

Uitgave  
in de Nederlandse taal

## Mededelingen en bekendmakingen

<u>Nummer</u>	Inhoud	Bladzijde
	<b>I Mededelingen</b>	
	<b>Commissie</b>	
91/C 229/01	Ecu — Door het Europees Fonds voor Monetaire Samenwerking op zijn ecu-operaties toegepast rentepercentage voor de maand september 1991 .....	1
91/C 229/02	Mededeling van de Commissie overeenkomstig artikel 4, lid 1, van Verordening (EEG) nr. 3831/90 van de Raad van 20 december 1990 houdende toepassing van algemene tariefpreferenties voor het jaar 1991 voor bepaalde industrieproducten van oorsprong uit ontwikkelingslanden .....	2
91/C 229/03	Mededeling van de Commissie overeenkomstig de bepalingen van Verordening (EEG) nr. 3832/90 van de Raad van 20 december 1990 houdende toepassing van algemene tariefpreferenties voor het jaar 1991 voor textielproducten van oorsprong uit ontwikkelingslanden .....	2
91/C 229/04	Wijziging van de lijst van inrichtingen in Nieuw-Zeeland die erkend zijn voor de invoer van vers vlees in de Gemeenschap .....	3
91/C 229/05	Recapitulatie van de aanbestedingsprocedures, gepubliceerd in het <i>Supplement op het Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen</i> , voor door de Europese Economische Gemeenschap (EEG) gefinancierde projecten (Europees Ontwikkelingsfonds (EOF) of begroting van de Europese Gemeenschappen) (Week van 27 tot en met 31 augustus 1991) .....	3
	<b>Hof van Justitie</b>	
91/C 229/06	Zaak C-192/91: Beroep, op 26 juli 1991 ingesteld door Commissie van de Europese Gemeenschappen tegen Ierland .....	4

<u>Nummer</u>	Inhoud (vervolg)	Bladzijde
91/C 229/07	Zaak C-195/91 P: Hogere voorziening, op 29 juli 1991 ingesteld door Bayer AG tegen het arrest, op 29 mei 1991 in zaak T-12/90 tussen haar en de Commissie van de Europese Gemeenschappen gewezen door het Gerecht van eerste aanleg van de Europese Gemeenschappen (Tweede Kamer).....	4
<hr/>		
<i>II Voorbereidende besluiten</i>		
<b>Commissie</b>		
91/C 229/08	Voorstel voor een richtlijn van de Raad betreffende snelheidsbegrenzers voor bepaalde categorieën motorvoertuigen .....	5
<hr/>		
<i>III Bekendmakingen</i>		
<b>Commissie</b>		
91/C 229/09	Bericht van inschrijving voor de vaststelling van de restitutie bij uitvoer van rogge naar landen van de zones I, II, III, IV, V, VI, VII en VIII en de Canarische eilanden .....	28

## I

(Mededelingen)

## COMMISSIE

**Door het Europees Fonds voor Monetaire Samenwerking op zijn ecu-operaties toe-  
gepast rentepercentage: 10,00 % voor de maand september 1991**

ECU (\*)

3 september 1991

(91/C 229/01)

Bedrag in nationale valuta voor één eenheid:

Belgische en Luxemburgse frank	42,2627	Escudo	175,868
Duitse mark	2,05387	US-dollar	1,18052
Gulden	2,31347	Zwitserse frank	1,80419
Pond sterling	0,698038	Zweedse kroon	7,45499
Deense kroon	7,92484	Noorse kroon	8,02530
Franse frank	6,97924	Canadese dollar	1,34603
Lire	1532,67	Oostenrijkse schilling	14,4496
Iers pond	0,767769	Finse mark	4,99951
Griekse drachme	227,002	Yen	161,118
Peseta	127,917	Australische dollar	1,51933
		Nieuwzeelandse dollar	2,06313

De Commissie heeft een telexdienst met automatisch antwoordmechanisme in gebruik genomen die elke gebruiker, op diens aanvraag per telex, de omwisselingskoers in de voornaamste valuta geeft.

Deze dienst functioneert elke dag van 15.30 uur tot de volgende dag 13.00 uur.

De gebruiker dient als volgt te handelen:

- telex nr. 23789 te Brussel kiezen;
- zijn eigen telexadres geven;
- de code „cccc” vormen die het automatisch antwoordmechanisme in werking stelt en hem de omwisselingskoersen van de ecu per telex geeft;
- de mededeling niet onderbreken vóór het einde van de boodschap dat aangegeven wordt door het teken „ffff”.

*Noot:* De Commissie heeft ook een telex met automatisch antwoordmechanisme (nr. 21791) in gebruik die een aantal dagelijkse gegevens verstrekt voor de berekening van de monetaire compenserende bedragen in het kader van de toepassing van het gemeenschappelijk landbouwbeleid.

(\*) Verordening (EEG) nr. 3180/78 van de Raad van 18 december 1978 (PB nr. L 379 van 30. 12. 1978, blz. 1), laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EEG) nr. 1971/89 (PB nr. L 189 van 4. 7. 1989, blz. 1).  
Besluit 80/1184/EEG van de Raad van 18 december 1980 (Overeenkomst van Lomé) (PB nr. L 349 van 23. 12. 1980, blz. 34).  
Beschikking nr. 3334/80/EGKS van de Commissie van 19 december 1980 (PB nr. L 349 van 23. 12. 1980, blz. 27).  
Financieel Reglement van 16 december 1980 voor de toepassing van de algemene begroting van de Europese Gemeenschappen (PB nr. L 345 van 20. 12. 1980, blz. 23).  
Verordening (EEG) nr. 3308/80 van de Raad van 16 december 1980 (PB nr. L 345 van 20. 12. 1980, blz. 1).  
Beschikking van de Raad van Gouverneurs van de Europese Investeringsbank van 13 mei 1981 (PB nr. L 311 van 30. 10. 1981, blz. 1).

**Mededeling van de Commissie overeenkomstig artikel 4, lid 1, van Verordening (EEG) nr. 3831/90 van de Raad van 20 december 1990 houdende toepassing van algemene tariefpreferenties voor het jaar 1991 voor bepaalde industrieproducten van oorsprong uit ontwikkelingslanden**

(91/C 229/02)

Krachtens artikel 4, lid 1, van Verordening (EEG) nr. 3831/90 <sup>(1)</sup> deelt de Commissie mede dat de hieronder vermelde vaste bedragen met nulrecht zijn uitgeput:

Volgnummer	Omschrijving	Oorsprong	Vaste bedragen met nulrecht	Uitputtingsdatum
10.0980	Luchtpompen, vacuümpompen, compressoren voor lucht of voor andere gassen	Brazilië	4 064 000 ecu	6. 8. 1991
10.0990	Naaimachines, andere dan de naaimachines voor het boekbindersbedrijf bedoeld bij post 8440	Brazilië	1 181 000 ecu	5. 8. 1991

Op invoer boven deze hoeveelheden of bedragen worden de normale rechten van het gemeenschappelijk douanetarief geheven.

<sup>(1)</sup> PB nr. L 370 van 31. 12. 1990, blz. 1.

**Mededeling van de Commissie overeenkomstig de bepalingen van Verordening (EEG) nr. 3832/90 van de Raad van 20 december 1990 houdende toepassing van algemene tariefpreferenties voor het jaar 1991 voor textielproducten van oorsprong uit ontwikkelingslanden**

(91/C 229/03)

Krachtens de bepalingen van Verordening (EEG) nr. 3832/90 <sup>(1)</sup> deelt de Commissie mede dat de hieronder genoemde contingenten zijn uitgeput, nadat de verplichte terugstortingen hebben plaatsgevonden:

Volgnummer	Categorie	Oorsprong	Omvang van het contingent	Uitputtingsdatum
40.0040 (1. 7 – 31. 12. 1991)	4	Pakistan	941 500 stuks	30. 7. 1991
40.0200 (1. 7 – 31. 12. 1991)	20	Hong-Kong	23 000 stuks	29. 7. 1991

Op invoer boven deze hoeveelheden of bedragen worden de normale rechten van het gemeenschappelijk douanetarief geheven.

<sup>(1)</sup> PB nr. L 370 van 31. 12. 1990, blz. 39.



## HOF VAN JUSTITIE

### Beroep, op 26 juli 1991 ingesteld door Commissie van de Europese Gemeenschappen tegen Ierland

(Zaak C-192/91)

(91/C 229/06)

Bij het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen is op 26 juli 1991 beroep ingesteld tegen Ierland door Commissie van de Europese Gemeenschappen, vertegenwoordigd door X. Lewis, lid van haar juridische dienst, domicilie gekozen hebbende te Luxemburg bij G. Berardis, lid van haar juridische dienst, Centre Wagner, Kirchberg.

Verzoekster concludeert dat het den Hove behage:

1. Vast te stellen dat Ierland, door niet de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen vast te stellen om te voldoen aan Richtlijn 85/374/EEG van de Raad van 25 juli 1985 betreffende de onderlinge aanpassing van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen der Lid-Statens inzake de aansprakelijkheid voor produkten met gebreken, en/of door de Commissie niet onverwijld van de getroffen maatregelen in kennis te stellen, de krachtens die richtlijn — in het bijzonder artikel 19 ervan — en het EEG-Verdrag op hem rustende verplichtingen niet is nagekomen.
2. Ierland te verwijzen in de kosten van de procedure.

#### *Middelen en voornaamste argumenten*

Op grond van het verbindende karakter van de artikelen 189, derde alinea, en 5, eerste alinea, van het EEG-Verdrag zijn de Lid-Statens verplicht richtlijnen uit te voeren. Ofschoon de in artikel 19 van Richtlijn 85/374/EEG bepaalde termijn op 30 juli 1988 is verstreken, heeft de Ierse Regering de desbetreffende maatregelen nog niet getroffen. De Commissie heeft althans geen enkele mededeling van Ierland ontvangen, waaruit blijkt dat dat wel is gebeurd.

### Hogere voorziening, op 29 juli 1991 ingesteld door Bayer AG tegen het arrest, op 29 mei 1991 in zaak T-12/90 tussen haar en de Commissie van de Europese Gemeenschappen gewezen door het Gerecht van eerste aanleg van de Europese Gemeenschappen (Tweede Kamer)

(Zaak C-195/91 P)

(91/C 229/07)

Bij het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen is op 29 juli 1991 hogere voorziening ingesteld door Bayer AG, vertegenwoordigd door Deringer, Tessin,

Herrmann en Sedemund, advocaten te Keulen, domicilie gekozen hebbende te Luxemburg bij A. May, advocaat aldaar, Grand-Rue 31, tegen het arrest, op 29 mei 1991 in zaak T-12/90 tussen haar en de Commissie van de Europese Gemeenschappen gewezen door het Gerecht van eerste aanleg van de Europese Gemeenschappen (Tweede Kamer).

Requirante concludeert dat het den Hove behage:

- het op 29 mei 1991 in zaak T-12/90 door het Gerecht van eerste aanleg van de Europese Gemeenschappen gewezen arrest (\*) te vernietigen, met inbegrip van de daarin vervatte beslissing omtrent de kosten;
- de wederpartij te verwijzen in de op het incident betreffende de ontvankelijkheid van het beroep gevallen kosten, en
- in de zaak zelf alsmede over de verdere kosten te beslissen overeenkomstig de door verzoekster in eerste aanleg geformuleerde conclusies, subsidiair de zaak ter beslissing naar het Gerecht van eerste aanleg terug te verwijzen.

#### *Middelen en voornaamste argumenten*

- Het bestreden arrest gaat eraan voorbij, dat de verplichting om de termijn voor de instelling van een beroep zorgvuldig in acht te nemen, als tegenhanger heeft de verplichting van de Commissie om zich nauwgezet te houden aan de regels betreffende de betekening. Het ontnemt artikel 10 van Verordening nr. 99/63/EEG, dat ter bescherming van de Gemeenschapsonderdanen is vastgesteld, elke betekenis en is in strijd met het beginsel van de bescherming van het gewettigd vertrouwen en met het beginsel, dat de vormvoorschriften ter zake van de betekening strikt in acht moeten worden genomen.
- Schending van artikel 42, tweede alinea, van 's Hofs Statuut-EEG: anders dan in het bestreden arrest is gedaan, mag bij het onderzoek naar de vraag of er sprake is van toeval, een fout van een personeelslid van de betrokken partij niet zonder meer aan die partij worden toegerekend, maar enkel dan wanneer aan die partij zelf onvoldoende zorgvuldigheid bij de keuze van of het toezicht op haar personeel of bij de organisatie van haar bedrijf kan worden verweten.
- Anders dan het bestreden arrest, eist de rechtspraak van het Hof voor het bestaan van een verschoonbare dwaling niet dat wordt vastgesteld dat een Gemeenschapsinstelling een zeer grove fout heeft begaan.

(\*) PB nr. C 165 van 25. 6. 1991, blz. 16.

## II

(Vorbereidende besluiten)

## COMMISSIE

## Voorstel voor een richtlijn van de Raad betreffende snelheidsbegrenzers voor bepaalde categorieën motorvoertuigen

(91/C 229/08)

COM(91) 240 def. — SYN 349

(Door de Commissie ingediend op 24 juli 1991)

DE RAAD VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap, inzonderheid op artikel 100 A,

Gezien het voorstel van de Commissie,

In samenwerking met het Europese Parlement,

Gelet op het advies van het Economisch en Sociaal Comité,

Overwegende dat het van belang is maatregelen te nemen gericht op de geleidelijke totstandbrenging van de interne markt over een periode die afloopt op 31 december 1992; dat de interne markt een gebied zonder binnengrenzen zal omvatten waarin het vrije verkeer van goederen, personen, diensten en kapitaal gegarandeerd is;

Overwegende dat de technische voorschriften waaraan motorvoertuigen moeten voldoen overeenkomstig de nationale wetgevingen onder andere betrekking hebben op de snelheidsbegrenzing van bepaalde categorieën voertuigen;

Overwegende dat deze voorschriften van Lid-Staat tot Lid-Staat verschillen; dat het derhalve noodzakelijk is dat alle Lid-Staten dezelfde voorschriften goedkeuren hetzij als aanvulling op, hetzij ter vervanging van bestaande regels zodat met name de EEG-goedkeuringsprocedure als bedoeld in Richtlijn 70/156/EEG van de Raad van 6 februari 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten betreffende

de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan (\*), zoals gewijzigd bij Richtlijn 87/403/EEG (?), van toepassing is op elk voertuigtype;

Overwegende dat met het oog op de verbetering van de verkeersveiligheid en vermindering van de ernst van letsels in geval van ongevallen met vrachtwagens en bussen het zeer noodzakelijk wordt geacht snelheidsbegrenzers op deze categorieën motorvoertuigen aan te brengen;

Overwegende dat op milieutechnisch en economisch gebied respectievelijk een vermindering van de luchtvervuiling en het brandstofverbruik kan worden bereikt;

Overwegende dat het in alle gevallen waarin de Raad, voor de uitvoering van voor de sector motorvoertuigen vastgestelde voorschriften, bevoegdheden aan de Commissie overdraagt, gewenst is te voorzien in een procedure van voorafgaand overleg door de Commissie en de Lid-Staten in een raadgevend comité,

HEEFT DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

## Artikel 1

In deze richtlijn wordt verstaan onder:

„voertuig”, ieder voor deelneming aan het wegverkeer bestemd motorvoertuig van de categorie M<sub>3</sub>, N<sub>3</sub> of N<sub>2</sub> met een toegestane maximummassa van meer dan 10 ton, zoals omschreven in bijlage I van Richtlijn 70/156/EEG, op ten minste vier wielen, met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van meer dan 25 km/h;

(\*) PB nr. L 42 van 23. 2. 1970, blz. 1.

(?) PB nr. L 220 van 8. 8. 1987, blz. 44.

„snelheidsbegrenzer”, een snelheidsbegrenzende voorziening waarvoor goedkeuring als afzonderlijke technische eenheid kan worden verleend als bedoeld in artikel 9 bis van Richtlijn 70/156/EEG.

#### *Artikel 2*

De Lid-Staten mogen:

- de EEG-goedkeuring of de nationale goedkeuring van een type voertuig niet weigeren en de registratie, de verkoop, het in het verkeer brengen of het gebruik van een voertuig niet weigeren of verbieden om redenen die verband houden met de uitrusting van dat voertuig met een snelheidsbegrenzer;
- EEG-goedkeuring als technische eenheid of nationale goedkeuring van een snelheidsbegrenzer niet weigeren, of de verkoop of de toepassing van een snelheidsbegrenzer niet verbieden,

als aan de in de bijlage van deze richtlijn genoemde voorschriften wordt voldaan.

#### *Artikel 3*

De wijzigingen die noodzakelijk zijn om de in de bijlagen van deze richtlijn neergelegde voorschriften aan de vooruitgang van de techniek aan te passen, worden door de Commissie vastgesteld overeenkomstig de procedure van artikel 4.

#### *Artikel 4*

De Commissie wordt bijgestaan door het Comité dat is opgericht krachtens artikel 12 van Richtlijn 70/156/EEG.

De vertegenwoordiger van de Commissie legt aan het Comité een ontwerp voor van de te nemen maatregelen. Het Comité brengt binnen een termijn die de voorzitter kan vaststellen naar gelang van de urgentie van de materiele advies uit over dit onderwerp; zonodig wordt tot stemming overgegaan.

Het advies wordt in de notulen opgenomen; voorts heeft iedere Lid-Staat het recht te verzoeken dat zijn standpunt in de notulen wordt opgenomen. De Commissie houdt zoveel mogelijk rekening met het door het Comité uitgebrachte advies. Zij brengt het Comité op de hoogte van de wijze waarop zij rekening heeft gehouden met zijn advies.

#### *Artikel 5*

De Lid-Staten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op 1 oktober 1992 aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

Wanneer de Lid-Staten deze bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen naar de onderhavige richtlijn verwezen of wordt hiernaar verwezen bij de officiële bekendmaking van die bepalingen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de Lid-Staten.

#### *Artikel 6*

Met ingang van 1 oktober 1993 mogen de Lid-Staten:

- voor een type voertuig waarvan de snelheidsbegrenzers niet voldoen aan de voorschriften van de onderhavige richtlijn, niet langer het in artikel 10, lid 1, derde streepje, van Richtlijn 70/156/EEG bedoelde document afgeven,
- voor een type voertuig waarvan de snelheidsbegrenzers niet voldoen aan de voorschriften van de onderhavige richtlijn, de nationale typegoedkeuring weigeren.

#### *Artikel 7*

Deze richtlijn is gericht tot de Lid-Staten.

### *BIJLAGE I*

#### **1. Toepassingsgebied**

- 1.1. Deze richtlijn geldt voor snelheidsbegrenzers, waaraan EEG-goedkeuring als afzonderlijke technische eenheid voor motorvoertuigen is verleend, en voor de uitrusting van motorvoertuigen, als bedoeld in artikel 1, met deze goedgekeurde begrenzers of soortgelijke snelheidsbegrenzende systemen die aan de in de bijlage van deze richtlijn genoemde voorschriften voldoen.

Motorvoertuigen, die ontworpen zijn voor een maximumsnelheid lager dan de ingestelde snelheid als bedoeld in punt 7.2.1 voor bepaalde voertuigcategorieën, hoeven niet te worden uitgerust met een snelheidsbegrenzer.



Het doel van deze richtlijn is de maximumsnelheid van voertuigen voor het transport van zware goederen en passagiers tot een vastgestelde grenswaarde te beperken. Dit wordt bereikt met behulp van een snelheidsbegrenzer of een bij het voertuig behorend snelheidsbegrenzingsstelsel waarvan de primaire functie de regeling van de brandstoftoevoer naar de motor is.

## 2. Definities

2.1. In deze richtlijn wordt verstaan onder:

2.2. *snelheidsgrens V*, de maximumsnelheid van het voertuig waarbij de constructie of de uitrusting daarvan geen snelheidsverhoging door indrukking van het gaspedaal toestaat;

2.3. *ingestelde snelheid*, de beoogde gemiddelde snelheid van het voertuig in gestabiliseerde toestand;

2.4. *gestabiliseerde snelheid*, de snelheid van het voertuig die voldoet aan de in punt 1.1.4.2.3 van bijlage III genoemde voorwaarden;

2.5. *snelheidsbegrenzer*, een voorziening waarvan de primaire functie de regeling van de brandstoftoevoer naar de motor is, ten einde de snelheid van het voertuig tot een vastgestelde waarde te beperken;

2.6. *ledige massa*, de massa van het voertuig in bedrijfsklare toestand, inclusief koelvloeistof, smeermiddelen, brandstof, outillage en reservewiel, indien van toepassing;

2.7. *voertuigtype*, voertuigen die niet op essentiële punten afwijkingen vertonen zoals:

2.7.1. merk en type van het snelheidsbegrenzingsstelsel of de snelheidsbegrenzende voorziening, indien van toepassing;

2.7.2. aantal snelheden dat als grens kan worden ingesteld binnen het voor het testvoertuig vastgestelde gebied;

2.7.3. verhouding van het maximummotorvermogen tot de ledige massa kleiner of gelijk aan die van het testvoertuig, en

2.7.4. hoogste verhouding van het toerental tot de voertuigsnelheid in de hoogste versnelling kleiner dan die van het testvoertuig;

2.8. *type snelheidsbegrenzer*, snelheidsbegrenzers die niet op essentiële punten afwijkingen vertonen zoals:

— merk en type begrenzer;

— aantal snelheden dat met de snelheidsbegrenzer kan worden ingesteld;

— voor de regeling van de brandstoftoevoer naar de motor toegepaste methode.

**3. Aanvraag tot EEG-goedkeuring van een voertuigtype**

- 3.1. De aanvraag tot goedkeuring van een voertuigtype met betrekking tot snelheidsbegrenzing dient te worden ingediend door de voertuigfabrikant of zijn erkende vertegenwoordiger.
- 3.2. Deze aanvraag dient vergezeld te gaan van de hieronder genoemde stukken in drievoud, onder vermelding van de volgende bijzonderheden:
  - 3.2.1. Een uitvoerige beschrijving van het voertuigtype en van de voor de snelheidsbegrenzing relevante voertuigonderdelen, vergezeld van de bijzonderheden en stukken als genoemd in bijlage II, aanhangsel 1.
  - 3.2.2. Een representatief exemplaar van het voertuig van het type dat moet worden gekeurd dient ter beschikking te worden gesteld aan de voor de keuring verantwoordelijke technische dienst.
  - 3.2.3. Een voertuig dat nog niet uit alle tot dat type behorende onderdelen bestaat, kan voor de test worden aanvaard als naar genoegen van de bevoegde instantie kan worden aangetoond dat de afwezigheid van deze onderdelen niet van invloed is op de resultaten van de verificaties voor wat betreft de voorschriften van de onderhavige richtlijn.
- 3.3. De bevoegde instantie dient voordat EEG-goedkeuring wordt verleend na te gaan of er toereikende regelingen bestaan om ervoor te zorgen dat de overeenstemming van de productie op effectieve wijze wordt gecontroleerd.

**4. EEG-goedkeuring**

- 4.1. Als een voertuig dat overeenkomstig onderhavige richtlijn ter keuring ter beschikking wordt gesteld voldoet aan de in punt 7 vermelde voorschriften, dient dat voertuigtype te worden goedgekeurd.

De Lid-Staten dienen met behulp van een met het model van bijlage II, aanhangsel 2, van deze richtlijn overeenkomend formulier op de hoogte te worden gesteld van goedkeuring of van uitbreiding of weigering van goedkeuring van een voertuigtype overeenkomstig deze richtlijn.

- 4.2. Er dient aan elk goedgekeurd type een goedkeuringsnummer te worden toegekend. Dezelfde Lid-Staat mag hetzelfde nummer niet aan een ander voertuigtype toekennen.

**5. EEG-goedkeuring van een snelheidsbegrenzer als technische eenheid**

- 5.1. De aanvraag tot EEG-goedkeuring van een snelheidsbegrenzer als technische eenheid dient te worden ingediend door de fabrikant van de snelheidsbegrenzer of zijn erkende vertegenwoordiger.
- 5.2. Voor elk type snelheidsbegrenzer moet de aanvraag vergezeld gaan van:
  - 5.2.1. Documentatie in drievoud waarin de technische eigenschappen van de snelheidsbegrenzer worden beschreven alsmede de montagemethode voor elk merk en type voertuig waarvoor de snelheidsbegrenzer is bestemd.
  - 5.2.2. Vijf exemplaren van het type snelheidsbegrenzer: op de exemplaren dient duidelijk en onuitwisbaar de handelsnaam van de aanvrager of het merk en het type te worden vermeld.
  - 5.2.3. Een voertuig of een motor (ingeval van testen met behulp van een motorproefbank) waarop het goed te keuren type snelheidsbegrenzer is gemonteerd, naar keuze van de aanvrager en in overleg met de voor de uitvoering van de keuringstests verantwoordelijke technische dienst.

- 5.3. De bevoegde instantie dient voordat goedkeuring wordt verleend na te gaan of er toereikende regelingen bestaan om ervoor te zorgen dat de overeenstemming van de productie van de snelheidsbegrenzer op effectieve wijze wordt gecontroleerd.

## 6. Goedkeuring

- 6.1. Als een snelheidsbegrenzer die overeenkomstig de onderhavige richtlijn ter keuring ter beschikking is gesteld voldoet aan de in punt 7 vermelde voorschriften, dient dat type snelheidsbegrenzer te worden goedgekeurd.

- 6.2. Aan elk goedgekeurd type snelheidsbegrenzer dient een goedkeuringsnummer te worden toegekend. De eerste twee cijfers (00 voor de richtlijn in de oorspronkelijke vorm) hebben betrekking op de wijzigingen als gevolg van de meest recente belangrijke technische ontwikkelingen van de richtlijn op het tijdstip van verlening van goedkeuring. Dezelfde Lid-Staat mag niet hetzelfde nummer aan een ander type snelheidsbegrenzer toekennen.

- 6.3. De Lid-Staten dienen met behulp van een met het model van bijlage II, aanhangsel 4, van deze richtlijn overeenkomend formulier op de hoogte te worden gesteld van goedkeuring of uitbreiding of weigering van goedkeuring van een type snelheidsbegrenzer overeenkomstig deze richtlijn.

- 6.4. Er dient op iedere snelheidsbegrenzer van het overeenkomstig deze richtlijn goedgekeurde snelheidsbegrenzertype een internationaal keurmerk te worden aangebracht op een duidelijk zichtbare en gemakkelijk toegankelijke plaats, die op het goedkeuringsformulier is aangegeven:

- 6.4.1. een rechthoek met daarin de letter „e” gevolgd door het nummer van de Lid-Staat dat de snelheidsbegrenzer heeft goedgekeurd, en

- 6.4.2. een goedkeuringsnummer, dat in het EEG-goedkeuringscertificaat is vermeld (zie bijlage II, aanhangsel 4), bij het rechthoekige keurmerk.

- 6.5. Het keurmerk dient duidelijk leesbaar en onuitwisbaar te zijn.

- 6.6. In bijlage II, aanhangsel 5, van deze richtlijn wordt een voorbeeld van de indeling van het keurmerk gegeven.

## 7. Voorschriften

### 7.1. Algemeen

- 7.1.1. De snelheidsbegrenzer moet zodanig ontworpen zijn dat deze bij normaal gebruik voldoet aan de bepalingen van deze richtlijn, ondanks de trillingen waaraan de begrenzer eventueel wordt blootgesteld. De snelheidsbegrenzer dient zodanig ontworpen, gebouwd en gemonteerd te zijn dat het voertuig waarin de snelheidsbegrenzer is aangebracht bij normaal gebruik voldoet aan de bepalingen van deze richtlijn.

- 7.1.2. De snelheidsbegrenzer van het voertuig moet met name zodanig zijn ontworpen, gebouwd en gemonteerd dat hij bestand is tegen corrosieve en verouderingsinvloeden waaraan hij kan worden blootgesteld en tegen knoeien.

- 7.1.2.1. De begrenzingsdrempel moet in ieder geval niet kunnen worden verhoogd of tijdelijk of permanent worden verwijderd bij in gebruik zijnde voertuigen. Deze beveiliging dient aan de technische dienst te worden gedemonstreerd aan de hand van documentatie over de storingstoestand waarin het systeem globaal wordt onderzocht. Uit de analyse moet blijken wat de gevolgen zijn van een verandering van de invoer- en uitvoerparameters op de werking, wat de mogelijkheden zijn om deze wijzigingen te doen ontstaan door storingen of door opzettelijke ingrepen en hoe groot de kans is dat dit geschiedt, waarbij rekening wordt gehouden met de verschillende toestanden van het systeem. Het analyseniveau is altijd afgestemd op de eerste storing.

- 7.1.2.2. De snelheidsbegrenzingsfunctie, de snelheidsbegrenzer en de voor het functioneren noodzakelijke aansluitingen, behalve die welke essentieel zijn voor het functioneren van het voertuig, dienen te kunnen worden beschermd tegen niet-toegestane bijstelling of onderbreking van de energievoorziening met behulp van verzegelingen en/of door de noodzaak speciale gereedschappen te moeten gebruiken.
- 7.1.3. De snelheidsbegrenzingsfunctie en de snelheidsbegrenzer mogen het remsysteem van het voertuig niet in werking stellen. Een permanente rem (bij voorbeeld een wervelstroomrem) mag alleen in het systeem worden opgenomen als deze in werking treedt nadat de snelheidsbegrenzingsfunctie of de snelheidsbegrenzer de brandstoftoevoer tot een minimum heeft beperkt.
- 7.1.4. De snelheidsbegrenzingsfunctie of de snelheidsbegrenzer moet zodanig ontworpen zijn dat, als het voertuig met de ingestelde snelheid rijdt, de snelheid van het voertuig niet wordt beïnvloed door verdere indrukking van het gaspedaal.
- 7.1.5. De snelheidsbegrenzingsfunctie of de snelheidsbegrenzer mag de normale bediening van het gaspedaal bij het schakelen mogelijk maken.
- 7.1.6. Storingen mogen geen toename van het motorvermogen hebben boven dat wat in de stand van het gaspedaal van de bestuurder wordt gevraagd.
- 7.1.7. De snelheidsbegrenzer dient te functioneren ongeacht welk gaspedaal wordt gebruikt bij aanwezigheid van meer dan een van dergelijke bedieningsorganen, die vanaf de zitplaats van de bestuurder kunnen worden bediend.
- 7.1.8. De snelheidsbegrenzingsfunctie of de snelheidsbegrenzer dient naar behoren te functioneren in een elektromagnetische omgeving zonder onaanvaardbare elektromagnetische storingen, ongeacht de invloeden in deze omgeving.
- 7.1.9. Alle voor het volledig functioneren van de snelheidsbegrenzer benodigde onderdelen dienen van energie te worden voorzien wanneer het voertuig rijdt.
- 7.2. *Speciale voorschriften*
- 7.2.1 Voor de verschillende categorieën motorvoertuigen dient de snelheidsgrens  $V$  als volgt te worden ingesteld:
- categorieën  $M_3$  en  $N_2$  met een toegestane maximummassa van meer dan 10 ton:  
 $V_{ing} = 100 \text{ km/h}$ ,
  - categorie  $N_3$ :  
 $V_{ing} = 80 \text{ km/h}$ .
- 7.2.2. Deze snelheidsbegrenzing mag worden gerealiseerd hetzij met behulp van de uitrusting van motorvoertuigen met EEG-goedgekeurde snelheidsbegrenzers hetzij met soortgelijke systemen in het voertuig die dezelfde snelheidsbegrenzingsfunctie vervullen.
- 7.2.3. De ingestelde snelheid dient te worden aangegeven op een duidelijk zichtbare plaat in de bestuurdersruimte van ieder voertuig.

## 8. Test

De snelheidsbegrenzingstests waaraan het voertuig of de snelheidsbegrenzer die voor EEG-goedkeuring ter beschikking is gesteld, wordt onderworpen, alsmede de voorgeschreven begrenzingsprestaties, worden beschreven in bijlage III van deze richtlijn.

Op verzoek van de fabrikant en met toestemming van de keuringsinstantie, mogen voertuigen waarvan de berekende onbeperkte maximumsnelheid de voor die voertuigen vastgestelde ingestelde snelheid niet overschrijdt, worden vrijgesteld van de in bijlage III genoemde test mits aan de voorschriften van deze richtlijn wordt voldaan.

9. **Wijziging van het type voertuig of snelheidsbegrenzer en uitbreiding van de EEG-goedkeuring**
- 9.1. Iedere wijziging aan het voertuigtype of het type snelheidsbegrenzer dient te worden medegedeeld aan de administratie van de instantie die het voertuigtype heeft goedgekeurd. De instantie kan vervolgens:
- 9.1.1. van mening zijn dat de aangebrachte wijzigingen waarschijnlijk geen merkbare nadelige gevolgen hebben en dat het voertuig of de snelheidsbegrenzer in ieder geval nog voldoet aan de voorschriften, of
- 9.1.2. een aanvullend testrapport van de voor de uitvoering van de test verantwoordelijke dienst verlangen.
- 9.2. Bevestiging of weigering van goedkeuring, waarbij de wijziging nader wordt aangegeven, dient volgens de in punt 4.1 aangegeven procedure te worden medegedeeld aan de Lid-Staten.
- 9.3. De bevoegde instantie die uitbreiding van goedkeuring verleent, dient aan elk mededelingenformulier voor een dergelijke uitbreiding een serienummer toe te kennen.
10. **Overeenkomst met de produktie**
- 10.1. Ieder krachtens deze richtlijn goedgekeurd voertuig of snelheidsbegrenzer dient zodanig te worden vervaardigd dat het/hij overeenkomt met het goedgekeurde type en voldoet aan de in punt 7 genoemde voorschriften.
- 10.2. Ten einde vast te stellen dat aan de in punt 10.1 genoemde voorschriften wordt voldaan, dienen daartoe bestemde productiecontroles te worden uitgevoerd.
- 10.3. De houder van de goedkeuring dient met name:
- 10.3.1. ervoor te zorgen dat er een effectieve kwaliteitscontrole van het voertuig of de snelheidsbegrenzer bestaat;
- 10.3.2. toegang te hebben tot de testapparatuur die benodigd is voor de controle van de overeenkomst met elk goedgekeurd type;
- 10.3.3. ervoor te zorgen dat de testresultaten worden vastgelegd en dat de aangehechte stukken gedurende een in overleg met de overheidsinstantie vastgestelde periode beschikbaar blijven;
- 10.3.4. de resultaten van elk type test te analyseren, ten einde vast te stellen en er zorg voor te dragen dat de eigenschappen van het voertuig of de snelheidsbegrenzer constant zijn, binnen de grenzen van de toelaatbare afwijkingen van het industriële productieproces;
- 10.3.5. ervoor te zorgen dat elke type voertuig of snelheidsbegrenzer voldoende wordt gecontroleerd en beproefd overeenkomstig de door de bevoegde instantie goedgekeurde procedures;
- 10.3.6. ervoor te zorgen dat indien een stel monsters of te testen onderdelen bij de test niet aan de eisen blijkt te voldoen er een nieuwe bemonstering en beproefing plaatsvindt. Tevens dienen alle noodzakelijke maatregelen te worden genomen om ervoor te zorgen dat de desbetreffende productie weer aan de eisen voldoet.
- 10.4. De bevoegde instantie die de goedkeuring heeft verleend kan op ieder tijdstip de in elke productie-eenheid toegepaste conformiteitscontroleproceduren controleren.
- 10.4.1. Bij iedere inspectie dienen de test- en productiegegevens aan de inspecteur te worden voorgelegd.

- 10.4.2. De inspecteur kan willekeurige monsters kiezen en deze laten testen in het laboratorium van de fabrikant. Het minimumaantal monsters kan worden vastgesteld op basis van de resultaten van de controles van de fabrikant zelf.
- 10.4.3. Indien het kwaliteitsniveau onvoldoende is of het noodzakelijk lijkt de waarde van de in punt 10.4.2 bedoelde tests te verifiëren, dient de inspecteur een aantal monsters te selecteren dat wordt verzonden aan de technische dienst die de goedkeuringstests heeft uitgevoerd.
- 10.4.4. De bevoegde instantie mag iedere in deze richtlijn voorgeschreven test uitvoeren.

Normaliter vinden de in opdracht van de bevoegde instantie uit te voeren inspecties om de twee jaar plaats. Wanneer bij een van deze inspecties de resultaten onbevredigend zijn, dient de bevoegde instantie ervoor te zorgen dat alle noodzakelijke maatregelen worden genomen om de productie zo spoedig mogelijk weer aan de eisen te laten voldoen.

## 11. Sancties ingeval de productie niet aan de eisen voldoet

- 11.1. De overeenkomstig deze richtlijn voor een voertuigtype of typesnelheidsbegrenzer verleende goedkeuring kan worden ingetrokken als niet aan de in punt 7 vastgelegde voorschriften wordt voldaan.
- 11.2. Als een Lid-Staat een EEG-goedkeuring die hij eerder heeft verleend, intrekt, dient de Lid-Staat de andere Lid-Staten hiervan onverwijld in kennis te stellen door middel van een kopie van het EEG-goedkeuringscertificaat dat overeenkomt met het model als opgenomen in bijlage II, aanhangsel 2 of 4.

## BIJLAGE II

## Aanhangsel 1

**Inlichtingenformulier nr. ...**  
**overeenkomstig bijlage I van Richtlijn 70/156/EEG van de Raad betreffende de goedkeuring van motor-**  
**voertuigen in verband met snelheidsbegrenzing of uitrusting met snelheidsbegrenzers**  
**(Richtlijn .../.../EEG)**

Onderstaande gegevens, indien van toepassing, dienen in drievoud te worden verstrekt en van een inhoudsopgave te zijn voorzien. Voldoende gedetailleerde tekeningen op passende schaal moeten worden bijgevoegd in formaat A4 of tot dat formaat gevouwen. In door microprocessor gestuurde functies moeten relevante gegevens over de prestaties worden verstrekt.

0. ALGEMENE GEGEVENS
- 0.1. Merk (firma): .....
- .....
- 0.2. Type en handelsbenaming (met vermelding van eventuele varianten): .....
- .....
- 0.3. Middel tot identificatie van het type, indien het op het voertuig is aangegeven (b): .....
- .....
- 0.3.1. Plaats van het merkteken: .....
- .....
- 0.4. Categorie waartoe het voertuig behoort (c): .....
- .....
- 0.5. Naam en adres van de fabrikant: .....
- .....
- 0.6. Naam en adres van de eventuele erkende vertegenwoordiger van de fabrikant: .....
- .....
- 0.7. Plaats en wijze van aanbrenging van de voorgeschreven platen en vermeldingen:
- 0.7.1. Op het chassis: .....
- .....

- 0.7.2. Op de carrosserie: .....
- 0.8. De chassisnummering van de serie van het type begint bij nr. . . .
1. ALGEMENE BOUWWIJZE VAN HET VOERTUIG
- 1.1. Foto's en/of tekeningen van een representatief voertuig: .....
- 1.2. Plaats en opstelling van de motor: .....
2. AFMETINGEN EN MASSA'S (e) (mm en kg) (in voorkomend geval naar tekening verwijzen)
- 2.6. Massa van het voertuig met carrosserie in bedrijfsklare toestand, of massa van het chassis met cabine indien de fabrikant de carrosserie niet levert (met koelvloeistof, smeermiddelen, brandstof, outillage, reservewiel en bestuurder) (p): .....
- 2.8. Technisch toelaatbare maximummassa volgens fabrieksopgave: .....
3. MOTOR (r)
- 3.1. Fabrikant: .....
- 3.1.1. Motorcode van de fabrikant (zoals op de motor vermeld of ander identificatiemiddel): .....
- 3.2. Verbrandingsmotor: .....
- 3.2.1. Specifieke gegevens over de motor: .....
- 3.2.1.1. Werkingsbeginsel: elektrische ontsteking/compressieontsteking, viertakt/tweetakt (!)
- 3.2.1.3. Cilinderinhoud: . . . . . cm<sup>3</sup> (t)
- 3.2.1.4. Volumetrische compressieverhouding (q): .....
- 3.2.1.8. Netto maximumvermogen: . . . kW bij . . . min<sup>-1</sup>(u)
- 3.2.1.9. Maximaal toegestaan motortoerental volgens fabrieksopgave: . . . . . min<sup>-1</sup>
- 3.2.1.10. Netto maximumkoppel: . . . Nm bij . . . min<sup>-1</sup>(u)
4. KRACHTOVERBRENGING (w)
- 4.2. Transmissiesysteem (mechanisch, hydraulisch, elektrisch, enz.): .....
- 4.5. Versnellingsbak
- 4.5.1. Type: .....



## 4.6. Overbrengingsverhoudingen:

Versnelling	Verhoudingen in de versnellingsbak (verhoudingen tussen omwentelingen van de motor en omwentelingen van uitgaande as van de versnellingsbak)	Eind overbrengingsverhouding(en) (verhouding tussen omwentelingen van uitgaande as van de versnellingsbak en omwentelingen van aangedreven wielen)	Totale verhouding
1			
2			
3			
...			
Achteruit			

4.8. Maximumsnelheid van het voertuig en versnelling waarin deze wordt bereikt (in km/h) (x): .....

## 6. OPHANGING

6.2. Standaard gemonteerde luchtbanden en wielen:

6.2.1. Verdeling van de banden over de assen en toegestane bandencombinaties: .....

6.2.2. Bereik van de bandenmaten: .....

6.2.3. Boven- en ondergrenzen van de rolstralen: .....

6.2.4. Door de fabrikant van het voertuig aanbevolen bandenspanning: ... kPa

6.2.5. Combinatie(s) van banden en wielen: .....

---

(<sup>1</sup>) Doorhalen wat niet van toepassing is.

NB: Voetnoten, zie bijlage I van Richtlijn 70/156/EEG, laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn .../.../EEG (doc. III/4141/88 herz. 2).

*Aanhangsel 2*

MODEL

(maximumformaat: A4 (210 x 297 mm))

EEG-GOEDKEURINGSFORMULIER

(voertuig)

Dienststempel

Mededeling betreffende de

- goedkeuring (\*)
- uitbreiding van de goedkeuring (\*)
- weigering van de goedkeuring (\*)

van een type voertuig met betrekking tot Richtlijn . . . / . . . /EEG betreffende snelheidsbegrenzers of soortgelijke begrenzingssystemen in motorvoertuigen.

EG-goedkeuringsnr.: .....

Uitbreidingsnr.: .....

DEEL I

0.1. Merk (firma): .....

0.2. Type en handelsbenaming (met vermelding van eventuele varianten): .....

0.3. Middel tot identificatie van het type, als aangegeven op het voertuig (b): .....

0.3.1. Plaats van het merkteken: .....

0.4. Categorie waartoe het voertuig behoort (c): .....

0.5. Naam en adres van de fabrikant: .....

.....

0.6. Naam en adres van de eventuele gevolmachtigde van de fabrikant: .....

.....

0.7. Plaats en wijze van aanbrenging van de voorgeschreven platen en vermeldingen:

0.7.1. Op het chassis: .....

0.7.2. Op de carrosserie: .....

0.8. De chassisnummering van de serie van het type begint bij nr. ....

## DEEL II

1. Aanvullende gegevens
  - 1.1. Merk en type van de EEG-goedgekeurde snelheidsbegrenzer(s) en, indien van toepassing, goedkeuringsnummer(s): .....
  - 1.2. Merk en type ingebouwd snelheidsbegrenzingsstelsel: .....
  - 1.3. Snelheid of aantal snelheden die/dat met de snelheidsbegrenzer kan worden ingesteld: . . . . km/h
  - 1.4. Verhouding maximum-motorvermogen/ledige massa van het voertuigtype: .....
  - 1.5. Hoogste verhouding toerental/voertuigsnelheid in de hoogste versnelling van het voertuigtype: .....
2. Met de keuring belaste technische dienst: .....
3. Datum van het keuringsrapport: .....
4. Nummer van het keuringsrapport: .....
5. Redenen voor uitbreiding van de goedkeuring (indien van toepassing): .....
6. Eventuele opmerkingen: .....
7. Plaats: .....
8. Datum: .....
9. Handtekening: .....
10. Bijgevoegd wordt een lijst van documenten in het goedkeuringsdossier die bij de administratieve dienst die de goedkeuring heeft verleend wordt bewaard en op verzoek verkrijgbaar is.

---

(<sup>1</sup>) Doorhalen wat niet van toepassing is.

NB: Voetnoten, zie bijlage I van Richtlijn 70/156/EEG, laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn . . . / . . . /EEG (doc. III/4141/88 herz. 2).

*Aanhangsel 3***Inlichtingenformulier nr. ... (a)**

**overeenkomstig bijlage I van Richtlijn 70/156/EEG van de Raad betreffende EEG-goedkeuring als afzonderlijke technische eenheid van snelheidsbegrenzers voor motorvoertuigen**

**(Richtlijn ... / ... /EEG)**

Onderstaande gegevens, indien van toepassing, dienen in drievoud te worden verstrekt en van een inhoudsopgave te zijn voorzien. Voldoende gedetailleerde tekeningen op passende schaal moeten eventueel worden bijgevoegd in formaat A4 of tot dat formaat gevouwen. In door microprocessor gestuurde functies moeten relevante gegevens over de prestaties worden verstrekt.

## 0. ALGEMENE GEGEVENS

- 0.1. Merk (firma): .....
- 0.2. Type en handelsbenaming (met vermelding van eventuele varianten): .....
- 0.3. Middel tot identificatie van het type, indien het op de technische eenheid is aangegeven: .....
- 0.3.1. Plaats van het merkteken: .....
- 0.5. Naam en adres van de fabrikant: .....
- 0.6. Naam en adres van de eventuele erkende vertegenwoordiger van de fabrikant: .....
- 0.9. Plaats en wijze van aanbrenging van de voorgeschreven platen en vermeldingen: .....
- 12.8. Snelheidsbegrenzer
- 12.8.1. Type snelheidsbegrenzer: mechanisch/elektrisch/elektronisch (\*)
- 12.8.2. Maatregelen tegen knoeien met de snelheidsbegrenzer: .....
- 12.8.3. Type voertuig of motor waarop de begrenzer is getest: .....
- 12.8.4. Snelheid of aantal snelheden die/dat met de begrenzer kan worden ingesteld binnen het voor het testvoertuig vastgestelde bereik: .....
- 12.8.5. Verhouding motorvermogen/ledige massa van het testvoertuig: .....
- 12.8.6. Hoogste verhouding toerental/voertuigsnelheid in de hoogste versnelling van het testvoertuig: .....
- 12.8.7. Type(n) voertuig(en) waarin de begrenzer kan worden gemonteerd: .....
- 12.8.8. Snelheid of aantal snelheden die/dat met de begrenzer kan worden ingesteld binnen het bereik dat is vastgesteld voor voertuigen waarin de begrenzer kan worden gemonteerd: .....
- 12.8.9. Verhouding motorvermogen tot de massa in onbeladen toestand van het (de) voertuig(en) waarin de begrenzer kan worden gemonteerd: .....
- 12.8.10. Hoogste verhouding toerental/voertuigsnelheid in de hoogste versnelling van het (de) voertuig(en) waarin de begrenzer kan worden gemonteerd: .....
- 12.8.11. Toegepaste brandstoftoevoerregeling naar de motor: .....

(\*) Doorhalen wat niet van toepassing is.

*Aanhangsel 4*

MODEL (a)

(maximumformaat: A4 (210 × 297 mm))

**EEG-GOEDKEURINGSCERTIFICAAT**

**(afzonderlijke technische eenheid)**

Dienststempel

Mededeling betreffende de

- goedkeuring (1)
- uitbreiding van de goedkeuring (1)
- weigering van de goedkeuring (1)

van een type technische eenheid met betrekking tot Richtlijn .../.../EEG, betreffende snelheidsbegrenzers voor motorvoertuigen.

EEG-goedkeuringsnr.: ..... Uitbreidingsnr.: .....

DEEL I

- 0.1. Merk (firma): .....
- 0.2. Type en handelsbenaming (met vermelding van eventuele varianten): .....  
.....
- 0.3. Middel tot identificatie van het type, als aangegeven op het voertuig (a): .....
- 0.3.1. Plaats van het merkteken: .....
- 0.5. Naam en adres van de fabrikant: .....
- 0.6. Naam en adres van de eventuele erkende vertegenwoordiger van de fabrikant: .....
- 0.9. Plaats en wijze van aanbrenging van het EEG-goedkeuringsmerk: .....

DEEL II

- 1. Aanvullende gegevens
  - 1.1. Snelheidsbegrenzer: mechanisch/elektrisch/elektronisch (1)
  - 1.2. Voertuigtype(n) waarin de begrenzer kan worden gemonteerd: .....
  - 1.3. Snelheid of aantal snelheden die/dat met de begrenzer kan worden ingesteld binnen het bereik dat is vastgesteld voor voertuigen waarin de begrenzer kan worden gemonteerd: .....  
.....

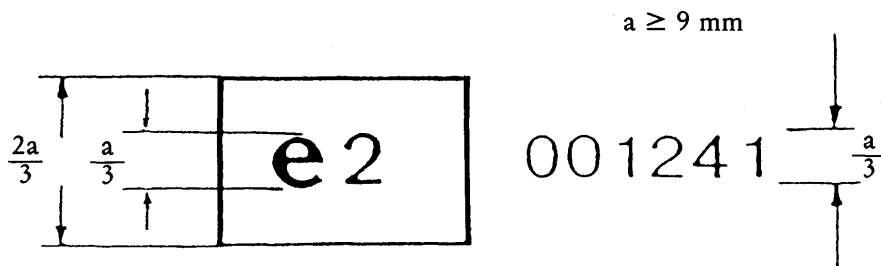
- 1.4. Verhouding motorvermogen/ledige massa van het (de) voertuig(en) waarin de begrenzer kan worden gemonteerd: .....
- 1.5. Hoogste verhouding toerental/voertuigsnelheid in de hoogste versnelling van het (de) voertuig(en) waarin de begrenzer kan worden gemonteerd: .....
2. Met de keuring belaste technische dienst: .....
3. Datum van het keuringsrapport: .....
4. Nummer van het keuringsrapport: .....
5. Redenen voor uitbreiding van de goedkeuring (indien van toepassing): .....
6. Eventuele opmerkingen: .....
7. Plaats: .....
8. Datum: .....
9. Handtekening: .....
10. Bijgevoegd wordt een lijst van documenten in het goedkeuringsdossier die bij de administratieve dienst die de goedkeuring heeft verleend wordt bewaard en op verzoek verkrijgbaar is.

---

(<sup>1</sup>) Doorhalen wat niet van toepassing is.

(a) Het eventuele middel tot identificatie van het type dient slechts op die technische eenheden te worden aangebracht die krachtens de richtlijn afzonderlijk zijn goedgekeurd.

Als een middel tot identificatie karakters bevat die niet relevant zijn voor de beschrijving van het type technische eenheid waarop dit goedkeuringscertificaat betrekking heeft, dienen deze karakters in de documenten te worden vervangen door het symbool: „?” (bij voorbeeld ABC??123??).

*Aanhangsel 5***Voorbeeld van een EEG-keurmerk voor een technische eenheid**

Het hierboven afgebeelde keurmerk voor een technische eenheid, dat op een snelheidsbegrenzer wordt aangebracht, geeft aan dat de desbetreffende technische eenheid in Frankrijk (e2) is goedgekeurd overeenkomstig deze richtlijn met als keuringsnummer 001241. De eerste twee cijfers geven aan dat de snelheidsbegrenzer goedgekeurd is overeenkomstig de oorspronkelijke vorm van deze richtlijn.

*BIJLAGE III***TEST EN PRESTATIES****1. BEPROEVING VAN DE SNELHEIDSBEGRENZER**

Op verzoek van de aanvrager van de goedkeuring dienen overeenkomstig punt 1.1, 1.2 of 1.3 tests te worden uitgevoerd.

**1.1. Meting op een testbaan****1.1.1. *Toestand van het voertuig***

1.1.1.1 Een te keuren, voor het voertuigtype representatief voertuig of voor het type snelheidsbegrenzer representatieve begrenzer dient ter beschikking te worden gesteld aan de technische dienst.

1.1.1.2 De afstelling van de motor van het testvoertuig, met name de brandstofvoeder (carburator of inspuitingssysteem) dient te voldoen aan de door de fabrikant vastgestelde specificaties.

1.1.1.3 De banden dienen te zijn gemonteerd en opgepompt tot de druk als aangegeven door de voertuigfabrikant.

1.1.1.4 De voertuigmassa dient de ledige massa te zijn overeenkomstig de specificatie van de fabrikant.

**1.1.2. *Karakteristieken van de testbaan***

1.1.2.1 Het testoppervlak dient zodanig te zijn dat met de gestabiliseerde snelheid kan worden gereden en dient vrij van oneffenheden te zijn. Hellingen mogen niet meer dan 2 % bedragen en niet meer dan met 1 % variëren, exclusief wielvluchteffecten.

1.1.2.2 Het testoppervlak mag niet onder water staan of bedekt zijn met sneeuw of ijs.

**1.1.3. *Heersende weersomstandigheden***

1.1.3.1 De gemiddelde windsnelheid gemeten op een hoogte van minstens 1 meter boven het wegdek dient minder dan 6 m/s te bedragen met windstoten van maximaal 10 m/s.

**1.1.4. *Versnellingsmethode***

1.1.4.1 Het voertuig dat zich met een snelheid van 10 km onder de ingestelde snelheid voortbeweegt, dient zoveel mogelijk versneld te worden door volledige indrukking van het gaspedaal.

Het gaspedaal dient ten minste 30 seconden in deze stand te worden gehouden nadat de snelheid van het voertuig zich heeft gestabiliseerd. De momentane voertuigsnelheid dient gedurende de test te worden vastgelegd zodat de curve van de snelheid als functie van de tijd kan worden bepaald gedurende de inwerkingtreding van de snelheidsbegrenzingsfunctie of de snelheidsbegrenzer, al naar gelang van het geval. De nauwkeurigheid van de snelheidsmeting dient  $\pm 1\%$  te bedragen. De tijdmeting dient een nauwkeurigheid te hebben van minder dan 0,1 seconde.

**1.1.4.2. Aanvaardbaarheidscriteria voor de versnellingsstest.**

De test is naar behoren uitgevoerd als aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

1.1.4.2.1. De door het voertuig bereikte gestabiliseerde snelheid  $V_{stab}$  dient kleiner of gelijk te zijn aan de ingestelde snelheid  $V_{ing}$ . Een tolerantie van  $V_{ing}$  van 5 % of 5 km/h is echter aanvaardbaar, waarbij de grootste waarde van toepassing is.



#### 1.1.4.2.2. Overgangsresponsie (zie figuur 2 van het aanhangsel)

Nadat de gestabiliseerde snelheid voor het eerst is bereikt:

- a) mag de maximumsnelheid de gestabiliseerde snelheid  $V_{stab}$  met niet meer dan 5 % overschrijden;
- b) mag de snelheidsverandering niet meer dan  $0,5 \text{ m/s}^2$  bedragen, gemeten over een periode van meer dan 0,1 seconde; en
- c) dient de toestand van gestabiliseerde snelheid als bedoeld in punt 1.4.2.3 binnen 10 seconden nadat de gestabiliseerde snelheid  $V_{stab}$  voor de eerste keer is bereikt, in te treden.

#### 1.1.4.2.3. Gestabiliseerde snelheid (zie figuur 2 van het aanhangsel)

Wanneer de toestand van stabiele snelheid is bereikt:

- a) mag de snelheid met niet meer dan 4 % van de gestabiliseerde snelheid  $V_{stab}$  of 2 km/h schommelen waarbij de grootste waarde van toepassing is;
- b) mag de snelheidsverandering niet meer dan  $0,2 \text{ m/s}^2$  bedragen, gemeten over een periode van meer dan 0,1 seconde.

1.1.4.2.4. Voor elke overbrengingsverhouding waarbij de snelheidsgrens kan worden overschreden, dient een versnellingsrest te worden uitgevoerd en de aanvaardbaarheidscriteria te worden geverifieerd.

#### 1.1.5. *Testmethode bij constante snelheid*

1.1.5.1. Het voertuig dient met de maximumversnelling te worden versneld tot de constante snelheid is bereikt, die vervolgens zonder enige verandering over een afstand van minstens 400 meter moet worden gehandhaafd. De meting van de gemiddelde snelheid van het voertuig dient vervolgens over dezelfde afstand te worden herhaald, maar nu in tegengestelde richting en volgens dezelfde procedure.

De gestabiliseerde snelheid voor de gehele, in het voorgaande beschreven test is het gemiddelde van de twee snelheden, gemeten tijdens het heen en terug rijden over de testbaan. De gehele test, inclusief de berekening van de gestabiliseerde snelheid, dient vijfmaal te worden uitgevoerd. De snelheid dient met een nauwkeurigheid van  $\pm 1 \%$  te worden gemeten, terwijl de tijd met een nauwkeurigheid van 0,1 seconde dient te worden bepaald.

#### 1.1.5.2. Aanvaardbaarheidscriteria voor de constante-snelheidstest

De tests worden geacht naar behoren te zijn uitgevoerd als aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

1.1.5.2.1. Geen van de gestabiliseerde snelheden  $V_{stab}$  mag hoger liggen dan de ingestelde snelheid  $V_{ing}$ . Een tolerantie van 5 % van de waarde voor  $V_{ing}$  of 5 km/h is echter toegestaan, waarbij de grootste waarde van toepassing is.

1.1.5.2.2. Het verschil tussen de uiterste gestabiliseerde snelheden die tijdens de tests worden gemeten, mag niet meer dan 3 km/h bedragen.

1.1.5.2.3. Voor elke overbrengingsverhouding waarbij de snelheidsgrens theoretisch kan worden overschreden, dienen constante-snelheidstests te worden uitgevoerd en de aanvaardbaarheidscriteria te worden geverifieerd.

#### 1.2. **Rollenbanktests**

##### 1.2.1. *Eigenschap van de rollenbank*

De equivalente traagheid van de voertuigmassa dient te worden gereproduceerd met een rollenbank met een nauwkeurigheid van  $\pm 10 \%$ . De snelheid dient met een nauwkeurigheid van  $\pm 1 \%$  te worden gemeten, terwijl de tijd op 0,1 seconde nauwkeurig moet zijn.

### 1.2.2. *Versnellingsstestmethode*

1.2.2.1. Het door de rem van de rollenbank geabsorbeerde vermogen gedurende de test dient zodanig te worden ingesteld dat dit overeenkomt met de rijweerstand van het voertuig bij de test-snelhe(i)d(en). Dit vermogen kan worden berekend en dient met een nauwkeurigheid van  $\pm 10\%$  te worden ingesteld. Op verzoek van de aanvrager en in overleg met de bevoegde instantie mag het geabsorbeerd vermogen ook op  $0,4 P_{max}$  worden ingesteld ( $P_{max}$  is het maximumvermogen van de motor). Het voertuig dat zich voortbeweegt met een snelheid van  $10 \text{ km/h}$  beneden de ingestelde snelheid dient maximaal te worden versneld door volledige indrukking van het gaspedaal. De ingedrukte toestand van het gaspedaal dient minstens 20 seconden te worden gecontinueerd nadat de voertuigsnelheid zich heeft gestabiliseerd. De momentane voertuigsnelheid dient gedurende de test te worden vastgelegd zodat de curve van de snelheid als functie van de tijd gedurende de inwerkingtreding van de snelheidsbegrenzer kan worden bepaald.

#### 1.2.2.2. Aanvaardbaarheidscriteria voor de versnellingsstest

De test is naar behoren uitgevoerd als aan de volgende voorwaarden is voldaan:

1.2.2.2.1. De door het voertuig bereikte gestabiliseerde snelheid  $V_{stab}$  dient kleiner of gelijk aan de ingestelde snelheid  $V_{ing}$  te zijn. Een tolerantie van  $5\%$  van de waarde voor  $V_{ing}$  of  $5 \text{ km/h}$  is echter aanvaardbaar waarbij de grootste waarde van toepassing is.

#### 1.2.2.2.2. Overgangsresponsie (zie figuur 2 van het aanhangsel)

Nadat de gestabiliseerde snelheid de eerste keer is bereikt:

- a) mag de maximumsnelheid de gestabiliseerde snelheid  $V_{stab}$  met niet meer dan  $5\%$  overschrijden;
- b) mag de snelheidsverandering niet meer dan  $0,5 \text{ m/s}^2$  bedragen, gemeten over een periode van meer dan  $0,1$  seconde; en
- c) dient de toestand van gestabiliseerde snelheid als bedoeld in punt 1.2.2.2.3 binnen 10 seconden nadat de gestabiliseerde snelheid  $V_{stab}$  voor de eerste keer is bereikt, in te treden.

#### 1.2.2.2.3. Gestabiliseerde snelheid (zie figuur 2 van het aanhangsel)

Wanneer de stabiele snelheid is bereikt:

- a) mag de snelheid niet meer dan  $4\%$  van de gestabiliseerde snelheid  $V_{stab}$  of  $2 \text{ km/h}$  afwijken, waarbij de grootste waarde van toepassing is;
- b) mag de snelheidsverandering niet meer dan  $0,2 \text{ m/s}^2$  bedragen, gemeten over een periode van meer dan  $0,1$  seconde.

1.2.2.2.4. Voor elke overbrengingsverhouding waarbij de snelheidsgrens theoretisch kan worden overschreden, moeten versnellingsstests worden uitgevoerd en de aanvaardbaarheidscriteria worden geverifieerd.

### 1.2.3. *Testmethode voor de constante snelheidstest.*

1.2.3.1. Het voertuig dient op de rollenbank te worden geplaatst. Voor het door de rollenbank geabsorbeerde vermogen dat geleidelijk wordt gevarieerd van het maximumvermogen  $P_{max}$  tot een waarde van  $0,2 P_{max}$ , dient aan de onderstaande aanvaardbaarheidscriteria te worden voldaan. De snelheid van het voertuig dient over het gehele hierboven gedefinieerde vermogenbereik te worden vastgelegd. De maximumsnelheid van het voertuig dient voor dit bereik te worden vastgesteld. De hierboven beschreven test en metingen dienen vijf maal te worden uitgevoerd.

## 1.2.3.2. Aanvaardbaarheidscriteria voor de constante-snelheidstest

De tests worden geacht naar behoren te zijn uitgevoerd als aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- 1.2.3.2.1. Geen van de gestabiliseerde snelheden  $V_{stab}$  mogen de ingestelde snelheid  $V_{ing}$  overschrijden. Een tolerantie van 5 % van de waarde voor  $V_{ing}$  of 5 km/h is echter toegestaan, waarbij de grootste waarde van toepassing is.
- 1.2.3.2.2. Het verschil tussen de uiterste waarden van de gestabiliseerde snelheid gedurende de proef mag niet meer dan 3 km/h bedragen.
- 1.2.3.2.3. Voor elke overbrengingsverhouding waarbij de snelheidsgrens theoretisch kan worden overschreden, dienen constante-snelheidstests te worden uitgevoerd en de aanvaardbaarheidscriteria te worden geverifieerd.

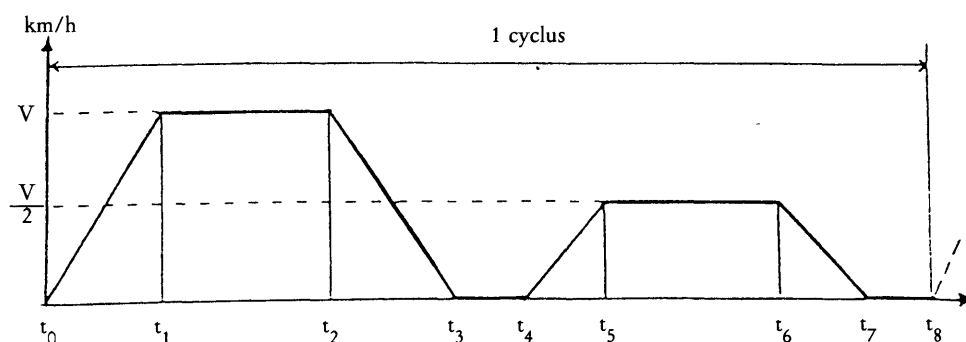
## 1.3. Test op de motorproefbank

Deze testprocedure kan alleen worden toegepast als de aanvrager naar genoegen van de technische instantie kan aantonen dat deze methode gelijkwaardig is aan die van meting op een testbaan.

## 2. DUURTEST

De snelheidsbegrenzer dient te worden onderworpen aan een duurttest volgens de hierna beschreven procedure. Deze test behoeft echter niet te worden uitgevoerd als de aanvrager kan aantonen dat de begrenzer tegen verouderingsinvloeden bestand is.

- 2.1. De begrenzer wordt aan een cyclussequentie onderworpen op een bank die het gedrag en de beweging van de begrenzer waaraan deze op het voertuig wordt blootgesteld, simuleert.
- 2.2. Een functiecycclus wordt met behulp van een door de fabrikant geleverd regelsysteem in stand gehouden. Hieronder wordt het diagram van de cyclus afgebeeld.



$t_0 - t_1 - t_2 - t_3 - t_4 - t_5 - t_6 - t_7$ : de voor dit deel van de cyclus benodigde tijd

$t_1 - t_2 = 2$  seconden

$t_3 - t_4 = 1$  seconde

$t_5 - t_6 = 2$  seconden

$t_7 - t_8 = 1$  seconde

Hieronder worden vijf toestanden gedefinieerd. De te testen snelheidsbegrenzers (SB) van het voor keuring afgeleverde type dienen in de volgens de onderstaande tabel aangegeven toestanden te worden getest:

	Eerste SB	Tweede SB	Derde SB	Vierde SB
Toestand 1	×			
Toestand 2		×		
Toestand 3		×		
Toestand 4			×	
Toestand 5				×

2.2.1. *Toestand 1*: tests bij kamertemperatuur ( $293 \text{ K} \pm 2 \text{ K}$ ); aantal cycli: 50 000.

2.2.2. *Toestand 2*: tests bij hoge temperatuur.

2.2.2.1. Elektronische componenten

De componenten dienen in een klimaatkamer aan de cyclusequentie te worden blootgesteld. Tijdens de gehele test bedraagt de temperatuur  $338 \text{ K} \pm 5 \text{ K}$ . Aantal cycli: 12 500.

2.2.2.2. Mechanische onderdelen

De onderdelen dienen in een klimaatkamer te worden getest. Tijdens de gehele test bedraagt de temperatuur  $373 \text{ K} \pm 5 \text{ K}$ . Aantal cycli: 12 500.

2.2.3. *Toestand 3*: test bij lage temperatuur.

In de voor toestand 2 gebruikte klimaatkamer bedraagt de temperatuur tijdens de gehele test nu  $253 \text{ K} \pm 5 \text{ K}$ . Aantal cycli: 12 500.

2.2.4. *Toestand 4*: test in een zoute omgeving. Slechts voor onderdelen die blootgesteld worden aan de heersende wegomstandigheden.

De begrenzer dient in een kamer met een zout milieu aan de cyclusequentie te worden onderworpen. De concentratie van het natriumchloride bedraagt 5 % en de temperatuur in de klimaatkamer bedraagt  $308 \text{ K} \pm 2 \text{ K}$ . Aantal cycli: 12 500.

2.2.5. *Toestand 5*: trillingstest.

2.2.5.1. De snelheidsbegrenzer wordt op dezelfde wijze gemonteerd als op het voertuig.

2.2.5.2. De snelheidsbegrenzer dient in drie loodrecht op elkaar staande vlakken te worden blootgesteld aan sinusoidale trillingen; de logarithmische frequentieverandering dient 1 octaaf per minuut te bedragen.

2.2.5.2.1. Eerste test: frequentiegebied 10-24 Hz, amplitude  $\pm 2 \text{ mm}$ .

2.2.5.2.2. Tweede test: frequentiegebied 24-1 000 Hz voor op het chassis of in de cabine gemonteerde technische eenheden, ingangsparameter 2,5 g; voor op de motor gemonteerde technische eenheden, ingangsparameter 5 g.

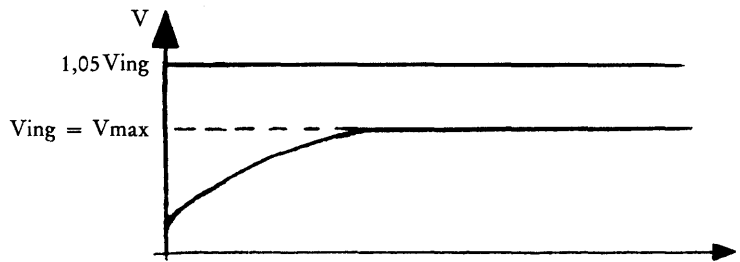
2.3. **Aanvaardbaarheidscriteria van de duurtest**

2.3.1. Aan het einde van de duurtest mogen de prestaties van de begrenzer ten aanzien van de ingestelde snelheid zich niet gewijzigd hebben.

2.3.2. Als zich tijdens één van de duurproeven een storing in de begrenzer voordoet, kan op verzoek van de fabrikant een tweede begrenzer worden blootgesteld aan de desbetreffende duurproef.

## Aanhangsel

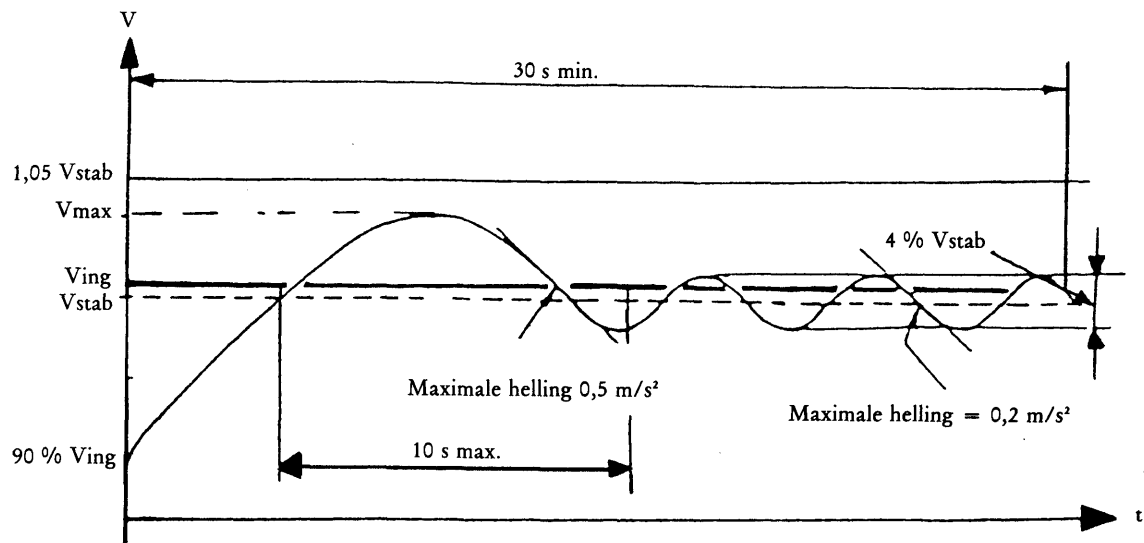
## 1. ASYMPTOTISCHE CURVE



Figuur 1

In dit geval  $V_{ing} = V_{max}$ : er dient alleen aan de voorwaarde van de maximumsnelheid te worden voldaan. Het gebied S is niet gedefinieerd.

## 2. OSCILLERENDE CURVE



Figuur 2

$V_{max}$  is de maximumsnelheid die in de eerste halve periode van de responsiecurve door het voertuig wordt bereikt.

$V_{stab}$  is de gestabiliseerde voertuigsnelheid. Het is de gemiddelde snelheid berekend op een tijdstip minstens 20 seconden na de eerste halve periode.

## III

(Bekendmakingen)

## COMMISSIE

## Bericht van inschrijving voor de vaststelling van de restitutie bij uitvoer van rogge naar landen van de zones I, II, III, IV, V, VI, VII en VIII en de Canarische eilanden

(91/C 229/09)

## I. Inschrijving

1. Er wordt een inschrijving gehouden voor de vaststelling van de restitutie bij uitvoer naar derde landen van rogge van GN-code 1002 00 00.
2. De totale hoeveelheid waarvoor de in artikel 5, lid 1, van Verordening (EEG) nr. 279/75 van de Commissie <sup>(1)</sup>, laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EEG) nr. 2788/86 <sup>(2)</sup>, bedoelde maximumrestitutie bij uitvoer kan worden vastgesteld, bedraagt ongeveer 100 000 ton.
3. De inschrijving wordt gehouden overeenkomstig:
  - Verordening (EEG) nr. 2746/75 van de Raad van 29 oktober 1975 <sup>(3)</sup>;
  - Verordening (EEG) nr. 279/75 van de Commissie van 4 februari 1975;
  - Verordening (EEG) nr. 2628/91 van de Commissie van 3 september 1991 <sup>(4)</sup>.

## II. Termijn

1. De termijn voor de indiening van offertes voor de eerste wekelijkse inschrijving gaat in op 6 september 1991 en verstrijkt op 12 september 1991 om 10.00 uur.
2. De indieningstermijn voor de volgende wekelijkse inschrijvingen verstrijkt donderdags om 10.00 uur, behalve in de periodes van 20 december 1991 tot en met 2 januari 1992 en van 10 tot en met 16 april 1992 waarin geen offertes kunnen worden ingediend.

De termijn voor de indiening van offertes voor de tweede en volgende wekelijkse inschrijvingen gaat steeds in op de eerste werkdag na afloop van de vorige termijn.

3. Dit bericht wordt alleen bekendgemaakt bij de openstelling van de inschrijving. Tenzij de bepalingen inzake de inschrijving worden gewijzigd of vervangen, geldt dit bericht voor alle in het kader van deze inschrijving te houden wekelijkse inschrijvingen.

## III. Offertes

1. Offertes moeten schriftelijk worden ingediend per aangetekende brief, telex- of telefaxbericht of telegram, dan wel door afgifte tegen ontvangstbewijs; zij moeten uiterlijk op de in hoofdstuk II vermelde dag en het daar aangegeven tijdstip in het bezit zijn van één van de hierna volgende instanties:
  - Bundesanstalt für landwirtschaftliche Markterordnung (BALM), Adickesallee 40, D-6000 Frankfurt am Main (telex 411475/416044; telefax 156 46 51),
  - Office national interprofessionnel des céréales, 21, avenue Bosquet, F-75326 Paris Cedex 07 (telex OFIBLE A 27807 F; telefax 45 51 90 99),
  - Ministero per il commercio con l'estero, direzione generale import-export, divisione II, viale Shakespeare, I-00100 Roma (telex 610083/610471 MINCOMES; telefax 592 62 17),
  - Hoofdproduktschap voor Akkerbouwprodukten, Stadhoudersplantsoen 12, NL-2517 JL Den Haag (telex 32579 HOVAKKER; telefax 46 14 00),
  - Office belge de l'économie et de l'agriculture (OBEA) / Belgische Dienst voor Bedrijfsleven en Landbouw (BDBL), rue de Trèves 82 / Trierstraat 82, B-1040 Bruxelles/Brussel (telex 24076/65567 OBEA; telefax 230 25 33),
  - Intervention Board for Agricultural Produce, Fountain House, 2 Queens Walk, UK-Reading RG1 7QW, Berks (telex 848302; telefax 58 36 26),
  - Department of Agriculture and Fisheries, Cereals Division, Agriculture House, Kildare Street, IRL-Dublin 2 (telex 5118 AGRI EI; telefax 61 62 63),
  - Direktoratet for Markedsordningerne, Frederiksborggade 18, DK-1360 København K (telex 15137 DK; telefax 33 92 69 48),

<sup>(1)</sup> PB nr. L 31 van 5. 2. 1975, blz. 8.

<sup>(2)</sup> PB nr. L 257 van 10. 9. 1986, blz. 32.

<sup>(3)</sup> PB nr. L 281 van 1. 11. 1975, blz. 78.

<sup>(4)</sup> PB nr. L 246 van 4. 9. 1991, blz. 5.

- Service d'économie rurale, office du blé, 113-115 route de Hollerich, L-1741 Luxembourg (telex 2537 AGRIM LUX; telefax 45 01 78),
- YDAGEP, 241 Acharnon Street, GR-10446 Athens (telex 221734 ITAG GR),
- Servicio Nacional de Productos Agrarios (SENPA), c/Beneficencia 8, E-Madrid 28004 (telex 41818/23427 SENPA E; telefax 521 98 32/522 43 87).

Offertes die niet per telexbericht, telefax of telegram worden ingediend, moeten in een dubbele, verzegelde enveloppe worden ingezonden. Op de binnenste, eveneens verzegelde enveloppe moet de volgende vermelding zijn aangebracht: „Offerte betreffende de inschrijving voor de vaststelling van de restitutie bij uitvoer van rogge naar landen van de zones I, II, III, IV, V, VI, VII en VIII en de Canarische eilanden — Vertrouwelijk”.

De inschrijvers blijven gebonden aan hun offertes tot de betrokken Lid-Staat de betrokkene in kennis heeft gesteld van de gunning.

2. De offerte, het bewijs en de verklaring bedoeld in artikel 2, lid 3, van Verordening (EEG) nr. 279/75 moeten worden gesteld in de officiële taal of in één van de officiële talen van de Lid-Staat bij de instantie waarvan de offerte wordt ingediend.

#### IV. Inschrijvingswaarborg

De inschrijvingswaarborg moet worden gesteld ten gunste van de betrokken bevoegde instantie.

#### V. Gunning

Door de gunning ontstaat:

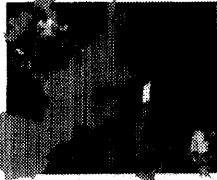
- a) het recht op afgifte van een uitvoercertificaat in de Lid-Staat waar de offerte werd gedaan; in dit certificaat wordt de restitutie bij uitvoer vermeld die in de offerte is genoemd en die voor de betrokken hoeveelheid is gegund;
- b) de verplichting om in de onder a) bedoelde Lid-Staat voor die hoeveelheid een uitvoercertificaat aan te vragen.



**BUREAU VOOR OFFICIËLE PUBLIKATIES  
DER EUROPESE GEMEENSCHAPPEN  
Luxemburg**

**VRIJ VERKEER  
VAN PERSONEN  
IN DE GEMEENSCHAP  
VERPLAATSING EN VERBLIJF**

Jean-Claude Séché



COMMISSIE  
VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

**Vrij verkeer van personen in de Gemeenschap — verplaatsing en verblijf**

Jean-Claude Séché

Dit document is één van de bijdragen tot de actie voor een volledige voorlichting van de burgers over de totstandbrenging van een Europese ruimte zonder grenzen per eind 1992.

69 blz. — 21 × 29,7 cm

ISBN 92-825-8663-4 — Catalogusnr. CB-PP-88-B04-NL-C

Prijs in Luxemburg (exclusief BTW): 7,50 ecu

ES, DA, DE, GR, EN, FR, IT, NL, PT

**Gemeenschappelijke normen voor de bedrijven**

Florence Nicolas, met medewerking van Jacques Repussard

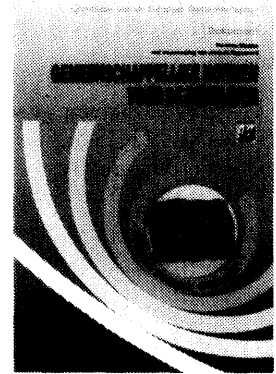
Dit document beoogt op de eerste plaats een uiteenzetting te geven van de werking van het Europese normalisatiestelsel, de middelen waarover het de beschikking heeft, zijn integratie in de Instellingen van de Gemeenschap en zijn raakpunten met de nationale en internationale mechanismen. Het is bovendien de bedoeling om aan de hand van concrete voorbeelden een gebruiksaanwijzing van de normalisatie te bieden.

1988 — 81 blz. — 17,6 × 25 cm

ISBN 92-825-8557-3 — Catalogusnr. CB-PP-88-A01-NL-C

Prijs in Luxemburg (exclusief BTW): 9,00 ecu

ES, DA, DE, GR, EN, FR, IT, NL, PT



**WEGWIJZER VOOR DE BEROEPSUITOEFENING  
IN HET VOORUITZICHT VAN DE  
GROTE GEMEENSCHAPPELIJKE MARKT**

Jean-Claude Séché

Woordvoert van Jacques Delors



COMMISSIE  
VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

**Wegwijzer voor de beroepsuitoefening in het vooruitzicht van de grote gemeenschappelijke markt**

Jean-Claude Séché

Deze brochure biedt, in een ook voor niet-juristen toegankelijk taalgebruik, een beeld van de huidige situatie, waardoor het mogelijk wordt zich met de essentiële kenmerken van het vrije verkeer van personen vertrouwd te maken.

251 blz. — 21 × 29,7 cm

ISBN 92-825-8070-9 — Catalogusnr. CB-PP-88-004-NL-C

Prijs in Luxemburg (exclusief BTW): 18,50 ecu

ES, DA, DE, GR, EN, FR, IT, NL, PT

**BESTELBON TE VERSTUREN AAN:  
Bureau voor officiële publikaties der Europese Gemeenschappen  
2, rue Mercier, L-2985 Luxemburg**

Gelieve mij de hierboven met  aangegeven publikaties te sturen.

Naam: .....

Adres: .....

..... Tel.: .....

Datum: ..... Handtekening: .....



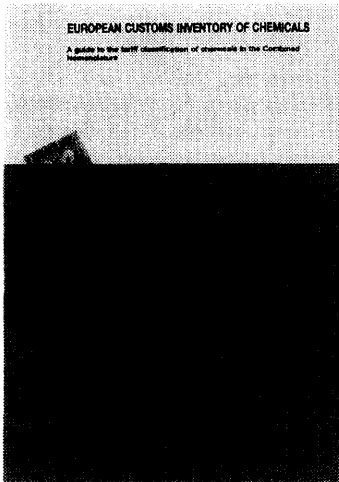


**BUREAU VOOR OFFICIËLE PUBLIKATIES  
DER EUROPESE GEMEENSCHAPPEN  
L-2985 Luxemburg**

## **EUROPEAN CUSTOMS INVENTORY OF CHEMICALS (EUROPESE DOUANELIJST VAN CHEMISCHE STOFFEN)**

Handleiding bij de indeling van chemische producten in de gecombineerde nomenclatuur

Engelse versie - Bijwerking gecombineerde nomenclatuur 1991



Dit werk omvat:

- meer dan 32 000 chemische benamingen (internationaal aanvaarde algemene benamingen, systematische benamingen en synoniemen);

Het biedt de mogelijkheid:

- onmiddellijk de tariefindeling (post en onderverdeling) te vinden van de chemische producten in het douanetarief van de Europese Gemeenschappen uitgaande van de benaming, het CAS-nummer (Chemical Abstracts Registry Number) of het CUS-nummer (Customs Union and Statistics).
- De nomenclatuur van dit tarief (gecombineerde nomenclatuur) is gebaseerd op de nomenclatuur van het geharmoniseerde systeem inzake de omschrijving en de codering van goederen die op wereldniveau wordt gebruikt.

**BESTELBON TE VERSTUREN AAN:**

**Bureau voor officiële publikaties der Europese Gemeenschappen  
2, rue Mercier, L-2985 Luxemburg**

Gelieve mij te zenden ..... **EUROPEAN CUSTOMS INVENTORY OF CHEMICALS:**

1991 — 643 blz.

ISBN: 92-826-0529-9

Catalogusnummer: CM-60-91-854-EN-C

Vastgestelde prijzen in Luxemburg, exclusief BTW: ECU 66,00

Naam: .....

Adres: .....

..... Tel.: .....

Datum: ..... Handtekening: .....

1 ECU = 2,35 Hfl.

# Wat is het Taric?

- De gecombineerde nomenclatuur (GN), die de basis vormt voor het Taric is ontstaan uit de samensmelting van de jaarlijkse verordeningen tot wijziging van het gemeenschappelijk douanetarief (GDT) (Verordening (EEG) nr 950/68) en de goederen-nomenclatuur voor de statistieken van de buitenlandse handel van de Gemeenschap en van de handel tussen de Lid-Staten (NIMEXE) (Verordening (EEG) nr 1445/72)
- Verder bevat het Taric onderverdelingen, die hoofdzakelijk in verband staan met
  - contingenten en schorsingen van tarieven
  - preferenties
  - anti-dumpingrechten en compenserende rechten
  - variabele elementen
  - monetaire compenserende bedragen en compenserende bedragen „toetreding
  - referentieprizen wijn
  - toezichtmaatregelen en kwantitatieve beperkingen
- Het Taric zal bovendien de basis vormen voor
  - alle communautaire invoermaatregelen, en
  - de tarieven voor dagelijks gebruik en de gegevensbestanden in de Lid-Staten
- Het Gemeenschapsrecht kan slechts dan op eenvormige wijze gepresenteerd en toegepast worden, wanneer de Commissie de taak op zich neemt om de bovenvermelde maatregelen te integreren en te coderen. Bovendien wordt het hierdoor mogelijk om voor de betreffende maatregelen statistieken voor de gehele Gemeenschap te verzamelen, zodat een groot deel van de huidige, afzonderlijke statistische berichtgeving overbodig wordt
- Het Taric is opgesteld om deze integratie en codering te bevorderen. De dagelijkse wijzigingen in de communautaire wetgeving worden in een voortdurend bijgewerkt gegevensbestand opgenomen. Het Taric zal door het Bureau voor officiële publikaties der Europese Gemeenschappen worden gepubliceerd. De Lid-Staten worden zo snel mogelijk op de hoogte gebracht van de wijzigingen, zodat ze hun eigen tarieven voor dagelijks gebruik en hun gegevensbestanden kunnen bijwerken. Het Taric heeft, evenals de op nationaal niveau gebruikte tarieven, niet de status van een wettelijk instrument, maar zijn codes moeten worden gebruikt voor douaneaangiften en statistische opgaven (zie artikel 5 van Verordening (EEG) nr 2658/87)

## BESTELBON

terug te sturen naar:

**Bureau voor officiële publikaties der Europese Gemeenschappen**  
**L-2985 Luxembourg**  
**Tel. 49 92 81**

Ik wens het Taric (4 delen) te ontvangen  
Catalogusnummer CQ-67-91-000-NL-C  
ISBN 927 772 0050

*Prijs voor de vier delen te zamen ECU 160,00*

*Richtprijs*

*BFR 6 800, HFL 376 (exclusief BTW en verzendkosten)*

Te betalen bij ontvangst van de factuur

Naam

Voornaam

Nr

Straat

Postcode

Stad

Tel

Datum



BUREAU VOOR OFFICIËLE PUBLIKATIES  
DER EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

L-2985 Luxembourg

(Handtekening)

