miljøteknologier og miljøinnovation spille en vigtig rolle.

EU bruger for øjeblikket omkring 1,85 % af BNP på FoU (fra under 0,5 % til over 4 % af BNP i de forskellige medlemsstater). Udgifterne til FoU i forhold til BNP er faldet en smule siden 2000. Desuden finansieres kun omkring 55 % af forskningsudgifterne i EU af erhvervslivet. Det lave niveau for private FoU-investeringer er én af hovedårsagerne til innovationskløften mellem EU og USA. Det er nødvendigt at gøre hurtigere fremskridt med at oprette det europæiske forskningsrum og opfylde det fælles EU-mål om at øge forskningsinvesteringerne til 3 % af BNP inden 2010. Medlemsstaterne opfordres til inden for rammerne af deres nationale reformprogrammer og årlige gennemførelsesrapporter at gøre rede for deres FoU-udgiftsmål og deres foranstaltninger til at nå disse mål og lægge særlig vægt på at integrere den europæiske dimension i deres nationale FoU-politikker. Den største udfordring er at få indført rammevilkår, instrumenter og incitamenter for at få virksomhederne til at investere mere i forskning.

De offentlige forskningsbevillinger skal bruges mere effektivt, og forbindelserne mellem den offentlige forskning og den private sektor skal forbedres. Ekspertisecentre og -netværk bør udbygges og moderne forskningsinfrastruktur udvikles på koordineret vis, de offentlige støtteordninger bør anvendes bedre for at øge den private sektors innovation, og det bør i højere grad sikres, at de offentlige investeringer får en løftestangseffekt, og at forskningsinstitutionernes og universiteternes administration moderniseres. Det er også vigtigt at sikre, at virksomhederne opererer i et konkurrencepræget miljø, da konkurrence er et vigtigt incitament for private investeringer i innovation. Der må endvidere gøres en stor indsats for at øge antallet af kvalificerede forskere, der arbejder i Europa, især ved at få flere studerende ind på de naturvidenskabelige, tekniske og ingeniørvidenskabelige fag, forbedre forskernes karrieremuligheder og mindske hindringerne for forskeres internationale, europæiske og tværfaglige mobilitet, herunder ansættelse og reintegration af højt kvalificerede fastboende udenlandske og andre udenlandske forskere og studerende. Den europæiske dimension af FoU bør styrkes med hensyn til fælles finansiering, udvikling af en kritisk masse af forskere og et optimalt antal forskningsinfrastrukturer på EU-plan på prioriterede områder, der kræver betydelige midler, og gennem fjernelse af hindringer for forskeres, universitetslæreres og studerendes mobilitet. For at øge evnen til at skabe og tilegne sig ny viden skal der udfoldes flere bestræbelser på at forbedre og opretholde kvaliteten af uddannelserne, navnlig de videregående uddannelser.

Retningslinje 7. At øge og forbedre investeringerne i FoU, navnlig fra det private erhvervsliv. I den henseende bekræftes det overordnede mål på 3 % af BNP i 2010 med en passende fordeling mellem private og offentlige investeringer, således at medlemsstaterne fastsætter specifikke mellemliggende niveauer. Medlemsstaterne bør endvidere udvikle en vifte af foranstaltninger, der er egnede til at fremme FoU, navnlig erhvervslivets FoU, ved:

1. at forbedre rammevilkårene og sørge for, at virksomhederne opererer i et tilstrækkeligt konkurrencepræget og attraktivt miljø

2. at sikre mere effektive og virkningsfulde offentlige investeringer i FoU og udvikle offentlig-private partnerskaber (OPP)

3. at udbygge og styrke ekspertisecentre på medlemsstaternes uddannelses- og forskningsinstitutioner og om nødvendigt skabe nye, samt forbedre samarbejde og teknologioverførsel mellem offentlige forskningsinstitutter og private virksomheder

4. at videreudvikle og gøre bedre brug af incitamenter, der kan virke som løftestang for privat FoU

5. at modernisere forvaltningen af forskningsinstitutioner og universiteter

6. at sikre et tilstrækkeligt antal kvalificerede forskere ved at få flere studerende ind på de naturvidenskabelige, tekniske og ingeniørvidenskabelige fag og fremme karrieremulighederne og den europæiske, internationale og tværfaglige mobilitet for FoU-specialister.

Fremme af innovation

Dynamikken i europæisk økonomi er afhængig af dens kreativitets- og innovationsevne. Der skal være de rette økonomiske rammevilkår for innovation. Det indebærer velfungerende finans- og produktmarkeder samt en effektiv og overkommelig håndhævelse af intellektuelle ejendomsrettigheder. Innovationer bliver ofte indført på markedet af nye virksomheder, som kan have meget svært ved at opnå finansiering. Derfor vil foranstaltninger, som tager sigte på oprettelse af innovative virksomheder og deres vækst, herunder bedre adgang til finansiering, kunne fremme innovativ virksomhed. Teknologispredning og politikker med henblik på en bedre integration af nationale innovations- og uddannelsessystemer kan fremmes gennem udvikling af innovationscentre og -netværk samt tjenester til innovationsstøtte rettet mod SMV'er. Overførsel af viden gennem forskermobilitet, udenlandske direkte investeringer eller importeret teknologi er særlig fordelagtig for tilbagestående lande og regioner. Det er også afgørende yderligere at styrke integrationen af videntrekanten — FoU, uddannelse og innovation. Navnlig kvalitetsuddannelsessystemer er blandt forudsætningerne for ekspertise og innovation.

EU's bredt baserede innovationsstrategi omhandler derfor intellektuelle ejendomsrettigheder, standardisering, anvendelse af offentlige udbud til at fremme innovation, fælles teknologiinitiativer, styrkelse af innovation på højteknologimarkeder, samarbejde mellem højere læreanstalter, forskningsinstitutioner og erhvervsliv, herunder open source innovation, fremme af innovation på regionalt niveau, innovation inden for tjenesteydelser og ikke-teknologisk innovation samt en forbedring af virksomhedernes adgang til finansiering, især risikovillig kapital. Det er nødvendigt, at EU finder løsninger med henblik på en ordning for bilæggelse af retstvister om patenter og et EF-patent.

Retningslinje 8. At fremme alle former for innovation. Medlemsstaterne bør fokusere på:

1. bedre tjenester til innovationsstøtte, navnlig til spredning og teknologioverførsel

2. oprettelse og videreudvikling af innovationscentre, netværk og virksomhedskuvøser, der samler universiteter, forskningsinstitutioner og virksomheder, både på regionalt og lokalt plan, og bidrager til at slå bro over teknologikløften mellem regionerne

3. incitamenter til tværnational videnoverførsel, herunder gennem udenlandske direkte investeringer

4. tilskyndelse til offentlige indkøb af innovative produkter og tjenester

5. bedre adgang til national og international finansiering

6. effektive og overkommelige midler til at håndhæve intellektuelle ejendomsrettigheder.

Spredning af informations- og kommunikationsteknologi (ikt) i overensstemmelse med målene og tiltagene i *i*2010-initiativet er ligeledes en vigtig vej til at forbedre produktiviteten og dermed den økonomiske vækst. EU har ikke været i stand til at høste det fulde udbytte af informations- og kommunikationsteknologier (ikt), navnlig på grund af den fortsatte underinvestering i ikt, organisationsinnovation og kompetenceopbygning på dette område. En bredere og mere effektiv anvendelse af ikt og indførelse af et fuldt integreret indre marked for elektroniske kommunikationstjenester vil styrke de europæiske virksomheders fremtidige konkurrenceevne. Det er også vigtigt at nedbringe og forebygge fragmentering af det »indre e-marked«, ved at medlemsstaterne indfører kompatible e-tjenester i alle segmenter. Åbne ikt-standarder er nyttige som grundlag for interoperabilitet og innovation. Sikkerhed i forbindelse med netværk og datasikkerhed og -hemmelig samt konvergens bør garanteres. Medlemsstaterne bør tilskynde til udbredelse af bredbåndsnet, herunder i utilstrækkeligt dækkede områder, med henblik på at udvikle videnøkonomien og mindske de regionale skævheder i henseende til økonomisk, social og kulturel udvikling og fremme vækst og innovation inden for nye tjenester ved at fremme udbredelsen af højhastighedsbredbåndsnet.

Retningslinje 9. At lette spredning og effektiv anvendelse af ikt og udvikle et bredt favnende og inkluderende informationssamfund. Medlemsstaterne bør:

1. tilskynde til udstrakt brug af ikt i offentlige forvaltninger, SMV'er og husholdninger

2. fastsætte den nødvendige ramme for de dermed forbundne ændringer i arbejdstilrettelæggelsen

3. fremme en stærk europæisk industri inden for ikt-nøgleområder

4. tilskynde til udvikling af stærke ikt- og indholdsindustrier samt velfungerende markeder

5. sikre netværks- og informationssikkerhed samt konvergens og interoperabilitet med henblik på at skabe et informationsrum uden grænser

6. tilskynde til udbredelse af bredbåndsnet, bl.a. i de utilstrækkeligt dækkede områder, med henblik på udvikling af videnøkonomien. Se også den integrerede retningslinje »At skabe større fleksibilitet kombineret med sikkerhed i beskæftigelsen og begrænse segmenteringen af arbejdsmarkedet samtidig med at arbejdsmarkedsparternes rolle respekteres« (nr. 21).

Styrkelse af det europæiske industrielle grundlags konkurrencefordele

Et stærkt industrielt grundlag har afgørende betydning for EU's økonomi. EU's konkurrenceevne afhænger af økonomiens evne til at orientere aktiviteter mod sektorer med høj produktivitet. En tilgang, hvor de offentlige politikker fremmer innovation og beskæftigelse, og hvori regionale og andre politikker indgår, bidrager til at styrke EU's industrielle grundlag. For at styrke og bevare sin økonomiske og teknologiske førerstilling skal EU endvidere øge sin evne til at udvikle og markedsføre nye teknologier, herunder ikt og miljøteknologier. De synergier, der opstår, når medlemsstaterne i fællesskab tager udfordringer op på europæisk plan i forbindelse med forskning, regulering og finansiering, fordi de har svært ved at tackle markedssvigt hver for sig, bør analyseres og udnyttes. EU har endnu ikke været i stand til at udnytte sit teknologiske potentiale fuldt ud. EU's industripolitik bør have som mål at skabe lige erhvervsvilkår baseret på fair konkurrence. Ved at samle særlig fremragende forskning i Europa og udvikle offentlig-private partnerskaber og samarbejde mellem medlemsstaterne, når det er mere fordelagtigt for samfundet end for den private sektor, vil man kunne udnytte dette teknologiske potentiale bedre.

Retningslinje 10. At styrke det europæiske industrielle grundlags konkurrencefordele. EU har brug for en solid industristruktur på hele sit område. En moderne og aktiv industripolitik, der er nødvendig, forudsætter, at det industrielle grundlags konkurrencefordele styrkes, bl.a. gennem attraktive rammevilkår for både produktion og tjenesteydelser, samtidig med at det sikres, at indsatsen koordineres på nationalt, tværnationalt og europæisk plan. Medlemsstaterne bør:

1. først identificere merværdien og konkurrenceparametrene i de industrielle nøglesektorer og tackle de udfordringer, der følger af globaliseringen

2. også fokusere på udviklingen af nye teknologier og markeder

   a) dette indebærer især en forpligtelse til at fremme nye teknologiinitiativer baseret på offentlig-private partnerskaber og samarbejde mellem medlemsstaterne, der kan hjælpe med at tackle egentlige markedssvigt

   b) det indebærer også oprettelse og udvikling af netværk af regionale eller lokale klynger i hele EU med større inddragelse af SMV'er.

Se også den integrerede retningslinje »At forbedre matchningen af arbejdsmarkedsbehovene« (nr. 20).

Fremme af en bæredygtig ressourceanvendelse

Hvis EU fortsat skal gøre fremskridt, skal der tages fat på en række ressource- og miljømæssige udfordringer, som vil bremse væksten fremover, hvis der ikke tages fat på dem, eller hvis de tackles på en ikke-omkostningseffektiv måde. Den seneste udvikling har understreget, hvor vigtig energieffektivitet er, og hvor vigtigt det er at gøre den europæiske økonomi mindre sårbar over for svingninger i oliepriserne. Det er nødvendigt med en samlet tilgang til klima- og energipolitikken for at

øge forsyningssikkerheden, sikre en konkurrencedygtig EU-økonomi og rimelige energipriser samt bekæmpe klimaforandringer. Både medlemsstaterne og EU skal bidrage til at nå EU's mål om, at drivhusgasemissionerne senest i 2020 skal være nedbragt med mindst 20 %, at vedvarende energi skal udgøre 20 % af energiforbruget, og at energieffektiviteten skal være øget med 20 %, samt til forberedelserne på at reducere drivhusgasemissionerne med 30 % senest i 2020 som EU's bidrag til en global og omfattende aftale for perioden efter 2012, forudsat at andre industrilande forpligter sig til tilsvarende emissionsreduktioner, og at de udviklingslande, der er længst fremme, yder et passende bidrag. Der bør udvikles politikker for at sikre, at målene nås på den økonomisk mest effektive måde og med så lave omkostninger som muligt. Det bliver en afgørende udfordring at sikre, at overgangen til en økonomi med lavt CO_2-udslip håndteres på en måde, der er forenelig med EU's konkurrenceevne, som støtter sund og holdbar forvaltning af de offentlige finanser, og som bidrager til bredere vækstmål, der er i overensstemmelse med Lissabonstrategien for vækst og beskæftigelse. Det er af afgørende betydning, at medlemsstaterne fortsat bekæmper klimaændringer for at undgå, at den globale temperatur stiger med mere end 2 °C i forhold til det førindustrielle niveau, samtidig med at Kyotomålene samt 2020-målene gennemføres på en omkostningseffektiv måde. Medlemsstaterne bør engagere sig i at standse tabet af biodiversitet inden 2010 og bevare økosystemfunktioner, navnlig ved at indarbejde et sådant krav i andre politikker, i betragtning af biodiversitetens betydning for visse økonomiske sektorer.

Det er af afgørende betydning, at der udvikles en effektiv og bæredygtig transportpolitik, bl.a. ved at tillade en effektiv internalisering af eksterne omkostninger. I den forbindelse spiller brugen af markedsbaserede instrumenter en nøglerolle for at få priserne til bedre at afspejle miljøødelæggelse og samfundsmæssige omkostninger, og det er vigtigt at lade passende prissignaler slå fuldt igennem. EU's emissionshandelsordning bør også styrkes. Fremme af udvikling og brug af miljøvenlige teknologier og miljøinnovationer, flere grønne offentlige indkøb, under særlig hensyntagen til SMV'er, og fjernelse af tilskud, der har negative miljøvirkninger, samt andre politikinstrumenter, herunder beskatning, miljøstøtte og miljøafgifter, kan forbedre de innovative resultater og øge deres bidrag til en bæredygtig udvikling. EU-virksomhederne er for eksempel blandt de førende i verden med hensyn til at udvikle nye vedvarende energiteknologier. I en situation, hvor der er et konstant opadgående pres på energipriserne, og der bliver stadig flere trusler mod klimaet, er det vigtigt at presse på for at forbedre energieffektiviteten som et bidrag til såvel vækst som bæredygtig udvikling.

Retningslinje 11. At tilskynde til en bæredygtig ressourceanvendelse og styrke synergierne mellem miljøbeskyttelse og vækst. Medlemsstaterne bør:

1. prioritere energieffektivitet og kraftvarmeproduktion, udvikling af bæredygtige, herunder vedvarende, energikilder og hurtig udbredelse af miljøvenlige og miljøeffektive teknologier, a) dels inden for det indre marked, navnlig på transport- og energiområdet, bl.a. for at gøre den europæiske økonomi mindre sårbar over for udsving i oliepriserne, b) dels over for resten af verden som en sektor med et betydeligt eksportpotentiale

2. fremme udviklingen af midler til internalisering af eksterne miljøomkostninger og afkobling af økonomisk vækst fra miljøødelæggelser. Gennemførelsen af disse prioriteter bør være i overensstemmelse med gældende fællesskabslovgivning og med de tiltag og instrumenter, der foreslås i handlingsplanen for miljøteknologier (ETAP), bl.a. ved a) anvendelse af markedsbaserede instrumenter, b) risikofonde og FoU-midler, c) fremme af bæredygtige produktions- og forbrugsmønstre, herunder flere grønne offentlige indkøb, d) særlig hensyntagen til SMV'er og e) en reform af tilskud, der har betydelige negative miljøvirkninger og er uforenelige med en bæredygtig udvikling, med henblik på deres gradvise fjernelse

3. forfølge målet om at standse tabet af biodiversitet inden 2010, navnlig ved at indarbejde et sådant krav i andre politikker, i betragtning af biodiversitetens betydning for visse økonomiske sektorer

4. fortsat bekæmpe klimaændringer og samtidig gennemføre Kyotomålene på en omkostningseffektiv måde, navnlig i forhold til SMV'er.

Se også den integrerede retningslinje »At fremme en vækst- og beskæftigelsesorienteret samt effektiv ressourceallokering« (nr. 3).

B.2. ***EU skal være et mere attraktivt sted at investere og arbejde***

Den Europæiske Unions tiltrækningskraft som investeringssted afhænger blandt andet af, hvor store og åbne dens markeder er, af reguleringssituationen og af arbejdsstyrkens og infrastrukturens kvalitet.

Udbygning og udvikling af det indre marked

Det indre marked for varer er forholdsvis velintegreret, men markedet for tjenesteydelser er fortsat både i retlig henseende og i praksis temmelig opsplittet. En fuldstændig og rettidig gennemførelse af servicedirektivet vil være et vigtigt skridt mod et fuldt ud funktionsdygtigt indre marked for tjenesteydelser. Fjernelse af alle hindringer, bl.a. ved at lette de administrative byrder for tværnationale aktiviteter, vil bidrage til at frigøre det uudnyttede potentiale i den europæiske tjenestesektor. Det er vigtigt at forbedre skatte- og afgiftsrammerne. Det indre markeds funktionsmåde kan forbedres gennem en vedvarende indsats for at bekæmpe skattesvig og fjerne skadelig konkurrence på skatte- og afgiftsområdet og gennem et styrket samarbejde om skatte- og afgiftsspørgsmål mellem medlemsstaterne og, hvor det er relevant, på europæisk plan under iagttagelse af de nationale kompetencer. Der vil fortsat blive arbejdet med dette område, bl.a. ved at gøre noget ved hindringerne for det indre marked. Endelig vil en fuld integration af de finansielle markeder i kraft af gennemførelse af den strategi, der er omhandlet i hvidbogen om finansielle tjenesteydelser 2005-2010, bidrage til at øge produktionen og beskæftigelsen gennem en mere effektiv kapitalallokering og bedre vilkår for virksomhedsfinansiering.

Medlemsstaterne har gjort fremskridt med gennemførelsen af direktiverne om det indre marked. Ikke desto mindre bør yderligere forbedringer være en prioritet for at drage fuld fordel af et fælles europæisk marked. Desuden bliver direktiverne ofte hverken gennemført eller anvendt korrekt, hvilket ses af de mange overtrædelsesprocedurer, der bliver indledt af Kommissionen. Medlemsstaterne bør udveksle bedste praksis og samarbejde mere positivt indbyrdes og med Kommissionen for at sikre, at de giver borgere og erhvervsliv det fulde udbytte af lovgivningen om det indre marked. For eksempel er der meget, der kan forbedres i den praksis, der benyttes ved offentlige indkøb. Forbedringerne bør udmønte sig i, at en større del af de offentlige indkøb bliver sendt i udbud. Desuden vil flere åbne udbud give betydelige budgetbesparelser for medlemsstaterne.

Retningslinje 12. At udbygge og uddybe det indre marked. Medlemsstaterne bør:

1. accelerere gennemførelsen af direktiverne om det indre marked

2. prioritere en strengere og bedre håndhævelse af lovgivningen om det indre marked

3. fjerne de tilbageværende hindringer for grænseoverskridende aktiviteter

4. anvende EU's regler om offentlige indkøb effektivt

5. fremme et fuldt funktionsdygtigt indre marked for tjenesteydelser, samtidig med at den europæiske sociale model bibeholdes

6. fremskynde integrationen af de finansielle markeder gennem en konsekvent og sammenhængende gennemførelse og håndhævelse af handlingsplanen for finansielle tjenesteydelser. Se også den integrerede retningslinje »At forbedre matchningen af arbejdsmarkedsbehovene« (nr. 20).

Sikring af åbne og konkurrencedygtige markeder i og uden for EU

Et åbent globalt handelssystem har afgørende betydning for EU. Hvad angår handel og investeringer har EU en førerstilling på verdensplan, og den åbne økonomi betyder billigere produktionsfaktorer, lavere forbrugerpriser, et konkurrenceincitament for erhvervslivet og nye investeringer. Samtidig er det vigtigt, at EU bruger sin indflydelse i internationale forhandlinger til at presse på for at opnå stadig mere åbne markeder til gensidig fordel. EU vil derfor fortsat bestræbe sig på at fjerne hindringer for handel og investeringer og slå hårdt ned på illoyal adfærd inden for handel og investeringer og på konkurrenceforvridning. Det er også vigtigt at samarbejde med vore vigtigste handelspartnere om at skabe et fælles område med kompatible regler og standarder, herunder samarbejde på internationalt plan for at fremme de internationale finansielle markeders effektivitet og stabilitet.

Konkurrencepolitikken har i høj grad bidraget til at sikre lige vilkår for virksomheder i EU. Den kan også bruges til at overveje de bredere rammer for markedsregulering, som kan give bedre konkurrencevilkår for virksomhederne, især ved at tage hensyn til konkurrenceevnens eksterne aspekter under udviklingen og gennemførelsen af vore egne interne politikker. De europæiske markeder kan åbnes yderligere for konkurrence, hvis det generelle statsstøtteniveau nedsættes. Sådanne bestræbelser skal ledsages af en omlægning af den resterende statsstøtte til fordel for visse horisontale mål. Revisionen af statsstøttereglerne har gjort dette lettere.

Strukturreformer, der gør det lettere at komme ind på markedet, er særligt konkurrencefremmende. Det vil især betyde noget på markeder, der tidligere var beskyttet mod konkurrence på grund af konkurrencebegrænsende adfærd, monopoler eller overregulering (f.eks. kan tilladelser, licenser, mindstekapitalkrav, retlige hindringer, butikkers åbningstider, regulerede priser osv. hindre udviklingen af effektiv konkurrence) eller på grund af handelsbeskyttelse.

Desuden vil gennemførelsen af vedtagne foranstaltninger med henblik på at åbne netværksindustrierne for konkurrence (inden for elektricitet og gas, transport, telekommunikation og posttjenester) kunne betyde lavere priser generelt og større valgmuligheder, samtidig med at der sikres levering af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse til alle borgere. Konkurrence- og reguleringsmyndighederne må sørge for, at der er konkurrence på de liberaliserede markeder. Samtidig skal der sikres et tilfredsstillende udbud af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse af høj kvalitet og til overkommelige priser.

Stærke forbrugere, der foretager oplyste valg, vil være hurtigere til at belønne effektive operatører. Der skal gøres en indsats for at forbedre håndhævelsen af forbrugerlovgivning, der både giver forbrugerne et ansvar og åbner det indre marked for mere intens konkurrence på detailniveau.

Åbenhed udadtil for handel og investeringer ved at øge både eksporten og importen er en væsentlig ansporing til vækst og beskæftigelse og kan styrke gennemførelsen af strukturreformer. Et åbent og stærkt system af regler for verdenshandelen er af afgørende betydning for den europæiske økonomi. En vellykket afslutning på en ambitiøs og afbalanceret aftale inden for rammerne af Doharunden samt indgåelse af bilaterale og regionale frihandelsaftaler vil yderligere åbne markederne for handel og investeringer og således bidrage til at øge den potentielle vækst. EU er rede til at bistå sine handels- og investeringspartnere med at fremme globale normer og navnlig med at støtte kapacitetsopbygning i udviklingslandene.

Retningslinje 13. At sikre åbne og konkurrenceprægede markeder i og uden for Europa og høste fordelene ved globaliseringen. Medlemsstaterne bør prioritere:

1. fjernelse af reguleringsmæssige hindringer, handelshindringer og andre hindringer, der på urimelig vis hindrer konkurrence
2. en mere effektiv håndhævelse af konkurrencepolitikken
3. en selektiv markeds- og regelscreening fra konkurrence- og tilsynsmyndighedernes side for at identificere og fjerne hindringer for konkurrence og markedsadgang
4. reduktion af konkurrenceforvridende statsstøtte
5. omlægning af støtten i overensstemmelse med fællesskabsrammerne, så den rettes mod visse horisontale mål, f.eks. forskning, innovation og optimering af de menneskelige ressourcer samt veldefinerede markedssvigt
6. fremme af åbenhed udadtil, også i en multilateral sammenhæng
7. fuld gennemførelse af de foranstaltninger, der er vedtaget for at åbne netværksindustrierne for konkurrence, med henblik på at sikre en effektiv konkurrence på de integrerede europæiske markeder. Samtidig har effektive tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse en væsentlig rolle at spille i en konkurrencepræget og dynamisk økonomi.

Forbedring af den europæiske og nationale regulering

Markedsregulering er vigtig, hvis der skal skabes et miljø, hvor der kan handles til konkurrencedygtige priser. Regulering er også med til at korrigere for markedssvigt og beskytte markedsdeltagere. Den samlede virkning af lovgivning og regulering kan imidlertid medføre væsentlige økonomiske omkostninger. Det er derfor vigtigt, at lovgivningen er velgennemtænkt og afvejet og løbende bliver revideret. Kvaliteten af de europæiske og nationale retlige rammer er en fælles forpligtelse og et delt ansvar mellem EU og medlemsstaterne.

En bedre lovgivningskultur er ved at få stærkere fodfæste i EU. I Kommissionens tilgang til bedre lovgivning bliver den økonomiske, sociale og miljømæssige virkning af ny eller revideret lovgivning vurderet nøje for at identificere potentielle kompromisløsninger og synergier mellem forskellige politikmål. Desuden bliver det undersøgt, om eksisterende lovgivning kan forenkles, herunder også hvad angår administrative byrder, og lovgivningens indvirkning på konkurrenceevnen bliver vurderet. Endelig har Kommissionen vedtaget en fælles fremgangsmåde til måling af de administrative omkostninger ved ny og eksisterende EU-lovgivning, og der er opstillet et ambitiøst mål om i 2012 at have nedsat den byrde, der følger af EU-lovgivningen og de nationale gennemførelsesbestemmelser, med 25 %.

Medlemsstaterne bør være lige så ambitiøse, når det gælder om at fastsætte nationale reduktionsmål inden for deres kompetenceområde. For at lette de administrative byrder bør offentlige e-tjenester fremmes aktivt lige som andre ikt-redskaber, der anvendes bredt i medlemsstaterne. Generelt bør medlemsstaterne vedtage en omfattende og bedre lovgivningsstrategi, herunder hensigtsmæssige institutionelle strukturer, overvågningsværktøjer og ressourcer og inddrage relevante interessenter. Medlemsstaterne bør systematisk vurdere omkostninger og fordele ved lovgivningsinitiativer og revisioner. De bør forbedre kvaliteten af lovgivningen, samtidig med at de fastholder deres mål, og forenkle eksisterende lovgivning. De bør foretage brede høringer om omkostninger og fordele ved deres lovgivningsinitiativer, især hvis der er tale om afvejninger mellem forskellige politikmål. Medlemsstaterne bør også sikre, at relevante alternativer til lovgivning fuldt ud tages i betragtning. Det er især vigtigt for små og mellemstore virksomheder, der normalt kun har begrænsede ressourcer til at håndtere de lovkrav, de bliver pålagt af både fællesskabslovgivning og national lovgivning. Der skal derfor være særlig opmærksomhed om, hvorvidt SMV'er helt eller delvis kan fritages fra de administrative byrder.

Retningslinje 14. At skabe et mere konkurrencedygtigt erhvervsmiljø og tilskynde til privat initiativ gennem bedre regulering. Medlemsstaterne bør:

1. mindske den administrative byrde for virksomhederne, især SMV'er og nyetablerede virksomheder

2. forbedre kvaliteten af deres eksisterende og nye love og regler, men samtidig fastholde deres mål ved en systematisk og stringent vurdering af de økonomiske, sociale (herunder sundhedsmæssige) og miljømæssige virkninger, idet de tager hensyn til og gør fremskridt med målingen af den administrative byrde i forbindelse med regulering samt virkningen på konkurrenceevnen, også i relation til håndhævelsen

3. tilskynde virksomhederne til at udvikle deres sociale ansvar.

EU bliver nødt til at gøre noget mere effektivt ved iværksætterånden, og det er nødvendigt med flere virksomheder, der er villige til at gå i gang med kreative eller innovative risikobetonede aktiviteter. Politikkerne bør skabe en ramme for innovative SMV'er, der har potentiale til at skabe stor værditilvækst og høj vækst. Der må tilskyndes til, at der i alle former for uddannelse, både almen og faglig, indgår iværksætterkultur og formidles relevante kompetencer. Iværksætterdimensionen bør integreres i den livslange læringsproces lige fra skolen. Det anbefales at oprette partnerskaber med virksomheder. Andre måder til at fremme oprettelse af virksomheder og deres vækst er at forbedre betingelserne for adgang til finansiering, fremme en mere effektiv finansiel formidling og styrke de økonomiske incitamenter. Dette kan omfatte skattesystemer, der belønner succes, nedbringelse af indirekte lønomkostninger og reduktion af de administrative byrder for nyetablerede virksomheder, navnlig ved tilbud om relevant hjælp til virksomhederne (især til unge iværksættere) og indførelse af etstedsordninger (one-stop-shop). Der skal lægges særlig vægt på at gøre virksomhedsoverdragelse lettere, herunder familievirksomheder, og forbedre rednings- og omstruktureringsprocedurer, især ved hjælp af mere effektive konkurslove. Medlemsstaterne bør også fremme udbredelsen af ikt til SMV'er for at forbedre produktiviteten og fremme eksporten ved at støtte administrative onlineprocedurer. Der skal tages passende hensyn til særlige hindringer, som kvindelige iværksættere oplever, og det er nødvendigt at fastlægge og udvikle støtten for at øge antallet kvindelige iværksættere. De forslag, der vil indgå i den kommende »lov om små virksomheder« for EU, der skal fremlægges af Kommissionen, bør udformes, så de sikrer, at de bidrager til at frigøre vækst- og jobpotentialet i SMV'erne.

Retningslinje 15. At fremme en mere iværksætterorienteret kultur og skabe et miljø, der støtter SMV'er. Medlemsstaterne bør:

1. forbedre adgangen til finansiering for at fremme SMV'ernes oprettelse og vækst, især ved mikrolån og andre former for risikovillig kapital

2. styrke de økonomiske incitamenter, bl.a. ved at forenkle skattesystemerne og nedbringe de indirekte lønomkostninger

3. styrke SMV'ers innovative potentiale

4. sørge for relevante støttetjenester, f.eks. indførelse af etstedordninger og fremme af nationale støttenetværk for virksomheder for at fremme deres oprettelse og vækst i overensstemmelse med chartret om små virksomheder. Endvidere bør medlemsstaterne styrke uddannelse i iværksætterkultur for SMV'er. Medlemsstaterne bør ligeledes lette virksomhedsoverdragelse, om nødvendigt modernisere konkurslovene og forbedre rednings- og omstruktureringsprocedurerne.

Se også den integrerede retningslinje »At fremme en vækst- og beskæftigelsesorienteret samt effektiv ressourceallokering« (nr. 3) og »At fremme alle former for innovation« (nr. 8, 23 og 24).

Udbygning og forbedring af europæisk infrastruktur

En moderne infrastruktur (transport, energi og digital kommunikation) er en vigtig faktor, der har betydning for, hvor attraktive steder er. Den sikrer mobilitet for personer, varer og tjenesteydelser i hele EU. Hvis transport- og kommunikationsomkostningerne reduceres og markederne udvides, vil man med sammenkoblede og driftskompatible transeuropæiske net kunne fremme international handel og stimulere det indre markeds dynamik. Desuden vil den igangværende liberalisering af de europæiske netværksindustrier fremme konkurrence og generere effektivitetsforbedringer i disse sektorer.

Hvad angår fremtidige investeringer i europæisk infrastruktur må gennemførelsen af de 30 prioriterede transportprojekter, som Europa-Parlamentet og Rådet har anført i retningslinjerne for det transeuropæiske net (TEN), og afslutningen af de grænseoverskridende »quick-start«-projekter for transport, vedvarende energi og bredbåndskommunikation og forskning (anført i det europæiske vækstinitiativ og gennemførelsen af andre transportprojekter støttet af Samhørighedsfonden), betragtes som en prioritet. Problemerne med flaskehalse inden for infrastrukturerne skal også løses. Hensigtsmæssige prissætningssystemer for infrastrukturer kan bidrage til en effektiv brug af infrastruktur og udvikling af en bæredygtig balance mellem transportformerne.

Retningslinje 16. At udvide, forbedre og sammenkoble infrastrukturen i Europa og færdiggøre prioriterede grænseoverskridende projekter med det særlige formål at opnå større integration af de nationale markeder i et udvidet EU. Medlemsstaterne bør:

1. udvikle de nødvendige betingelser for ressourceeffektive transport-, energi- og ikt-infrastrukturer — først og fremmest infrastrukturer, der indgår i det transeuropæiske net (TEN) — ved at supplere fællesskabsmekanismerne, især i transnationale områder og i randområder, hvilket er en væsentlig forudsætning for, at netværksindustrierne med succes kan åbnes for konkurrence

2. overveje udvikling af offentlig-private partnerskaber

3. overveje passende prissætningssystemer for infrastrukturerne for at sikre effektiv brug af infrastrukturer og udvikling af en bæredygtig balance mellem transportformerne med vægt på teknologiskift og innovation og hensyntagen til miljøomkostninger og indvirkning på væksten.

Se også den integrerede retningslinje »At lette spredning og effektiv anvendelse af informations- og kommunikationsteknologi og udvikle et bredt favnende og inkluderende informationssamfund« (nr. 9).

Udfærdiget i Bruxelles, den 14. maj 2008.

På Rådets vegne

A. BAJUK

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/wp29fdocstts.html

Regulativ nr. 79 fra FN's Økonomiske Kommission for Europa (FN/ECE) — Ensartede forskrifter for godkendelse af køretøjer med hensyn til styreapparatet

Tillæg nr. 78: Regulativ nr. 79

Revision 2

Omfattende al gældende tekst frem til:

Supplement 3 til ændringsserie 01 — ikrafttrædelsesdato: 4. april 2005

Korrigendum af 20. januar 2006

INDHOLD

REGULATIV

0. Indledning

1. Anvendelsesområde

2. Definitioner

3. Ansøgning om godkendelse

4. Godkendelse

5. Forskrifter vedrørende konstruktionen

6. Prøvningsforskrifter

7. Produktionens overensstemmelse

8. Sanktioner i tilfælde af produktionens manglende overensstemmelse

9. Ændring og udvidelse af godkendelse af køretøjstype

10. Endeligt ophør af produktionen

11. Navne og adresser på tekniske tjenester, som forestår godkendelsesprøvning, og på de administrative myndigheder

BILAG

Bilag 1 — Meddelelse om godkendelse eller udvidelse, nægtelse eller inddragelse af godkendelse eller endeligt ophør af produktionen af en type køretøj med hensyn til styreapparatet i henhold til regulativ nr. 79

Bilag 2 — Udformning af godkendelsesmærker

Bilag 3 — Bremsevirkning af køretøjer, som anvender samme energikilde til styre- og bremseapparat

Bilag 4 — Yderligere forskrifter for køretøjer med supplerende styring

Bilag 5 — Forskrifter for påhængskøretøjer med hydraulisk styretransmission

Bilag 6 — Særlige forskrifter, der finder anvendelse på sikkerhedsaspekter ved avancerede elektroniske køretøjskontrolsystemer

0. INDLEDNING

Formålet med regulativet er at indføre ensartede forskrifter for konfiguration af og præstationskrav til styreapparater monteret i køretøjer, der anvendes på vejen. Traditionelt har det vigtigste krav været, at hovedstyreapparatet indeholder en sikker mekanisk forbindelse mellem betjeningsanordningen, normalt rattet, og hjulene for at bestemme køretøjets bevægelsesretning. En mekanisk forbindelse, der er rigeligt dimensioneret, har været anset for ikke at kunne svigte.

Teknologiske fremskridt har sammen med ønsket om at forbedre sikkerheden for føreren ved at fjerne den mekaniske ratstamme og de produktionsmæssige fordele ved at lette flytningen af styreapparatet i køretøjet, afhængigt af om køretøjet skal være venstre- eller højrestyret, betyder, at den traditionelle tilgang er blevet revideret, og regulativet skal derfor ændres for at tilpasse det til den teknologiske udvikling. Derfor vil der nu blive åbnet for styreapparater, som ikke har nogen positiv mekanisk forbindelse mellem betjeningsanordningen og hjulene.

Systemer, hvor føreren bibeholder den primære kontrol over køretøjet, men hjælpes af styreapparatet gennem signaler fra køretøjet, defineres som »Advanced Driver Assistance Steering Systems« (avancerede førerassisterende styreapparater). Sådanne apparater kan f.eks. have en integreret styrefunktion med automatiske kommandoer, der ved hjælp af passive infrastrukturelementer hjælper føreren med at fastholde køretøjets idéalkurs (Lane Guidance, Lane Keeping eller Heading Control), med at styre køretøjet ved lav hastighed på trange steder eller med at bringe køretøjet til standsning ved et foruddefineret punkt (Bus Stop Guidance). Avancerede førerassisterende styreapparater kan også have en integreret korrigerende styrefunktion, som f.eks. advarer føreren om eventuelle afvigelser fra den valgte bane (Lane Departure Warning), korrigerer styrevinklen for at undgå, at den valgte bane forlades (Lane Departure Avoidance) eller korrigerer styrevinklen for et eller flere hjul for at forbedre køretøjets dynamiske egenskaber eller stabilitet.

Uanset, hvilket avanceret førerassisterende styreapparat, der er tale om, kan føreren altid vælge at tilsidesætte assistentfunktionen ved bevidst at gribe ind, f.eks. for at undgå en uforudset genstand på vejen.

Det forventes, at styringen med fremtidens teknologi vil kunne påvirkes eller overtages af sensorer og signaler, der genereres enten i eller uden for køretøjet. Dette har skabt betænkeligheder med hensyn til placeringen af ansvaret for den primære kontrol over køretøjet og manglen på internationalt aftalte datatransmissionsprotokoller til off-board eller ekstern styrekontrol. Derfor tillader dette regulativ ikke generel godkendelse af systemer, som omfatter funktioner, der kan varetage styringen ved hjælp af eksterne signaler, f.eks. udsendt fra mærker langs vejen eller aktive elementer, som er indbygget i vejens overflade. Sådanne systemer, som ikke kræver, at en fører er til stede, er blevet defineret som »autonome styreapparater«.

Dette regulativ forhindrer desuden godkendelse af positiv styring af påhængskøretøjer ved hjælp af energitilførsel eller elektrisk styring fra det trækkende køretøj, idet der ikke findes standarder for energitilførselskonnektorer eller for kontrol med, hvordan den digitale informationstransmission foregår. Det forventes, at standarden ISO 11992 (fra International Standards Organization (ISO)) vil blive ændret for at tage højde for transmission af styringskontroldata.

1. ANVENDELSESOMFANG

1.1. Dette regulativ finder anvendelse på styreapparatet i køretøjer i klasse M, N og O [1].

1.2. Regulativet finder ikke anvendelse på følgende:

1.2.1. styreapparater med rent pneumatisk transmission

1.2.2. autonome styreapparater, jf. definitionen i punkt 2.3.3

1.2.3. fulde servostyringssystemer monteret på påhængskøretøjer, hvor den til driften nødvendige energi transmitteres fra det trækkende køretøj

1.2.4. den elektriske styring af fulde servostyringsystemer monteret på påhængskøretøjer, bortset fra yderligere styreappatur, jf. definitionen i punkt 2.5.2.4.

2. DEFINITIONER

I dette regulativ forstås ved:

2.1. »Godkendelse af køretøj«, typegodkendelse af et køretøj med hensyn til styreapparatet.

2.2. »Køretøjstype«, køretøjer, som ikke afviger indbyrdes med hensyn til fabrikantens betegnelse for køretøjstypen og på væsentlige egenskaber som:

2.2.1. type af styreapparat, styrekontrol, styretransmission, styrende hjul og energikilde.

2.3. Styreapparat, hele det anlæg, som tjener til at ændre køretøjets bevægelsesretning.

Styreapparatet omfatter:

— styrekontrolsystem

— styretransmission

— de styrende hjul

— energitilførslen, hvis en sådan findes.

2.3.1. »Styretøjets betjeningsanordning«, den del af styreapparatet, der bestemmer dettes funktion. Det kan betjenes med eller uden direkte indgriben af føreren. For styreapparater, hvori styrekraften helt eller delvis frembringes af førerens muskelkraft, omfatter betjeningsanordningen alle dele indtil det punkt, hvor styrekraften omdannes ad mekanisk, hydraulisk eller elektrisk vej.

[1] Som defineret i bilag 7 til den konsoliderede resolution om køretøjers konstruktion (R.E.3), (TRANS/SC.1/WP.29/78/Rev.1).

2.3.2. »Styretøjets transmission«, alle dele, som danner en funktionsmæssig forbindelse mellem betjeningsanordningen og hjulene.

Transmissionen opdeles i to uafhængige funktioner:

betjeningstransmission og energitransmission.

Udtrykket »transmission« anvendt alene i dette regulativ henviser til både betjeningstransmission og energitransmission. Der skelnes mellem mekaniske, elektriske og hydrauliske transmissionssystemer eller kombinationer heraf, alt efter, hvordan signalerne og/eller energien overføres.

2.3.2.1. »Betjeningstransmission«, alle dele, hvor igennem der overføres signaler med henblik på betjening af styreapparatet.

2.3.2.2. »Energitransmission«, alle dele, hvor igennem den energi, der kræves til betjening/regulering af hjulenes styrefunktion, overføres.

2.3.3. »Autonomt styreapparat«, et system, som omfatter en funktion i et avanceret elektronisk kontrolsystem, som får køretøjet til at følge en defineret bane eller ændre sin bane ved hjælp af signaler, der genereres og sendes uden for køretøjet. Føreren har ikke nødvendigvis den primære kontrol over køretøjet.

2.3.4. »Avancerede førerassisterende styreapparater«, et yderligere system ud over hovedstyreapparatet, som hjælper føreren med at styre køretøjet, men hvor føreren hele tiden har den primære kontrol over køretøjet. Det omfatter en eller begge af disse funktioner:

2.3.4.1. »Styrefunktion med automatiske kommandoer«, den funktion i et avanceret elektronisk kontrolsystem, hvor aktiveringen af styreapparatet kan afhænge af en automatisk evaluering af signaler, der genereres i køretøjet, eventuelt sammen med passive infrastrukturelementer, så der skabes en kontinuerlig kontrolhandling for at hjælpe føreren med at følge en bestemt bane, manøvrere ved lav hastighed eller parkere.

2.3.4.2. »Korrigerende styrefunktion«, den ikke-kontinuerlige kontrolfunktion i et avanceret elektronisk kontrolsystem, hvorved ændringer af styrevinklen for et eller flere hjul i et begrænset tidsrum kan være resultatet af en automatisk evaluering af signaler genereret i køretøjet med henblik på at fastholde køretøjets ønskede bane eller påvirke dets dynamiske adfærd.

Systemer, som ikke selv positivt aktiverer styreapparatet, men, som — eventuelt sammen med passive infrastrukturelementer — blot advarer føreren om afvigelser fra køretøjets idéalkurs eller om en uforudset fare ved hjælp af en følbar advarsel udsendt gennem betjeningsenheden, betragtes også som korrektiv styring.

2.3.5. »Styrende hjul«, hjul, hvis løberetning i forhold til køretøjets længdeakse kan ændres direkte eller indirekte med det formål at ændre køretøjets bevægelsesretning. (Denne definition indbefatter den aksel, hvorom de styrende hjul bringes til at dreje for at bestemme køretøjets bevægelsesretning)

2.3.6. »Energitilførsel«, de dele af styreapparatet, som forsyner dette med energi, regulerer energiafgivelsen og eventuelt forarbejder og oplagrer denne. Udtrykket omfatter ligeledes eventuelle beholdere til energimediet samt returledninger, men ikke køretøjets motor (med undtagelse af den i punkt 5.3.2.1 anvendte forstand), eller kraftoverføringen fra denne til energikilden.

2.3.6.1. »Energikilde«, den del af energitilførselssystemet, som leverer energien i den nødvendige form.

2.3.6.2. »Energibeholder«, den del af energitilførselssystemet, hvori den af energikilden leverede energi opbevares, f.eks. en væskebeholder under tryk eller køretøjets batteri.

2.3.6.3. »Opbevaringsbeholder«, den del af energitilførselssystemet, hvori energimediet opbevares ved atmosfæretryk eller et tryk nær ved dette, f.eks. en væskebeholder.

2.4. **Styreparametre**

2.4.1. »Aktiveringskraft«, den kraft, hvormed betjeningsanordningen påvirkes for at styre køretøjet.

2.4.2. »Styringens reaktionstid«, den tid, der forløber fra bevægelsen af betjeningsanordningen påbegyndes, til de styrende hjul har nået en givet styrevinkel.

2.4.3. »Styrevinkel«, vinklen mellem køretøjets (parallelforskudte) længdeakse og skæringslinjen mellem hjulets plan (hjulets midterplan, vinkelret på hjulets omdrejningsakse) og vejoverfladen.

2.4.4. »Styrekræfter«, alle kræfter, som virker i styretøjets transmission.

2.4.5. »Gennemsnitlig styreudveksling«, det gennemsnitlige forhold mellem vinkelforskydningen af styreapparatets betjeningsanordning og den af de styrende hjul beskrevne styrevinkel under en styrebevægelse fra stop til stop.

2.4.6. »Drejecirkel«, den cirkel, inden for hvilken projektionerne på jorden af alle køretøjets punkter befinder sig, med undtagelse af udvendige spejle og forreste retningsviserblinklygter, når køretøjet beskriver en cirkulær bane.

2.4.7. »Nominel radius af styreapparatets betjeningsanordning«, for styring med rat, den mindste afstand mellem dettes drejningspunkt og ratkransens yderkant. For alle andre former for betjeningsanordninger, afstanden mellem dennes centrum og det punkt, hvorpå aktiveringskraften udøves. Findes der flere sådanne punkter, tages det punkt i betragtning, på hvilket der skal udøves den største kraft.

2.5. **Typer af styreapparater**

Afhængigt af, hvordan styrekræfterne frembringes, skelnes mellem følgende former for styring:

2.5.1. For motorkøretøjer:

2.5.1.1. »Hovedstyreapparat«, det styreapparat i et køretøj, som hovedsageligt er bestemmende for køretøjets bevægelsesretning. Det kan bestå af:

2.5.1.1.1. »Manuel styring«, hvor styrekræfterne alene frembringes ved førerens muskelkraft.

2.5.1.1.2. »Partiel servostyring«, hvor styrekræfterne frembringes dels ved førerens muskelkraft, dels ved energitilførselssystemet (-erne).

2.5.1.1.2.1. Styring, hvor styrekræfterne udelukkende hidrører fra et eller flere energitilførselssystemer, når styreapparatet er intakt, men hvor styrekræfterne kan frembringes af førerens muskelkraft i tilfælde af funktionsfejl ved styringen (integreret servostyring), anses også for partiel servostyring.

2.5.1.1.3. »Fuld servostyring«, hvor styrekræfterne udelukkende frembringes af en eller flere energitilførsler.

2.5.1.2. »Selvstyring«, et system, hvor styrevinklen på et eller flere hjul ændres udelukkende af de kræfter og/eller momenter, som påføres dækket i dets berøringspunkt med vejen.

2.5.1.3. »Supplerende styring (ASE)«, hvor hjulene monteret på en eller flere aksler på køretøjer af kategori M og N er styrende som supplement til hovedstyreapparatets hjul i enten samme eller modsat retning af disse, og/eller hvor styrevinklen af for- og/eller baghjul kan ændres, afhængigt af køretøjets opførsel.

2.5.2. For påhængskøretøjer:

2.5.2.1. »Selvstyring«, et system, hvor styrevinklen på et eller flere hjul ændres udelukkende af de kræfter og/eller momenter, som påføres dækket i dets berøringspunkt med vejen.

2.5.2.2. »Hængslet styring«, apparater, hvor styrekræfterne frembringes af en retningsændring hos det trækkende køretøj og styrevinklen af påhængskøretøjets styrende hjul direkte afhænger af vinklen mellem det trækkende køretøjs og påhængskøretøjets længdeakse.

2.5.2.3. »Selvdirigerende styring«, hvor styrekræfterne frembringes af en retningsændring hos det trækkende køretøj og styrevinklen af påhængskøretøjets styrende hjul direkte afhænger af vinklen mellem længdeaksen af påhængskøretøjets chassis eller en som sådant fungerende last, og længdeaksen af den hjælperamme, hvorpå akslen (akslerne) er fastgjort.

2.5.2.4. »Yderligere styring«, et system, som er uafhængigt af hovedstyreapparatet, og ved hjælp af hvilket styrevinklen for en eller flere aksler i styreapparatet kan påvirkes selektivt med henblik på at manøvrere.

2.5.3. Afhængigt af de styrende hjuls placering skelnes mellem følgende former for styring:

2.5.3.1. »Forhjulsstyring«, hvor kun hjulene på forakslen (-akslerne) er styrende. Denne definition omfatter alle hjul, på hvilke styreudslagene sker i samme retning.

2.5.3.2. »Baghjulsstyring«, hvor kun hjulene på bagakslen (-akslerne) er styrende. Denne definition omfatter alle hjul, på hvilke styreudslagene sker i samme retning.

2.5.3.3. »Flerakslet styring«, hvor en eller flere for- og bagaksler er styrende.

2.5.3.3.1. »Styring på samtlige hjul«, hvor alle hjul er styrende.

2.5.3.3.2. »Styring ved hængslet chassis«, hvor styrekræfterne direkte frembringer en indbyrdes bevægelse af chassisets dele.

2.6. **Typer af styretransmission**

Afhængigt af, hvordan styrekræfterne transmitteres, skelnes mellem følgende typer af styretransmission:

2.6.1. »Rent mekanisk styretransmission«, hvor styrekræfterne udelukkende overføres ad mekanisk vej.

2.6.2. »Rent hydraulisk styretransmission«, hvor styrekræfterne i et bestemt punkt udelukkende overføres ad hydraulisk vej.

2.6.3. »Rent elektrisk styretransmission«, hvor styrekræfterne i et bestemt punkt udelukkende overføres ad elektrisk vej.

2.6.4. »Blandet styretransmission«, hvor en del af styrekræfterne overføres ad mekanisk vej og de øvrige styrekræfter ad anden vej. Såfremt en mekanisk del af styretransmissionen udelukkende tjener til at angive styrevinklen og ikke er solid nok til at overføre de fulde styrekræfter, anses styretransmissionen for at være rent hydraulisk eller rent elektrisk.

2.7. »Elektronisk kontrollinje«, den elektriske forbindelse, som sørger for styrekontrolfunktion for påhængskøretøjet. Den omfatter det elektriske ledningssystem og konnektorer, herunder dele til datakommunikation og den elektriske energiforsyning til påhængskøretøjers betjeningstransmission.

3. ANSØGNING OM GODKENDELSE

3.1. Ansøgningen om typegodkendelse af et køretøj med hensyn til styreapparatet indgives af køretøjets fabrikant eller dennes behørigt bemyndigede repræsentant.

3.2. Ansøgningen skal være ledsaget af nedenstående dokumenter i tre eksemplarer og af følgende materiale:

3.2.1. en beskrivelse af køretøjstypen med hensyn til de i punkt 2.2 nævnte punkter; køretøjstypen skal være angivet

3.2.2. en kort beskrivelse af styreapparatet med et diagram over hele styreapparatet, som viser, hvor de forskellige anordninger, som påvirker styringen, er placeret i køretøjet

3.2.3. for fulde servostyringssystemer og systemer, som er omfattet af dette regulativs bilag 6: et overblik over systemet med angivelse systemkonceptet og fejlsikringsprocedurer, redundanser og advarselssystemer i køretøjet, som er nødvendige for sikker drift.

Den nødvendige tekniske dokumentation vedrørende sådanne systemer skal stilles til rådighed med henblik på drøftelser med den typegodkendende myndighed og/eller den tekniske tjeneste. Sådan dokumentation vil blive drøftet i fortrolighed.

3.3. Et køretøj, repræsentativt for den type, som skal godkendes, skal fremstilles for den tekniske tjeneste, der er ansvarlig for kontrol af de tekniske specifikationer.

4. GODKENDELSE

4.1. Hvis det køretøj, der er ansøgt om godkendelse for i henhold til dette regulativ, opfylder alle de relevante betingelser i dette regulativ, meddeles der godkendelse for den pågældende køretøjstype for så vidt angår styreapparatet.

4.1.1. Før der meddeles typegodkendelse, skal den godkendende myndighed forvisse sig om, at der foreligger tilfredsstillende ordninger til sikring af effektiv kontrol af produktionens overensstemmelse, jf. dette regulativs punkt 7.

4.2. Der tildeles et godkendelsesnummer til hver godkendt type. De første to cifre (p.t. 01) angiver den ændringsserie, som indeholder de seneste væsentlige tekniske ændringer af regulativet på tidspunktet for udstedelse af godkendelsen. Samme kontraherende part må ikke tildele dette nummer til en anden køretøjstype eller til samme køretøjstype indleveret med et styreapparat, der afviger fra beskrivelsen i de dokumenter, som kræves i henhold til punkt 3.

4.3. En meddelelse om godkendelse eller udvidelse eller afvisning af godkendelse af en køretøjstype i henhold til dette regulativ skal fremsendes til de kontraherende parter, der anvender dette regulativ, ved hjælp af en formular svarende til modellen i bilag 1 til dette regulativ.

4.4. Ethvert køretøj, som er i overensstemmelse med en type, som er godkendt efter dette regulativ, skal på et let synligt og let tilgængeligt sted, der er angivet i godkendelsesattesten, være påført et internationalt godkendelsesmærke bestående af følgende:

4.4.1. en cirkel, som omslutter bogstavet »E« efterfulgt af kendingsnummeret på den stat, som har meddelt godkendelse ([1])

4.4.2. nummeret på dette regulativ efterfulgt af bogstavet »R«, en bindestreg og godkendelsesnummeret til højre for cirklen, der er beskrevet i punkt 4.4.1.

4.5. Er køretøjet i overensstemmelse med en køretøjstype, som i henhold til et eller flere andre af de til overenskomsten vedføjede regulativer er godkendt i samme stat, som har meddelt godkendelse efter dette regulativ, behøver det i punkt 4.4.1 ovenfor foreskrevne symbol ikke gentages. I så tilfælde skal numrene på regulativet og godkendelserne samt de ekstra symboler for alle regulativer, i henhold til hvilke der er meddelt godkendelse i det land, hvor godkendelsen er meddelt i henhold til dette regulativ, placeres i lodrette kolonner til højre for det symbol, der er beskrevet i punkt 4.4.1.

4.6. Godkendelsesmærket skal være let læseligt og må ikke kunne fjernes.

4.7. Godkendelsesmærket skal anbringes tæt ved eller på den fabrikationsplade, fabrikanten har anbragt på køretøjet.

4.8. I bilag 2 til dette regulativ er givet eksempler på godkendelsesmærkets udformning.

([1]) 1 for Tyskland, 2 for Frankrig, 3 for Italien, 4 for Nederlandene, 5 for Sverige, 6 for Belgien, 7 for Ungarn, 8 for Den Tjekkiske Republik, 9 for Spanien, 10 for Serbien og Montenegro, 11 for Det Forenede Kongerige, 12 for Østrig, 13 for Luxembourg, 14 for Schweiz, 15 (ubenyttet), 16 for Norge, 17 for Finland, 18 for Danmark, 19 for Rumænien, 20 for Polen, 21 for Portugal, 22 for Den Russiske Føderation, 23 for Grækenland, 24 for Irland, 25 for Kroatien, 26 for Slovenien, 27 for Slovakiet, 28 for Belarus, 29 for Estland, 30 (ubenyttet), 31 for Bosnien- Hercegovina, 32 for Letland, 33 (ubenyttet), 34 for Bulgarien, 35 (ubenyttet), 36 for Litauen, 37 for Tyrkiet, 38 (ubenyttet), 39 for Aserbajdsjan, 40 for Den Tidligere Jugoslaviske Republik Makedonien, 41 (ubenyttet), 42 for Det Europæiske Fællesskab (godkendelser meddeles af medlemsstaterne under anvendelse af deres respektive ECE-symboler), 43 for Japan, 44 (ubenyttet), 45 for Australien, 46 for Ukraine, 47 for Sydafrika, 48 for New Zealand, 49 for Cypern, 50 for Malta og 51 for Republikken Korea. De efterfølgende numre tildeles andre stater i den kronologiske orden, i hvilken de ratificerer eller tiltræder overenskomsten om ensartede tekniske forskrifter for hjulkøretøjer samt udstyr og dele, som kan monteres og/eller benyttes på hjulkøretøjer, samt vilkårene for gensidig anerkendelse af godkendelser, der er meddelt på grundlag af sådanne forskrifter, hvorefter FN's generalsekretær giver de kontraherende parter i overenskomsten meddelelse herom.

5. FORSKRIFTER VEDRØRENDE KONSTRUKTIONEN

5.1. **Generelle forskrifter**

5.1.1. Styreapparatet skal muliggøre sikker og let styring af køretøjet ved hastigheder, indtil dets konstruktivt bestemte maksimalhastighed, eller, for påhængskøretøjer, indtil dets teknisk tilladte maksimalhastighed. Styringen skal være selvoprettende, såfremt den er underkastet prøverne efter punkt 6.2 med styreapparatet intakt. Motorkøretøjer skal opfylde forskrifterne i punkt 6.2, påhængskøretøjer forskrifterne i punkt 6.3. Køretøjer med supplerende styring skal endvidere opfylde forskrifterne i bilag 4. Påhængskøretøjer med hydraulisk styretransmission skal tillige opfylde forskrifterne i bilag 5.

5.1.2. Køretøjet skal kunne køre ligeud, uden at føreren foretager større korrektioner med betjeningsanordningen, og uden kraftige vibrationer i styretøjet ved køretøjets konstruktivt bestemte maksimalhastighed.

5.1.3. Den retning, hvormed betjeningsanordningen påvirkes, skal svare til den ønskede ændring i bevægelsesretning for køretøjet, og der skal være en kontinuerlig sammenhæng mellem betjeningsvinklen og styrevinklen. Disse forskrifter finder ikke anvendelse på systemer med indbyggede automatiske kommandoer, korrigerende styrefunktioner eller på supplerende styring.

Forskrifterne finder heller ikke nødvendigvis anvendelse på fulde servostyringssystemer, når køretøjet holder stille, og når systemet ikke forsynes med energi.

5.1.4. Styreapparatet skal være konstrueret, fremstillet og monteret på en sådan måde, at det kan tåle de belastninger, som hidrører fra normal brug af køretøjet eller en kombination af køretøjer. Den maksimale styrevinkel må ikke være begrænset af nogen del af styretøjets transmission, medmindre dette udtrykkeligt er tilsigtet. Medmindre andet er angivet, skal det i dette regulativ anses for givet, at der ikke på én gang kan opstå flere end én fejl i styreapparatet, og at to aksler på samme bogie udgør én enkelt aksel.

5.1.5. Styreapparatets effektivitet, herunder de elektriske styrelinjer, må ikke kunne påvirkes negativt af magnetfelter eller elektriske felter. Overensstemmelse med de tekniske forskrifter i regulativ nr. 10 med den seneste ændringsserie, der er gældende på tidspunktet for typegodkendelsen, skal påvises.

5.1.6. Avancerede førerassisterende styreapparater må kun godkendes i henhold til dette regulativ, såfremt funktionen ikke forårsager nogen forringelse af hovedstyreapparats ydelse. De skal desuden være konstrueret således, at føreren til enhver tid og ved bevidst at gribe ind kan tilsidesætte funktionen.

5.1.6.1. Når styrefunktionen med automatiske kommandoer aktiveres, skal dette angives over for føreren, og funktionen skal deaktiveres automatisk, hvis køretøjet overskrider den angivne hastighedsgrænse på 10 km/h med mere end 20 %, eller hvis de signaler, som skal evalueres, ikke længere modtages. Enhver afbrydelse af styringskontrollen skal frembringe en kort, men tydelig føreradvarsel i form af et visuelt signal kombineret med enten et akustisk signal eller et signal, som er følbart i betjeningsanordningen.

5.1.7. *Styretransmission*

5.1.7.1. Anordninger til justering af styregeometrien skal være indrettet således, at de justerbare dele efter justering er fastgjort til hinanden på pålidelig måde med egnede låseanordninger.

5.1.7.2. Styretransmissioner, som kan frakobles for tilpasning til forskellige sammensætninger af køretøjer (f.eks. sættevogne med udtræk) skal være forsynet med låseanordninger, som sikrer nøjagtig samling af delene. Er låseanordningen automatisk, skal der være en ekstra sikkerhedslås, som betjenes manuelt.

5.1.8. *Styrende hjul*

Baghjulene må ikke være de eneste styrende hjul. Denne forskrift gælder ikke sættevogne.

5.1.9. *Energitilførsel*

Styreapparatet og andre systemer kan anvende fælles energitilførsel. I tilfælde af svigt i et system, som anvender samme energitilførsel, skal styringen imidlertid sikres i henhold til de relevante svigtforhold i punkt 5.3.

5.1.10. *Kontrolsystemer*

Forskrifterne i bilag 6 finder anvendelse på sikkerhedselementer ved elektroniske køretøjskontrolsystemer, som udgør eller indgår i styrefunktionens kontroltransmission, herunder avancerede førerassisterende styreapparater. For så vidt angår systemer eller funktioner, som anvender styreapparatet til at nå et højere stabilitetsniveau, finder bilag 6 kun anvendelse, såfremt de har direkte indvirkning på styreapparatet. Hvis der findes sådanne systemer, må de ikke deaktiveres under typegodkendelsesprøvning af styreapparatet.

5.2. **Særlige forskrifter for påhængskøretøjer**

5.2.1. Påhængskøretøjer (med undtagelse af sættevogne og kærrer) med flere end én aksel med styrende hjul, samt sættevogne og kærrer med mindst én aksel med styrende hjul, skal opfylde forskrifterne i punkt 6.3. Påhængskøretøjer med selvstyring er dog undtaget fra den i punkt 6.3 foreskrevne prøve, såfremt forholdet mellem akseltrykket på de ikke-styrende aksler og de selvstyrende aksler er 1,6 eller derover under alle belastningsforhold.

For påhængskøretøjer med selvstyringsudstyr skal forholdet mellem akseltrykket på de ikke-styrende og de styrende aksler og friktionsstyrede aksler dog være mindst 1 under alle belastningsforhold.

5.2.2. Når det trækkende køretøj i en køretøjskombination kører lige ud, skal påhængskøretøjet og det trækkende køretøj forblive på linje. Hvis dette ikke opnås automatisk, skal påhængskøretøjet være forsynet med en hensigtsmæssig justeringsanordning, som tvinger det til at holde linjen.

5.3. **Forskrifter vedrørende svigt og ydelse**

5.3.1. *Generelt*

5.3.1.1. I dette regulativs forstand må de styrende hjul, betjeningsanordningen og alle mekaniske dele i styretransmissionen ikke anses for at kunne svigte, hvis de er rigeligt dimensioneret, let tilgængelige for vedligehold og har sikkerhedsmæssige egenskaber på mindst samme niveau som andre af køretøjets vitale komponenter (såsom bremser). Dele, som ved svigt vil kunne medføre, at køretøjet kommer ud af kontrol, skal være udført i metal eller et materiale med tilsvarende egenskaber og må ikke deformeres mærkbart, når styreapparatet fungerer normalt.

5.3.1.2. Forskrifterne i punkt 5.1.2, 5.1.3 og 6.2.1 skal også opfyldes i tilfælde af svigt i styreapparatet, forudsat at køretøjet kan køres med de hastigheder, der kræves i de pågældende punkter.

I dette tilfælde finder punkt 5.1.3. ikke anvendelse på fulde servostyringssystemer, når køretøjet holder stille.

5.3.1.3. Ethvert svigt i en styretransmission, som ikke er rent mekanisk, skal tydeligt tilkendegives over for køretøjets fører, jf. punkt 5.4. Ved svigt kan det tillades, at den gennemsnitlige styreudveksling ændres, forudsat at aktiveringskraften ikke overstiger de i punkt 6.2.6 foreskrevne værdier.

5.3.1.4. Hvis køretøjets bremsesystem anvender samme energikilde som styreapparatet, og der opstår svigt i denne energikilde, skal styreapparatet have prioritet og skal kunne opfylde forskrifterne i punkt 5.3.2 eller 5.3.3 alt efter, hvad der er relevant. Hertil kommer, at bremsevirkningen ved første efterfølgende betjening af bremsen ikke må være mindre end den, der foreskrives for driftsbremsen, jf. punkt 2 i bilag 3 til dette regulativ.

5.3.1.5. Hvis køretøjets bremsesystem anvender samme energitilførsel som styreapparatet, og der opstår svigt i energitilførslen, skal styreapparatet have prioritet og skal kunne opfylde forskrifterne i punkt 5.3.2 eller 5.3.3 alt efter, hvad der er relevant. Hertil kommer, at bremsevirkningen ved første efterfølgende betjening af bremsen skal overholde forskrifterne i dette regulativs bilag 3, punkt 3.

5.3.1.6. For så vidt angår påhængskøretøjer skal forskrifterne i punkt. 5.2.2 og 6.3.4.1 også overholdes i tilfælde af svigt i styreapparatet.

5.3.2. *Partiel servostyring*

5.3.2.1. Eventuelt motorstop eller svigt i en transmissionsdel, dog med undtagelse af de i punkt 5.3.1.1. angivne dele, må ikke medføre umiddelbare ændringer i styrevinklen. Så længe køretøjet kan køres med en hastighed på over 10 km/h, skal kravene i punkt 6 vedrørende systemsvigt overholdes.

5.3.3. *Fuld servostyring*

5.3.3.1. Systemet skal udformes på en sådan måde, at køretøjet ved fejl, der fører til aktivering af det i punkt 5.4.2.1.1 beskrevne advarselssignal, ikke på ubestemt tid kan køres med hastigheder på over 10 km/h.

5.3.3.2. I tilfælde af svigt i kontroltransmissionen, dog undtaget de i punkt 5.1.4. angivne dele, skal styringen stadig opfylde de krav, der er fastsat i punkt 6 for det intakte styreapparat.

5.3.3.3. I tilfælde af svigt i kontroltransmissionens energikilde skal det være muligt at udføre mindst 24 »ottetalsmanøvrer«, hvor hver sløjfe i tallet er 40 m i diameter, ved en hastighed på 10 km/h og i overensstemmelse med de ydelseskrav, som er angivet for et intakt system i punkt 6.

Prøvningsmanøvrerne påbegyndes ved det energilagringsniveau, som er angivet i punkt 5.3.3.5.

5.3.3.4. Eventuelt svigt i energitransmissionen, dog med undtagelse af de i punkt 5.3.1.1. angivne dele, må ikke medføre umiddelbare ændringer i styrevinklen. Så længe køretøjet kan føres ved en hastighed på over 10 km/h, skal forskrifterne i punkt 6 for et system med svigt opfyldes efter gennemførelse af mindst 25 »ottetalsmanøvrer« ved en hastighed på mindst 10 km/h, hvor hver sløjfe i tallet er mindst 40 m i diameter.

Prøvningsmanøvrerne påbegyndes ved det energilagringsniveau, som er angivet i punkt 5.3.3.5.

5.3.3.5. Det energiniveau, der skal anvendes til prøvningerne i punkt 5.3.3.3 og 5.3.3.4, skal svare til det energilagringsniveau, hvorved føreren advares om et svigt.

For så vidt angår elektrisk drevne systemer, der er omfattet af bilag 6, skal dette niveau repræsentere den værst tænkelige situation som beskrevet af fabrikanten i den dokumentation, der indsendes i forbindelse med bilag 6, og heri skal der være taget højde for f.eks. temperaturens og alderens indvirkning på batteriets ydeevne.

5.4. **Advarselssignaler**

5.4.1. *Generelle forskrifter*

5.4.1.1. Enhver ikke-mekanisk fejl, som forringer styrefunktionen, skal tydeligt tilkendegives over for køretøjets fører.

Uanset forskrifterne i 5.1.2, kan forsætligt fremkaldte vibrationer i styretøjet anvendes som en yderligere advarsel om en fejltilstand i systemet.

For motorkøretøjer anses en forøgelse af kraften til aktivering af betjeningsanordningen for at være et advarselssignal; for påhængskøretøjer er en mekanisk indikator tilladt.

5.4.1.2. Hvis samme energikilde anvendes til at forsyne styreapparatet og andre anordninger, skal der udsendes en akustisk eller optisk advarsel til føreren, når den oplagrede energi/væske i energi/væskebeholderen falder til et niveau, der kan medføre, at styrekraften skal øges. Dette signal kan være kombineret med en anordning, som advarer om bremsesvigt, hvis bremsesystemet anvender samme energikilde. Føreren skal let kunne kontrollere, at advarselsanordningen er funktionsdygtig.

5.4.2. Særlige forskrifter for fuld servostyring

5.4.2.1. Motorkøretøjer skal i tilfælde af styresvigt og styredefekt kunne afgive advarselssignaler i overensstemmelse med følgende:

5.4.2.1.1. Et rødt advarselssignal, der angiver det pågældende svigt, jf. punkt 5.3.1.3, i hovedstyreapparatet.

5.4.2.1.2. Hvis det er relevant — et gult advarselssignal med angivelse af en elektrisk detekteret defekt i styreapparatet, som ikke angives af det røde advarselssignal.

5.4.2.1.3. Hvis der anvendes et symbol, skal det være i overensstemmelse med symbol J 04, ISO/IEC-registreringsnummer 7000-2441 som defineret i ISO 2575:2000.

5.4.2.1.4. De ovennævnte advarselssignaler skal lyse, når køretøjets elektriske udstyr (og styreapparatet) forsynes med energi. Mens køretøjet holder stille, skal styreapparatet kontrollere, at der ikke forekommer nogen af de angivne svigt eller defekter, hvorefter advarselslamperne slukkes.

Svigt eller fejl af den anførte art, som vil udløse ovennævnte kontrollamper, men som under statiske betingelser ikke vil blive detekteret, skal registreres i det øjeblik, de detekteres, og skal angives i det øjeblik motoren startes, og så længe tændingskontakten (startkontakten) er i »on«-indstilling (»run«), og svigtet er til stede.

5.4.3. Hvis yderligere styreapparatur er i drift, og/eller hvis den af det pågældende apparatur genererede styrevinkel ikke er vendt tilbage til normal køreindstilling, skal føreren adviseres af et advarselssignal.

5.5. **Forskrifter vedrørende periodisk syn af styreapparatet**

5.5.1. Så vidt det er praktisk muligt, og såfremt fabrikanten og den typegodkendende myndighed er enige herom, skal styreapparatet og dets installationer være udformet således, at dets drift uden at adskille det kan kontrolleres, om nødvendigt med almindeligt anvendte instrumenter, metoder eller prøvningsudstyr.

5.5.2. Det skal være muligt på enkel vis at kontrollere, at de elektroniske systemer, som bestemmer styringen, fungerer korrekt. Hvis der er behov for særlige oplysninger, skal disse være frit tilgængelige.

5.5.2.1. På tidspunktet for typegodkendelsen afgives en fortrolig beskrivelse af den anvendte metode til beskyttelse mod simpel uautoriseret manipulation af den af fabrikanten valgte kontrolindikator (f.eks. advarselssignal).

Alternativt anses dette beskyttelseskrav for at være opfyldt, når der findes et ekstra system til kontrol af korrekt driftsstatus.

6. PRØVNINGSFORSKRIFTER

6.1. **Generelle forskrifter**

6.1.1. Prøvningerne udføres på en plan overflade med god friktion.

6.1.2. Ved prøven (prøvningerne) skal køretøjet være læsset til sin tilladte totalmasse og med det maksimale teknisk tilladte akseltryk på den eller de styrende aksler.

For aksler med supplerende styring skal denne prøvning gentages med køretøjet læsset til sin teknisk tilladte totalmasse og den pågældende aksel belastet med det maksimalt tilladte akseltryk.

6.1.3. Ved prøvens begyndelse skal dæktrykket være det af fabrikanten for den i punkt 6.1.2 angivne belastning og holdende køretøj foreskrevne.

6.1.4. For systemer, som delvist eller udelukkende anvender elektrisk energi, skal alle ydelsesprøvninger udføres under forhold med faktisk eller simuleret elektrisk belastning fra alle væsentlige systemer eller systemkomponenter, som anvender samme energitilførsel. Væsentlige systemer omfatter som minimum lygtesystemer, vinduesviskere, motorstyring og bremsesystemer.

6.2. **Forskrifter vedrørende motorkøretøjer**

6.2.1. Køretøjet skal uden unormale vibrationer fra styretøjet kunne forlade en kurve med radius 50 m ad tangenten ved følgende hastighed:

For køretøjer af klasse M_1: 50 km/h

For køretøjer af klasse M_2, M_3, N_1, N_2 og N_3: 40 km/h eller den konstruktivt bestemte maksimalhastighed, såfremt denne er lavere.

6.2.2. Når køretøjet følger en cirkulær bane ved omtrent halvt styreudslag af de styrende hjul med en konstant hastighed på mindst 10 km/h, skal drejecirklen forblive uændret eller øges, såfremt betjeningsanordningen slippes.

6.2.3. Ved måling af aktiveringskraften på betjeningsanordningen skal kræfter med en varighed af mindre end 0,2 sekunder ikke tages i betragtning.

6.2.4. Måling af aktiveringskraft på betjeningsanordningen på motorkøretøjer, hvis styreapparat er intakt.

6.2.4.1. Fra en retlinjet bane drejes køretøjet ind i en spiralbane ved en hastighed af 10 km/h. Aktiveringskraften på betjeningsanordningen i dennes nominelle radius måles, indtil betjeningsanordningens position svarer til den i nedenstående tabel angivne drejeradius for den pågældende køretøjsklasse ved intakt styreapparat. Der foretages en styrebevægelse mod højre og en mod venstre.

6.2.4.2. Den længste tid, som må medgå til betjening af styreapparatet og den største tilladte aktiveringskraft på betjeningsanordning af intakt styreapparat, er angivet i nedenstående tabel for hver køretøjsklasse.

6.2.5. Måling af aktiveringskraft på betjeningsanordningen på motorkøretøjer, hvis styreapparat svigter.

6.2.5.1. Den i punkt 6.2.4 beskrevne prøvning gentages med svigtende styreapparat. Aktiveringskraften på betjeningsanordningen måles, indtil betjeningsanordningens position svarer til den i nedenstående tabel angivne drejeradius for den pågældende køretøjsklasse ved defekt styreapparat.

6.2.5.2. Den længste tid, som må medgå til betjening af styreapparatet, og den største tilladte aktiveringskraft på betjeningsanordning af defekt styreapparat er angivet i nedenstående tabel for hver køretøjsklasse.

Tabel

Forskrifter for aktiveringskraft på betjeningsanordning

Køretøjsklasse	Intakt			Med svigt		
	Maksimal kraft (daN)	Tid (s)	Drejeradius (m)	Maksimal kraft (daN)	Tid (s)	Drejeradius (m)
M_1	15	4	12	30	4	20
M_2	15	4	12	30	4	20
M_3	20	4	12 (**)	45 (*)	6	20
N_1	20	4	12	30	4	20
N_2	25	4	12	40	4	20
N_3	20	4	12 (**)	45 (*)	6	20

(*) 50 for stive køretøjer med to (eller flere) styrende aksler, fraregnet selvstyrende aksler.
(**) eller, hvis 12 m radius ikke kan nås, med fuldt styreudslag.

6.3. **Forskrifter vedrørende påhængskøretøjer**

6.3.1. Påhængskøretøjet skal køre uden større kursafvigelse eller unormale vibrationer fra styreapparatet, når det trækkende køretøj kører lige ud på plan, vandret vej med en hastighed på 80 km/h, eller med den af påhængskøretøjets fabrikant fastsatte teknisk tilladte maksimalhastighed, såfremt denne er mindre end 80 km/h.

6.3.2. Med det trækkende køretøj og påhængskøretøjet i en konstant drejning, der svarer til en cirkelbue med radius på 25 m (jf. punkt 2.4.6), og med en konstant hastighed på 5 km/h måles den af påhængskøretøjets yderste bageste kant beskrevne cirkelbue. Dette gentages under samme omstændigheder, men med en hastighed på 25 km/h ± 1 km/h. Herunder må påhængskøretøjets bageste udvendige hjørne ved 25 km/h højst bevæge sig 0,7 m uden for den ved 5 km/h beskrevne cirkelbue.

6.3.3. Intet punkt på påhængskøretøjet må komme mere end 0,5 m uden for tangenten til en cirkel med en radius på 25 m, når motorkøretøjet forlader den i 6.3.2 beskrevne cirkulære bane ad tangenten med en hastighed på 25 km/h. Dette skal være overholdt fra det punkt, hvor tangenten rører cirklen, til et punkt 40 m ude ad tangenten. Fra dette punkt skal påhængskøretøjet opfylde de i punkt 6.3.1 anførte forskrifter.

6.3.4. Det ringformede område, som overkøres af kombinationen af køretøj/påhængskøretøj med et intakt styreapparat med en hastighed på højst 5 km/h i en cirkel med konstant radius, hvor det trækkende køretøjs forreste ydre hjørne tegner en radius på 0,67 x køretøjskombinationens længde, dog mindst 12,5 m, måles.

6.3.4.1. Hvis bredden af det ringformede overkørte område ved en fejl i styreapparatet er > 8,3 m, må forøgelsen ikke være mere end 15 % sammenlignet med den tilsvarende værdi målt med det intakte styreapparat. Der må ikke forekomme nogen forøgelse af den ydre radius for bredden af det ringformede område.

6.3.5. De prøvninger, der beskrives i punkt 6.3.2, 6.3.3 og 6.3.4, udføres både i urets og mod urets retning.

7. PRODUKTIONENS OVERENSSTEMMELSE

Procedurerne til sikring af produktionens overensstemmelse skal opfylde forskrifterne i 1958-overenskomstens tillæg 2 (E/ECE/324/ECE/TRANS/505/Rev.2), idet følgende forskrifter finder anvendelse:

7.1. Indehaveren af godkendelsen skal sikre, at resultaterne af prøvningerne af produktionens overensstemmelse registreres, og at de vedlagte dokumenter er tilgængelige i en periode, der fastsættes efter aftale med den godkendende myndighed eller den tekniske tjeneste. Perioden må ikke overstige 10 år at regne fra det tidspunkt, hvor produktionen endeligt ophører.

7.2. Den godkendende myndighed eller tekniske tjeneste, der har meddelt typegodkendelse, kan når som helst inspicere de metoder, der anvendes til overensstemmelseskontrol på de enkelte produktionsanlæg. Der foretages normalt en inspektion hvert andet år.

8. SANKTIONER VED PRODUKTIONENS MANGLENDE OVERENSSTEMMELSE

8.1. Godkendelser, som er meddelt for en type køretøj i henhold til dette regulativ, kan inddrages, hvis forskrifterne i punkt 7.1 ovenfor ikke er opfyldt, eller hvis prøvekøretøjerne ikke overholder forskrifterne i dette regulativs punkt 6.

8.2. Hvis en kontraherende part, der anvender dette regulativ, inddrager en godkendelse, som han tidligere har meddelt, skal han straks underrette de øvrige kontraherende parter, som anvender dette regulativ, herom ved hjælp af en meddelelsesblanket svarende til modellen i bilag 1 til dette regulativ.

9. ÆNDRING OG UDVIDELSE AF GODKENDELSE AF EN KØRETØJSTYPE

9.1. Enhver ændring af køretøjstypen skal anmeldes til den godkendende myndighed, der har meddelt godkendelsen. Den godkendende myndighed kan så:

9.1.1. anse det for usandsynligt, at ændringerne vil få en mærkbar negativ virkning, og at køretøjet under alle omstændigheder fortsat opfylder kravene eller

9.1.2. rekvirere en yderligere prøvningsrapport fra den tekniske tjeneste, som forestår prøvningen.

9.2. De kontraherende parter, som anvender dette regulativ, underrettes om bekræftelse eller udvidelse eller nægtelse af godkendelse, med angivelse af ændringerne, ved den i punkt 4.3 foreskrevne procedure.

9.3. Den godkendende myndighed, som meddeler udvidelse af en godkendelse, tildeler udvidelsen et serienummer og underretter de andre parter i 1958-overenskomsten, der anvender dette regulativ, ved hjælp af en meddelelsesblanket, der svarer til modellen i bilag 1 til dette regulativ.

10. ENDELIGT OPHØR AF PRODUKTIONEN

Hvis indehaveren af godkendelsen endeligt ophører med at fremstille en køretøjstype, som er godkendt i henhold til dette regulativ, skal han underrette den myndighed, som har meddelt godkendelsen, herom. Efter modtagelse af den pågældende meddelelse underretter myndigheden de andre parter i 1958-overenskomsten, som anvender dette regulativ, ved hjælp af en meddelelsesblanket, der svarer til modellen i bilag 1 til dette regulativ.

11. NAVNE OG ADRESSER PÅ DE TEKNISKE TJENESTER, SOM FORESTÅR GODKENDELSESPRØVNING, OG PÅ DE ADMINISTRATIVE MYNDIGHEDER

De parter i 1958-overenskomsten, som anvender dette regulativ, meddeler De Forenede Nationers sekretariat navne og adresser på de tekniske tjenester, som forestår typegodkendelsesprøvninger, og på de administrative myndigheder, som meddeler typegodkendelser, og hvortil meddelelser udstedt i andre lande om typegodkendelse eller udvidelse, nægtelse eller inddragelse af typegodkendelse skal sendes.

BILAG 1

MEDDELELSE

(Største format: A4 (210 × 297 mm))

E (1) ...

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, med hensyn til styreapparatet i henhold til regulativ nr. 79

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. Kort beskrivelse af styreapparatet .....

5.1. Styreapparatets type .....

5.2. Betjeningsanordning .....

5.3. Styretransmission .....

5.4. Styrende hjul .....

5.5. Energikilde .....

6. Prøvningsresultater, køretøjets egenskaber .....

6.1. Styrekraft, som er nødvendig for opnåelse af en drejecirkel med 12 m radius med et intakt system og 20 m radius med et defekt system .....

6.1.1. Under normale betingelser .....

6.1.2. Efter svigt i særligt udstyr .....

6.2. Andre prøvninger i henhold til dette regulativ ..... bestået/ikke bestået (2)

6.3. Der blev indgivet tilstrækkelig dokumentation i overensstemmelse med bilag 6 for følgende dele i styreapparatet:

7. Køretøj indleveret til godkendelse den .....

8. Teknisk tjeneste, som forestår godkendelsesprøvningerne .....

9. Dato på rapport udstedt af den pågældende tekniske tjeneste .....

10. Nummer på rapport udstedt af denne tjeneste .....

11. Godkendelse meddelt/udvidet/nægtet/inddraget [2] .....

12. Godkendelsesmærkets placering på køretøjet .....

.....

13. Sted .....

14. Dato .....

15. Underskrift .....

16. Denne meddelelse er vedlagt en liste over dokumenterne i godkendelsessagen, som er indgivet til den myndighed, der har meddelt godkendelsen, og som kan fås ved henvendelse.

---

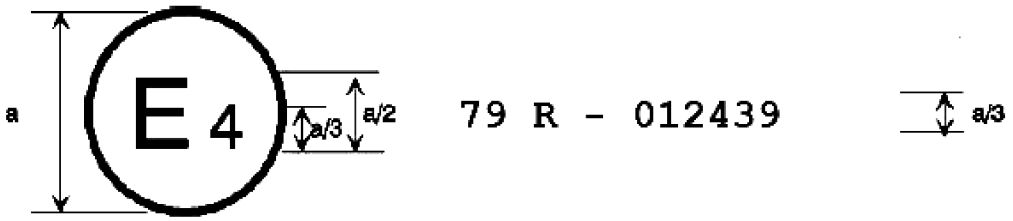
[1] Kendingsnummer for det land, der har meddelt/udvidet/nægtet/inddraget godkendelsen (se godkendelsesbestemmelserne i regulativet).
[2] Det ikke gældende overstreges.

BILAG 2

UDFORMNING AF GODKENDELSESMÆRKER

MODEL A

(se punkt 4.4 i dette regulativ)

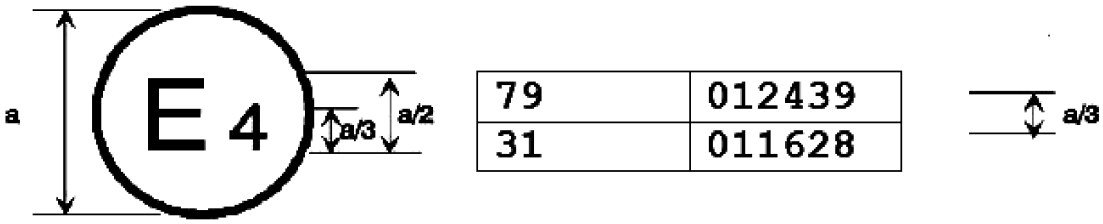


a = 8 mm min.

Det ovennævnte godkendelsesmærke, der er påmonteret et køretøj, angiver, at den pågældende køretøjstype med hensyn til styreapparatet er godkendt i Nederlandene (E4) i henhold til regulativ nr. 79 med godkendelsesnummer 012439. Godkendelsesnummeret angiver, at godkendelsen er meddelt efter forskrifterne i regulativ 79, som omfatter ændringsserie 01.

MODEL B

(se punkt 4.5 i dette regulativ)



a = 8 mm min.

Det ovenstående godkendelsesmærke fastgjort til et køretøj viser, at den pågældende køretøjstype er blevet godkendt i Holland (E4) i henhold til regulativ nr. 79 og 31 ([1]). Godkendelsesnumrene angiver, at regulativ 79 på godkendelsesdatoerne omfattede ændringsserie 01, og at regulativ nr. 31 omfattede ændringsserie 01.

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

BILAG 3

Bremsevirkning for køretøjer, som anvender samme energikilde til styre- og bremseapparat

1. Ved prøvninger, der er udføres i henhold til dette bilag, skal køretøjet opfylde følgende krav:

1.1. Køretøjet skal være læsset til sin tilladte totalmasse, og fordelingen på akslerne skal være i overensstemmelse med køretøjsfabrikantens oplysninger. Såfremt der findes bestemmelser for flere placeringer på akslerne, skal totalmassens fordeling på akslerne være således, at massen på hver aksel er proportional med den pågældende aksels maksimalt tilladte akseltryk. Ved trækkende køretøjer til sættevogne kan massen omfordeles, så den befinder sig ca. halvvejs mellem træktappens placering under ovenstående belastningsforhold og bagakslens/bagakslernes midterlinje.

1.2. Dækkene pumpes til det foreskrevne kolde dæktryk for den masse dækkene skal bære, når køretøjet holder stille.

1.3. Før prøvningen påbegyndes, skal bremserne være kolde, dvs., at bremseskivens eller den ydre bremsetromles overfladetemperatur skal være under 100 °C.

2. Ved svigt af energikilden skal virkningen af driftsbremsen ved første bremsning være mindst den i nedenstående tabel anførte.

Klasse	V (km/h)	m/s^2	FdaN
M_1	80	5,8	50
M_2 og M_3	60	5,0	70
N_1	80	5,0	70
N_2 og N_3	60	5,0	70

3. Efter ethvert svigt af styreapparatet eller dets energitilførsel skal det være muligt at bremse otte gange med fuld styrke med driftsbremsen, hvorefter der ved niende bremsning skal opnås en bremsevirkning, som mindst svarer til den, der foreskrives for nødbremsen (se nedenstående tabel).

Såfremt nødbremsen med energitilførsel fra en energibeholder aktiveres med separat betjeningsanordning, skal der, efter otte bremsninger med fuld styrke med driftsbremsen, stadig opnås den i nedenstående tabel angivne resterende bremsevirkning.

Bremsevirkning af nødbremse og resterende bremsevirkning

Klasse	V (km/h)	Nødbremse m/s^2	Resterende bremsevirkning m/s^2
M_1	80	2,9	1,7
M_2	60	2,5	1,5
M_3	60	2,5	1,5
N_1	70	2,2	1,3
N_2	50	2,2	1,3
N_3	40	2,2	1,3

BILAG 4

Yderligere forskrifter for køretøjer med supplerende styring

1. GENERELLE FORSKRIFTER

Køretøjer udstyret med supplerende styring (ASE) skal ud over forskrifterne i dette regulativ også overholde forskrifterne i dette bilag.

2. SÆRLIGE FORSKRIFTER

2.1. **Transmission**

2.1.1. Mekanisk styretransmission

Punkt 5.3.1.1. i dette regulativ finder anvendelse.

2.1.2. Hydraulisk styretransmission

Hydrauliske styretransmissioner skal være beskyttet mod overskridelse af det foreskrevne maksimale driftstryk T.

2.1.3. Elektrisk styretransmission

Elektriske styretransmissioner skal være beskyttet mod for høj energitilførsel.

2.1.4. Styretransmissioner af kombineret art

Styretransmissioner af kombineret mekanisk, hydraulisk og elektrisk art skal opfylde forskrifterne i punkt 2.1.1, 2.1.2 og 2.1.3 ovenfor.

2.2. **Prøveforskrifter vedrørende svigt**

2.2.1. Fejlfunktion eller svigt af enhver del af anordningen til supplerende styring (med undtagelse af de dele, som anses for ikke at kunne svigte, jf. punkt 5.3.1.1 i dette regulativ) må ikke medføre pludselig eller mærkbar ændring af køretøjets opførsel, og de relevante forskrifter i punkt 6 skal fortsat være opfyldt. Herudover skal det være muligt at bevare herredømmet over køretøjet uden usædvanlige styrekorrektioner. Dette skal godtgøres gennem følgende prøvninger:

2.2.1.1. Cirkulær prøvning

Køretøjet skal følge en cirkulær bane med en radius »R« (m) og en hastighed »v« (km/h) svarende til klassen og de værdier, der er angivet i nedenstående tabel:

Køretøjets klasse	R (3)	V (1) (2)
M_1 og N_1	100	80
M_2 og N_2	50	50
M_3 og N_3	50	45

(1) Hvis den supplerende styring er i en mekanisk låst position ved den angivne hastighed, ændres prøvningshastigheden, så den svarer til den maksimale hastighed, hvorved systemet fungerer. Den maksimale hastighed er den hastighed, hvorved den supplerende styring låses minus 5 km/h.

(2) Hvis køretøjets dimensionering medfører væltningsrisiko, forsyner fabrikanten den tekniske tjeneste med simuleringsdata for køreegenskaberne, som angiver en lavere maksimal hastighed for sikker udførelse af prøvningen. Den tekniske tjeneste vil så vælge denne prøvningshastighed.

(3) Hvis radiusværdierne ikke kan overholdes pga. prøveområdets konfiguration, kan prøvningerne udføres på baner med andre radier (maksimal afvigelse: ± 25 %), forudsat at hastigheden tilpasses, så den tværgående acceleration som følge af den radius og hastighed, der er angivet i tabellen for den pågældende køretøjsklasse, opnås.

Svigt skal fremkaldes, når den angivne prøvehastighed er nået. Prøvningen omfatter kørsel både i urets retning som mod urets retning.

2.2.1.2. Prøvning i overgangsperiode

2.2.1.2.1. Så længe der ikke er vedtaget ensartede prøvemetoder, skal køretøjsfabrikanten oplyse de tekniske tjenester om sine prøvemetoder og resultater vedrørende køretøjets opførsel i tilfælde af svigt.

2.3. **Advarselssignaler ved svigt**

2.3.1. Med undtagelse af de dele af anordningen til supplerende styring, som anses for ikke at kunne svigte, jf. punkt 5.3.1.1 i dette regulativ, skal følgende tilfælde af svigt af denne anordning tydeligt tilkendegives over for føreren:

2.3.1.1. Totalt svigt af den elektriske eller hydrauliske transmission til supplerende styring

2.3.1.2. Svigt af energitilførslen til supplerende styring

2.3.1.3. Brud på ydre kabler til elektrisk styretransmission, såfremt sådan forefindes.

BILAG 5

Forskrifter for påhængskøretøjer med hydraulisk styretransmission

1. GENERELLE FORSKRIFTER

Køretøjer udstyret med hydraulisk styretransmission skal ud over forskrifterne i nærværende regulativ også overholde forskrifterne i dette bilag.

2. SÆRLIGE FORSKRIFTER

2.1. Hydraulikrør og -slanger

2.1.1. Ledninger i hydrauliske styretransmissioner skal kunne tåle et sprængtryk på mindst fire gange det af fabrikanten fastsatte sædvanlige maksimale driftstryk (T). Hydraulikslanger skal opfylde kravene i ISO-standard 1402:1994, 6605:1986 og 7751:1991.

2.2. I systemer, som er afhængige af energitilførsel

2.2.1. Energitilførselen skal være beskyttet mod overtryk med en overtryksventil, der udløses ved trykket T.

2.3. Beskyttelse af styretransmission

2.3.1. Styretransmissionen skal være beskyttet mod overtryk med en overtryksventil, der udløses mellem trykket 1,5 og 2,2 T.

BILAG 6

Særlige forskrifter, der finder anvendelse på sikkerhedsaspekter ved avancerede elektroniske køretøjskontrolsystemer

1. GENERELT

I dette bilag opstilles særlige krav til dokumentation, fejlstrategi og kontrol vedrørende sikkerhedsaspekter ved avancerede elektroniske køretøjskontrolsystemer (punkt 2.3 nedenfor) for så vidt angår dette regulativ.

I visse punkter i nærværende regulativ, som vedrører sikkerhedsfunktioner, som styres af et eller flere elektroniske systemer, er der desuden henvist til bilaget.

Bilaget specificerer ikke ydelseskriterierne for »systemet«, men beskriver, hvordan det er udformet, og hvilke oplysninger der skal afgives til den tekniske tjeneste med henblik på typegodkendelse.

Disse oplysninger skal godtgøre, at systemet i normaltilstand og i fejltilstand overholder alle de relevante ydelseskrav, som er angivet andetsteds i dette regulativ.

2. DEFINITIONER

I dette bilag forestås ved:

2.1. »Sikkerhedskoncept«: En beskrivelse af de foranstaltninger, der er indbygget i systemet, herunder i de elektroniske enheder, med henblik på systemintegritet og opretholdelse af sikker drift selv i tilfælde af elektrisk svigt. Muligheden for »fall-back« til delvis drift eller et back-up-system, der sikrer køretøjets vigtigste funktioner, kan indgå i sikkerhedskonceptet.

2.2. »Elektronisk kontrolsystem«: En kombination af enheder, der er udformet til at bidrage til at frembringelse af den pågældende køretøjskontrolfunktion ved hjælp af elektronisk databehandling. Sådanne systemer, som ofte styres af software, er fremstillet af funktionelle enkeltkomponenter som følere, elektroniske kontrolenheder og aktuatorer og forbundet via transmissionsforbindelser. De kan omfatte mekaniske, elektropneumatiske eller elektrohydrauliske elementer. Det heri omtalte »system« er det, som der søges typegodkendelse for.

2.3. »Komplekse elektroniske køretøjskontrolsystemer«: De elektroniske kontrolsystemer, som er underlagt en kontrolrangfølge, således at en kontrolleret funktion kan tilsidesættes af et elektronisk kontrolsystem/en kontrolfunktion på højere niveau.

En funktion, som tilsidesættes, bliver en del af det komplekse system.

2.4. »Kontrolsystemer/funktioner på højere niveau«: Systemer/funktioner, der anvender yderligere behandling og/eller føleudstyr til at ændre køretøjets opførsel gennem udsendelse af kommandoer om variationer i køretøjkontrolsystemets normale funktion(er).

Dermed kan komplekse systemer automatisk ændre prioriteringen af deres mål, afhængigt af de målte omstændigheder.

2.5. »Enheder«: Den mindste underinddeling af systemkomponenter, som er omfattet af dette bilag, idet disse kombinationer af komponenter behandles som separate enheder med henblik på identifikation, analyse eller udskiftning.

2.6. »Transmissionsforbindelser«: Midler, som anvendes til at forbinde forskellige enheder med hinanden, med henblik på udsendelse af signaler, driftsdata eller forsyning med energi.

Dette udstyr er normalt elektrisk, men kan til dels være mekanisk, pneumatisk eller hydraulisk.

2.7. »Kontrolområde«: En output-variabel, som definerer det område, inden for hvilket systemet kan forventes at udøve kontrol.

2.8. »Grænser for funktionel drift«: Et mål, der definerer de ydre fysiske grænser, inden for hvilke systemet er i stand til at opretholde kontrollen.

3. DOKUMENTATION

3.1. Forskrifter

Fabrikanten skal levere en dokumentationspakke, der giver adgang til »systemets« grundlæggende design og de midler, hvormed det forbindes til andre køretøjssystemer, eller som direkte kontrollerer output-variablerne.

»Systemets« funktion og det af fabrikanten fastsatte sikkerhedskoncept skal forklares.

Dokumentationen skal være kortfattet, men skal godtgøre, at der er anvendt ekspertise fra alle relevante systemområder i design og udviklingsprocessen.

I forbindelse med periodiske tekniske syn skal dokumentationen indeholde en beskrivelse af, hvordan »systemets« aktuelle driftsstatus kan efterprøves.

3.1.1. Dokumentationen skal foreligge i to dele:

a) Den dokumentationspakke, der kræves med henblik på godkendelse, med det i punkt 3 nævnte materiale (med undtagelse af det i punkt 3.4.4 nævnte), og som leveres til den tekniske tjeneste i forbindelse med indsendelsen af typegodkendelsesansøgningen. Denne dokumentation udgør referencegrundlaget for den verifikationsproces, som er angivet i punkt 4 i dette bilag.

b) Yderligere materiale og analysedata i punkt 3.4.4, som skal opbevares af fabrikanten, men stilles til rådighed for gennemgang på godkendelsestidspunktet.

3.2. Beskrivelse af »systemets« funktioner.

Der leveres en beskrivelse, som let forståeligt forklarer alle »systemets« kontrolfunktioner og de metoder, der er anvendt for at nå målene, herunder en erklæring om den eller de mekanismer, som er omfattet af kontrol.

3.2.1. Der leveres en fortegnelse over alle inputvariabler og målte variabler, og arbejdsområdet for disse defineres.

3.2.2. Der leveres en fortegnelse over alle outputvariabler, som styres af »systemet«, og det angives i hvert enkelt tilfælde, hvorvidt der er tale om direkte kontrol eller kontrol via et andet køretøjssystem. Det kontrolområde (punkt 2.7), der udøves på hver af disse variabler, skal defineres.

3.2.3. Øvre og nedre grænseværdier for funktionel drift (punkt 2.8) angives, hvis det er relevant for systemets ydelse.

3.3. Systemkonfiguration og diagram

3.3.1. Fortegnelse over komponenter

Der leveres en liste med alle enhederne i »systemet« og med angivelse af andre køretøjssystemer, som er nødvendige for at opnå den pågældende kontrolfunktion.

Desuden leveres et diagram, som viser kombinationen af disse enheder og indeholder en nærmere angivelse af komponenternes fordeling og forbindelser med hinanden.

3.3.2. Enhedernes funktioner

Der gives en kort beskrivelse af de enkelte enheders funktion i »systemet«, og de signaler, som forbinder systemet med andre enheder eller med andre køretøjssystemer, angives. Disse oplysninger kan afgives som et blokdiagram eller andet diagram, eller som en beskrivelse suppleret af et sådant diagram.

3.3.3. Indbyrdes forbindelser

De indbyrdes forbindelser i »systemet« illustreres med et kredsløbsdiagram for elektriske transmissionsforbindelser, med et rørdiagram for pneumatisk eller hydraulisk transmissionsudstyr og med et forenklet diagram for mekaniske forbindelser.

3.3.4. Signalflow og prioriteringer

Der skal være en klar overensstemmelse mellem transmissionsforbindelserne, og de signaler, der sendes mellem enhederne.

Prioriteringer for signaler i multiplexdatastier skal angives, såfremt disse kan påvirke den i dette regulativ foreskrevne ydelse eller sikkerhed.

3.3.5. Identifikation af enheder

Hver enhed skal klart og utvetydigt kunne identificeres (f.eks. kan hardware mærkes, og software kan mærkes eller forsynes med softwaresignal) for at sikre sammenhængen mellem hardware og dokumentation.

Hvis flere funktioner er kombineret i en enkelt enhed eller i en enkelt computer, men af overskuelighedshensyn er angivet som flere blokke i blokdiagrammet, anvendes kun en enkelt identifikationsmærkning af det pågældende hardware.

Ved anvendelse af denne identifikation skal fabrikanten bekræfte, at det leverede udstyr er i overensstemmelse med det respektive dokument.

3.3.5.1. Identifikationen angiver den pågældende hardware og softwareversion, og såfremt der kommer en ny version, som ændrer den i henhold til nærværende regulativ angivne funktion, skal identifikation også ændres.

3.4. Fabrikantens sikkerhedskoncept

3.4.1. Fabrikanten udformer en erklæring, hvori det bekræftes, at den strategi, der er valgt for at nå »systemets« mål, ikke ved normaltilstand påvirker driften af systemer, som er underlagt forskrifterne i dette regulativ.

3.4.2. Med hensyn til software, der anvendes i »systemet«, skal konfigurationen forklares, og de anvendte metoder og redskaber i forbindelse med konceptet skal defineres. Fabrikanten skal på anmodning godtgøre, hvordan han bestemte systemets logik i udformnings- og udviklingsprocessen.

3.4.3. Fabrikanten skal tilsende den tekniske tjeneste en forklaring af de konstruktionsmæssige foranstaltninger, der er indbygget i »systemet« for at opretholde sikker drift i tilfælde af svigt. Mulige konstruktionsmæssige foranstaltninger ved svigt i »systemet« kan være:

a) fall-back til drift ved hjælp af delvist system

b) omskift til særligt back-up-system

c) deaktivering af funktion på højere niveau.

I tilfælde af svigt skal føreren advares, f.eks. ved et advarselssignal eller en besked på displayet. Når føreren ikke har deaktiveret systemet, f.eks. ved at dreje tændingslåsen (startkontakten) til »off«-indstilling, eller ved at slukke for den pågældende funktion, hvis der findes en særlig kontakt til det formål, skal advarslen forblive, så længe fejltilstanden vedbliver.

3.4.3.1. Hvis den valgte foranstaltning aktiverer en delvis driftsfunktion ved visse fejltilstande, skal disse tilstande angives, og den deraf følgende begrænsede effektivitet specificeres.

3.4.3.2. Hvis den valgte foranstaltning aktiverer en reserveanordning (back-up) til opfyldelse af køretøjkontrolsystemets mål, skal principperne for omskiftningsmekanismen, logikken og redundansniveauet og eventuelle indbyggede back-up-kontrolfunktioner forklares, og de deraf følgende begrænsninger for back-up-effektiviteten specificeres.

3.4.3.3. Hvis den valgte foranstaltning resulterer i deaktivering af en funktion på højere niveau, skal alle output-kontrolsignaler vedrørende denne funktion blokeres på en sådan måde, at overgangsforstyrrelser begrænses.

3.4.4. Dokumentationen skal understøttes af en analyse, som overordnet viser, hvordan systemet vil opføre sig ved en af de angivne fejltilstande, som påvirker køretøjkontrollens ydelse eller sikkerheden.

Dette kan være baseret på en analyse af fejltilstande og virkningen heraf (FMEA), en fejltræsanalyse (FTA) eller en lignende proces, der er relevant i forhold til systemsikkerheden.

Den eller de valgte analysetilgange følges og forvaltes af fabrikanten og stilles til rådighed i forbindelse med den tekniske tjenestes inspektion på typegodkendelsestidspunktet.

3.4.4.1. I dokumentationen skal de overvågede parametre være opstillet i punktform, og for hvert af de i dette bilags punkt 3.4.4 specificerede fejltilstandstyper angives de advarselssignaler, der skal afgives til føreren og/eller til service og inspektionspersonalet.

4. VERIFIKATION OG PRØVNING

4.1. »Systemets« funktionelle drift, jf. de i punkt 3 foreskrevne dokumenter, prøves som følger:

4.1.1. Verifikation af »systemets« funktioner

Med henblik på at bestemme det normale driftsniveau sammenlignes verifikationen af køretøjssystemets ydelse i normaltilstand med fabrikantens grundlæggende benchmarkspecifikationer, medmindre der skal foretages en nærmere angivet ydelsesprøvning i henhold til godkendelsesproceduren i dette eller et andet regulativ.

4.1.2. Verifikation af sikkerhedskonceptet i punkt 3.4

»Systemets« reaktion skal på den typegodkendende myndigheds anmodning kontrolleres ved fejltilstand i en vilkårlig enhed ved at anvende de respektive outputsignaler til elektriske enheder eller mekaniske elementer for at simulere virkningen af indre fejl i enheden.

4.1.2.1. Resultaterne af verifikationen skal have en sådan grad af overensstemmelse med den dokumenterede sammenfatning af fejlanalysen, at det overordnet kan bekræftes, at sikkerhedskonceptet og udførelsen er tilstrækkelig.

III

(Retsakter vedtaget i henhold til traktaten om Den Europæiske Union)

RETSAKTER VEDTAGET I HENHOLD TIL AFSNIT V I EU-TRAKTATEN

RÅDETS FÆLLES AKTION 2008/391/FUSP

af 26. maj 2008

om ændring af fælles aktion 2008/131/FUSP om forlængelse af mandatet for Den Europæiske Unions særlige repræsentant for Afghanistan

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Union, særlig artikel 14, artikel 18, stk. 5, og artikel 23, stk. 2, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Den 18. februar 2008 vedtog Rådet fælles aktion 2008/131/FUSP [1] om forlængelse af mandatet for Francesc Vendrell som Den Europæiske Unions særlige repræsentant for Afghanistan til den 31. maj 2008.

(2) Francesc Vendrell har meddelt generalsekretæren/den højtstående repræsentant, at han er parat til at fungere som Den Europæiske Unions særlige repræsentant (EUSR) indtil den 30. juni 2008. Hans mandat som EUSR bør forlænges indtil denne dato. Rådet har til hensigt at udnævne en ny særlig repræsentant for den efterfølgende periode indtil den 28. februar 2009.

(3) Det finansielle referencegrundlag, der er fastsat i fælles aktion 2008/131/FUSP, til dækning af udgifterne i forbindelse med EUSR's mandat indtil den 31. maj 2008, bør også dække den yderligere forlængelse indtil den 30. juni 2008 —

VEDTAGET FØLGENDE FÆLLES AKTION:

Artikel 1

Fælles aktion 2008/131/FUSP ændres således:

1) Artikel 1 affattes således:

»*Artikel 1*

Den Europæiske Unions særlige repræsentant

Mandatet for Francesc Vendrell som Den Europæiske Unions særlige repræsentant (EUSR) for Afghanistan forlænges hermed til den 30. juni 2008.«

2) Artikel 5, stk. 1, affattes således:

»1. Det finansielle referencegrundlag til dækning af udgifterne i forbindelse med den særlige repræsentants mandat er for perioden fra den 1. marts 2008 til den 30. juni 2008 på 975 000 EUR.«

Artikel 2

Ikrafttræden

Denne fælles aktion har virkning fra datoen for vedtagelsen.

Artikel 3

Offentliggørelse

Denne fælles aktion offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Udfærdiget i Bruxelles, den 26. maj 2008.

På Rådets vegne

D. RUPEL

Formand

[1] EUT L 43 af 19.2.2008, s. 26.