



Slovenska izdaja

Zakonodaja

Letnik 63

14. julij 2020

Vsebina

II *Nezakonodajni akti*

UREDBE

- ★ Izvedbena uredba Komisije (EU) 2020/1017 z dne 13. julija 2020 o določitvi zgornjih mej proračuna za leto 2020 za nekatere sheme neposrednih podpor iz Uredbe (EU) št. 1307/2013 Evropskega parlamenta in Sveta 1
- ★ Izvedbena uredba Komisije (EU) 2020/1018 z dne 13. julija 2020 o odobritvi železovega pirofosfata kot aktivne snovi z majhnim tveganjem v skladu z Uredbo (ES) št. 1107/2009 Evropskega parlamenta in Sveta o dajanju fitofarmaceutskih sredstev v promet ter o spremembi Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 540/2011 ⁽¹⁾ 9
- ★ Izvedbena uredba Komisije (EU) 2020/1019 z dne 13. julija 2020 o spremembi Izvedbene uredbe (EU) 2015/840 13
- ★ Izvedbena uredba Komisije (EU) 2020/1020 z dne 13. julija 2020 o spremembi Izvedbene uredbe (EU) št. 801/2014 15

AKTI, KI JIH SPREJMEJO ORGANI, USTANOVLJENI Z MEDNARODNIMI SPORAZUMI

- ★ Pravilnik ZN št. 12 – Enotne določbe za homologacijo vozil glede na zaščito voznika pred krmilnim mehanizmom v primeru trčenja [2020/1021] 17
- ★ Sklep št. 1/2020 skupnega odbora, ustanovljenega s Sporazumom o izstopu Združenega kraljestva Velika Britanija in Severna Irska iz Evropske unije in Evropske skupnosti za atomsko energijo z dne 12. junija 2020 o spremembi Sporazuma o izstopu Združenega kraljestva Velika Britanija in Severna Irska iz Evropske unije in Evropske skupnosti za atomsko energijo [2020/1022] 53

⁽¹⁾ Besedilo velja za EGP.

II

(Nezakonodajni akti)

UREDBE

IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2020/1017

z dne 13. julija 2020

o določitvi zgornjih mej proračuna za leto 2020 za nekatere sheme neposrednih podpor iz Uredbe (EU) št. 1307/2013 Evropskega parlamenta in Sveta

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe (EU) št. 1307/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. decembra 2013 o pravilih za neposredna plačila kmetom na podlagi shem podpore v okviru skupne kmetijske politike ter razveljavitvi Uredbe Sveta (ES) št. 637/2008 in Uredbe Sveta (ES) št. 73/2009 ⁽¹⁾ ter zlasti členov 22(1), 36(4), 42(2), 47(3), 49(2), 51(4) in 53(7) Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Za vsako državo članico, ki izvaja shemo osnovnega plačila iz poglavja 1 naslova III Uredbe (EU) št. 1307/2013, mora letno nacionalno zgornjo mejo iz člena 22(1) navedene uredbe za leto 2020 določiti Komisija, tako da od letne nacionalne zgornje meje iz Priloge II k navedeni uredbi odšteje zgornje meje, določene v skladu s členi 42, 47, 49, 51 in 53 navedene uredbe. V skladu s členom 22(2) Uredbe (EU) št. 1307/2013 je treba upoštevati vsako povečanje, ki ga države članice uporabijo v skladu z navedeno določbo.
- (2) Za vsako državo članico, ki izvaja shemo enotnega plačila na površino iz poglavja 1 naslova III Uredbe (EU) št. 1307/2013, mora letno nacionalno zgornjo mejo iz člena 36(4) navedene uredbe za leto 2020 določiti Komisija, tako da od letne nacionalne zgornje meje iz Priloge II k navedeni uredbi odšteje zgornje meje, določene v skladu s členi 42, 47, 49, 51 in 53 navedene uredbe. V skladu z drugim pododstavkom člena 36(4) Uredbe (EU) št. 1307/2013 mora Komisija pri določitvi letne nacionalne zgornje meje za shemo enotnega plačila na površino upoštevati vsa povečanja, ki jih države članice uporabijo v skladu z navedeno določbo.
- (3) Za vsako državo članico, ki odobri prerazporeditveno plačilo iz poglavja 2 naslova III Uredbe (EU) št. 1307/2013, mora letno nacionalno zgornjo mejo iz člena 42(2) navedene uredbe za leto 2020 določiti Komisija na podlagi odstotka, ki so ga zadevne države članice sporočile v skladu s členom 42(1) navedene uredbe.
- (4) Glede plačila za kmetijske prakse, ki ugodno vplivajo na podnebje in okolje, iz poglavja 3 naslova III Uredbe (EU) št. 1307/2013 v letu 2020 je treba izračunati letne nacionalne zgornje meje iz člena 47(3) navedene uredbe za leto 2020 v skladu s členom 47(1) navedene uredbe, ki znašajo do 30 % nacionalne zgornje meje zadevne države članice, kot je določena v Prilogi II k navedeni uredbi.
- (5) Za države članice, ki odobrijo plačilo za območja z naravnimi omejitvami iz poglavja 4 naslova III Uredbe (EU) št. 1307/2013, mora letne nacionalne zgornje meje iz člena 49(2) navedene uredbe za leto 2020 določiti Komisija na podlagi odstotka, ki so ga zadevne države članice sporočile v skladu s členom 49(1) navedene uredbe.

⁽¹⁾ UL L 347, 20.12.2013, str. 608.

- (6) Glede plačila za mlade kmete iz poglavja 5 naslova III Uredbe (EU) št. 1307/2013 mora Komisija letne nacionalne zgornje meje iz člena 51(4) navedene uredbe za leto 2020 določiti na podlagi odstotka, ki so ga države članice sporočile v skladu s členom 51(1) navedene uredbe, te pa ne smejo biti višje od 2 % letne zgornje meje iz Priloge II.
- (7) Kadar celotni znesek plačila za mlade kmete, zahtevan v državi članici v letu 2020, presega zgornjo mejo iz člena 51(4) Uredbe (EU) št. 1307/2013 za navedeno državo članico, mora ta država članica financirati razliko v skladu s členom 51(2) navedene uredbe ob upoštevanju najvišjega zneska iz člena 51(1) navedene uredbe. Zaradi jasnosti je primerno, da se določi najvišji znesek za vsako državo članico.
- (8) Za vsako državo članico, ki odobri prostovoljno vezano podporo iz poglavja 1 naslova IV Uredbe (EU) št. 1307/2013 v letu 2020, mora letne nacionalne zgornje meje iz člena 53(7) navedene uredbe za leto 2020 določiti Komisija na podlagi odstotka, ki ga je zadevna država članica sporočila v skladu s členom 54(1) navedene uredbe.
- (9) V skladu z drugim pododstavkom člena 137(1) Sporazuma o izstopu Združenega kraljestva Velika Britanija in Severna Irsko iz Evropske unije in Evropske skupnosti za atomsko energijo se Uredba (EU) št. 1307/2013, kakor se uporablja v letu 2020, v Združenem kraljestvu ne uporablja za leto zahtevka 2020. Zato v tej uredbi ni treba določiti ustreznih zgornjih mej za leto 2020 za Združeno kraljestvo.
- (10) Za leto 2020 se je izvajanje shem neposrednih podpor iz Uredbe (EU) št. 1307/2013 začelo 1. januarja 2020. Zaradi skladnosti med uporabo navedene uredbe za leto zahtevka 2020 in uporabo ustreznih zgornjih mej proračuna bi se morala ta uredba uporabljati od istega datuma.
- (11) Ukrepi iz te uredbe so v skladu z mnenjem Upravljalnega odbora za neposredna plačila –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

1. Letne nacionalne zgornje meje za leto 2020 za shemo osnovnega plačila iz člena 22(1) Uredbe (EU) št. 1307/2013 so določene v točki I Priloge k tej uredbi.
2. Letne nacionalne zgornje meje za leto 2020 za shemo enotnega plačila na površino iz člena 36(4) Uredbe (EU) št. 1307/2013 so določene v točki II Priloge k tej uredbi.
3. Letne nacionalne zgornje meje za leto 2020 za prerazporeditveno plačilo iz člena 42(2) Uredbe (EU) št. 1307/2013 so določene v točki III Priloge k tej uredbi.
4. Letne nacionalne zgornje meje za leto 2020 za plačilo za kmetijske prakse, ki ugodno vplivajo na podnebje in okolje, iz člena 47(3) Uredbe (EU) št. 1307/2013 so določene v točki IV Priloge k tej uredbi.
5. Letne nacionalne zgornje meje za leto 2020 za plačilo za območja z naravnimi omejitvami iz člena 49(2) Uredbe (EU) št. 1307/2013 so določene v točki V Priloge k tej uredbi.
6. Letne nacionalne zgornje meje za leto 2020 za plačilo za mlade kmete iz člena 51(4) Uredbe (EU) št. 1307/2013 so določene v točki VI Priloge k tej uredbi.
7. Najvišji zneski za leto 2020 za plačilo za mlade kmete iz člena 51(1) Uredbe (EU) št. 1307/2013 so določeni v točki VII Priloge k tej uredbi.
8. Letne nacionalne zgornje meje za leto 2020 za prostovoljno vezano podporo iz člena 53(7) Uredbe (EU) št. 1307/2013 so določene v točki VIII Priloge k tej uredbi.

Člen 2

Ta uredba začne veljati sedmi dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Uporablja se od 1. januarja 2020.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 13. julija 2020

Za Komisijo
Predsednica
Ursula VON DER LEYEN

PRILOGA

I. Letne nacionalne zgornje meje za shemo osnovnega plačila iz člena 22(1) Uredbe (EU) št. 1307/2013

(v tisoč EUR)

Koledarsko leto	2020
Belgija	211 289
Danska	530 782
Nemčija	2 941 232
Irska	825 611
Grčija	1 091 170
Španija	2 845 377
Francija	3 025 958
Hrvaška	149 768
Italija	2 118 140
Luksemburg	22 741
Malta	650
Nizozemska	459 920
Avstrija	470 383
Portugalska	279 562
Slovenija	75 223
Finska	262 840
Švedska	399 568

II. Letne nacionalne zgornje meje za shemo enotnega plačila na površino iz člena 36(4) Uredbe (EU) št. 1307/2013

(v tisoč EUR)

Koledarsko leto	2020
Bolgarija	379 289
Češka	478 299
Estonija	110 920
Ciper	29 643
Latvija	160 460
Litva	200 349
Madžarska	727 048
Poljska	1 553 589
Romunija	974 939
Slovaška	221 593

III. Letne nacionalne zgornje meje za prerazporeditveno plačilo iz člena 42(2) Uredbe (EU) št. 1307/2013

(v tisoč EUR)

Koledarsko leto	2020
Belgija	46 100
Bolgarija	55 900
Nemčija	330 210
Francija	687 718
Hrvaška	33 208
Litva	77 554
Poljska	281 452
Portugalska	23 050
Romunija	104 163

IV. Letne nacionalne zgornje meje za plačilo za kmetijske prakse, ki ugodno vplivajo na podnebje in okolje, iz člena 47(3) Uredbe (EU) št. 1307/2013

(v tisoč EUR)

Koledarsko leto	2020
Belgija	144 557
Bolgarija	238 888
Češka	261 843
Danska	245 627
Nemčija	1 415 187
Estonija	50 810
Irska	363 320
Grčija	550 385
Španija	1 468 030
Francija	2 063 154
Hrvaška	99 624
Italija	1 111 301
Ciper	14 593
Latvija	90 826
Litva	155 108
Luksemburg	10 030
Madžarska	399 476
Malta	1 573
Nizozemska	198 261
Avstrija	207 521

(v tisoč EUR)

Koledarsko leto	2020
Poljska	1 017 297
Portugalska	179 807
Romunija	570 959
Slovenija	40 283
Slovaška	118 316
Finska	157 389
Švedska	209 930

V. **Letne nacionalne zgornje meje za plačilo za območja z naravnimi omejitvami iz člena 49(2) Uredbe (EU) št. 1307/2013**

(v tisoč EUR)

Koledarsko leto	2020
Danska	2 657
Slovenija	2 122

VI. **Letne nacionalne zgornje meje za plačilo za mlade kmete iz člena 51(4) Uredbe (EU) št. 1307/2013**

(v tisoč EUR)

Koledarsko leto	2020
Belgija	9 095
Bolgarija	2 771
Češka	1 746
Danska	15 556
Nemčija	47 173
Estonija	1 321
Irska	24 221
Grčija	36 692
Španija	97 869
Francija	68 772
Hrvaška	6 642
Italija	74 087
Ciper	686
Latvija	6 055
Litva	6 463
Luksemburg	501
Madžarska	5 326

(v tisoč EUR)

Koledarsko leto	2020
Malta	21
Nizozemska	13 217
Avstrija	13 835
Poljska	33 910
Portugalska	11 987
Romunija	20 547
Slovenija	2 014
Slovaška	1 706
Finska	5 246
Švedska	13 995

VII. Najvišji zneski za plačilo za mlade kmete iz člena 51(1) Uredbe (EU) št. 1307/2013

(v tisoč EUR)

Koledarsko leto	2020
Belgija	9 637
Bolgarija	15 926
Češka	17 456
Danska	16 375
Nemčija	94 346
Estonija	3 387
Irska	24 221
Grčija	36 692
Španija	97 869
Francija	137 544
Hrvaška	6 642
Italija	74 087
Ciper	973
Latvija	6 055
Litva	10 341
Luksemburg	669
Madžarska	26 632
Malta	105
Nizozemska	13 217
Avstrija	13 835
Poljska	67 820
Portugalska	11 987

(v tisoč EUR)

Koledarsko leto	2020
Romunija	38 064
Slovenija	2 686
Slovaška	7 888
Finska	10 493
Švedska	13 995

VIII. Letne nacionalne zgornje meje za prostovoljno vezano podporo iz člena 53(7) Uredbe (EU) št. 1307/2013

(v tisoč EUR)

Koledarsko leto	2020
Belgija	80 935
Bolgarija	119 444
Češka	130 921
Danska	24 135
Estonija	6 315
Irska	3 000
Grčija	182 056
Španija	584 919
Francija	1 031 577
Hrvaška	49 812
Italija	478 600
Ciper	3 891
Latvija	45 413
Litva	77 554
Luksemburg	160
Madžarska	199 738
Malta	3 000
Nizozemska	3 350
Avstrija	14 526
Poljska	504 743
Portugalska	117 535
Romunija	272 554
Slovenija	17 456
Slovaška	59 120
Finska	102 828
Švedska	90 970

IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2020/1018**z dne 13. julija 2020****o odobritvi železovega pirofosfata kot aktivne snovi z majhnim tveganjem v skladu z Uredbo (ES) št. 1107/2009 Evropskega parlamenta in Sveta o dajanju fitofarmaceutskih sredstev v promet ter o spremembi Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 540/2011****(Besedilo velja za EGP)**

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe (ES) št. 1107/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o dajanju fitofarmaceutskih sredstev v promet in razveljavitvi direktiv Sveta 79/117/EGS in 91/414/EGS ⁽¹⁾ ter zlasti člena 13(2) v povezavi s členom 22(1) Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) V skladu s členom 7(1) Uredbe (ES) št. 1107/2009 je Poljska 28. decembra 2015 prejela zahtevek družbe BROS Sp. z o.o. Sp.k. za odobritev aktivne snovi železov pirofosfat.
- (2) V skladu s členom 9(3) navedene uredbe je Poljska kot država članica poročevalka 24. junija 2016 obvestila vlagatelja, druge države članice, Komisijo in Evropsko agencijo za varnost hrane (v nadaljnjem besedilu: Agencija) o dopustnosti zahtevka.
- (3) Država članica poročevalka je 21. avgusta 2018 Komisiji predložila osnutek poročila o oceni, pri čemer je en izvod poslala Agenciji, v katerem je ocenila, ali se za navedeno aktivno snov lahko pričakuje, da bo izpolnjevala merila za odobritev iz člena 4 Uredbe (ES) št. 1107/2009.
- (4) Agencija je izpolnila določbe člena 12(1) Uredbe (ES) št. 1107/2009. V skladu s členom 12(3) Uredbe (ES) št. 1107/2009 je zahtevala, da vlagatelj predloži dodatne informacije državam članicam, Komisiji in Agenciji. Država članica poročevalka je 9. avgusta 2019 Agenciji predložila oceno dodatnih informacij v obliki posodobljenega osnutka poročila o oceni.
- (5) Agencija je 17. decembra 2019 vlagatelju, državam članicam in Komisiji poslala svoj sklep ⁽²⁾ o tem, ali se za aktivno snov železov pirofosfat lahko pričakuje, da bo izpolnjevala merila za odobritev iz člena 4 Uredbe (ES) št. 1107/2009. Agencija je svoj sklep dala na voljo javnosti.
- (6) Komisija je 23. in 24. marca 2020 Stalnemu odboru za rastline, živali, hrano in krmo predložila poročilo o pregledu železovega pirofosfata, 19. maja 2020 pa osnutek te uredbe o odobritvi železovega pirofosfata.
- (7) Vlagatelju je bilo omogočeno, da predloži pripombe k poročilu o pregledu.
- (8) V zvezi z eno ali več reprezentativnimi uporabami vsaj enega fitofarmaceutskega sredstva, ki vsebuje aktivno snov, zlasti v zvezi z uporabami, ki so bile proučene in podrobno navedene v poročilu o pregledu, je bilo ugotovljeno, da so merila za odobritev iz člena 4 Uredbe (ES) št. 1107/2009 izpolnjena.
- (9) Komisija nadalje meni, da je železov pirofosfat aktivna snov z majhnim tveganjem v skladu s členom 22 Uredbe (ES) št. 1107/2009. Železov pirofosfat ni problematična snov in izpolnjuje pogoje iz točke 5 Priloge II k Uredbi (ES) št. 1107/2009, vključno z drugim pododstavkom točke 5.1.2. Natančneje, čeprav se železov pirofosfat šteje za obstojno snov, se sčasoma razgradi na ione, ki so naravna sestavina človeške prehrane, ki so vseprisotni v okolju ter so bistvenega pomena za živalske in rastlinske funkcije. Zato se za dodatno izpostavljenost ljudi, živali in okolja zaradi uporab, odobrenih v skladu z Uredbo (ES) št. 1107/2009, pričakuje, da je zanemarljiva v primerjavi s pričakovano izpostavljenostjo v običajnih življenjskih situacijah.

⁽¹⁾ UL L 309, 24.11.2009, str. 1.

⁽²⁾ EFSA (Evropska agencija za varnost hrane), 2020. Conclusion on the peer review of the pesticide risk assessment of the active substance ferric pyrophosphate (Sklep o strokovnem pregledu ocene tveganja za pesticide z aktivno snovjo železov pirofosfat). EFSA Journal 2020;18(1):5986, 25 str. doi:10.2903/j.efsa.2020.5986.

- (10) Zato je primerno, da se železov pirofosfat odobri kot snov z majhnim tveganjem.
- (11) V skladu s členom 13(4) Uredbe (ES) št. 1107/2009 bi bilo treba ustrezno spremeniti Izvedbeno uredbo Komisije (EU) št. 540/2011 ⁽³⁾.
- (12) Ukrepi iz te uredbe so v skladu z mnenjem Stalnega odbora za rastline, živali, hrano in krmo –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Odobritev aktivne snovi

Aktivna snov železov pirofosfat, kot je opredeljena v Prilogi I, se odobri v skladu s pogoji iz navedene priloge.

Člen 2

Spremembe Izvedbene uredbe (EU) št. 540/2011

Izvedbena uredba (EU) št. 540/2011 se spremeni v skladu s Prilogo II k tej uredbi.

Člen 3

Začetek veljavnosti

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 13. julija 2020

Za Komisijo
Predsednica
Ursula VON DER LEYEN

⁽³⁾ Izvedbena uredba Komisije (EU) št. 540/2011 z dne 25. maja 2011 o izvajanju Uredbe (ES) št. 1107/2009 Evropskega parlamenta in Sveta glede seznama registriranih aktivnih snovi (UL L 153, 11.6.2011, str. 1).

PRILOGA I

Splošno ime, identifikacijska številka	Ime po IUPAC	Čistost ⁽¹⁾	Uveljavitev	Veljavnost registracije	Posebne določbe
železov pirofosfat št. CAS 10058-44-3 št. CIPAC –	železov(3+) difosfat	≥ 802 g/kg Naslednje nečistoče so s toksikološkega in okoljskega vidika problematične ter v tehničnem materialu ne smejo presegati naslednjih ravni: — svinec: 3 mg/kg — živo srebro: 0,1 mg/kg — kadmij: 1 mg/kg	3.8.2020	3.8.2035	Za izvajanje enotnih načel iz člena 29(6) Uredbe (ES) št. 1107/2009 se upoštevajo ugotovitve iz poročila o pregledu železovega pirofosfata ter zlasti dodatkov I in II k navedenemu poročilu.

⁽¹⁾ Več podrobnosti o aktivni snovi in njenih lastnostih je v poročilu o pregledu.

PRILOGA II

V delu D Priloge k Izvedbeni uredbi (EU) št. 540/2011 se doda naslednji vnos:

	Splošno ime, identifikacijska številka	Ime po IUPAC	Čistost ⁽¹⁾	Uveljavitev	Veljavnost registracije	Posebne določbe
„20	železov pirofosfat št. CAS 10058-44-3 št. CIPAC –	železov(3+) difosfat	≥ 802 g/kg Naslednje nečistoče so s toksikološkega in okoljskega vidika problematične ter v tehničnem materialu ne smejo presegati naslednjih ravni: — svinec: 3 mg/kg — živo srebro: 0,1 mg/kg — kadmij: 1 mg/kg	3.8.2020	3.8.2035	Za izvajanje enotnih načel iz člena 29(6) Uredbe (ES) št. 1107/2009 se upoštevajo ugotovitve iz poročila o pregledu železovega pirofosfata ter zlasti dodatkov I in II k navedenemu poročilu.“

⁽¹⁾ Več podrobnosti o aktivni snovi in njenih lastnostih je v poročilu o pregledu.

IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2020/1019**z dne 13. julija 2020****o spremembi Izvedbene uredbe (EU) 2015/840**

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe (EU) št. 514/2014 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. aprila 2014 o splošnih določbah o Skladu za migracije, azil in vključevanje ter o instrumentu za finančno podporo na področju policijskega sodelovanja, preprečevanja kriminala in boja proti njemu ter obvladovanja kriz ⁽¹⁾ ter zlasti člena 27(5) Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) V skladu s členom 5(2) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2015/840 ⁽²⁾ odgovorni organi med proračunskim letom izvajajo operativne preglede na kraju samem, ki zajemajo najmanj 20 % števila projektov, ki se izvajajo v navedenem proračunskem letu.
- (2) Pandemija COVID-19 je države članice prizadela na popolnoma nov in nepredvidljiv način. Države članice so bile zaradi krize primorane omejiti prosto gibanje na svojem ozemlju, zaradi česar je bilo težko izvajati preglede na kraju samem.
- (3) Da se pristojnim organom zagotovi prožnost za izvajanje potrebnih operativnih pregledov na kraju samem, je primerno spremeniti veljavna pravila, da se preprečijo zamude pri postopku potrditve obračunov. Takšno prožnost bi bilo treba doseči tako, da se pristojnim organom omogoči, da zahteve glede operativnih pregledov na kraju samem izvedejo pozneje v programskem obdobju, če v posameznem proračunskem letu zaradi pandemije COVID-19 ni mogoče doseči letnega minimuma 20 % števila projektov, ki se izvajajo v navedenem proračunskem letu.
- (4) Irsko zavezuje Uredba (EU) št. 514/2014, zato jo zavezuje tudi ta uredba.
- (5) Združeno kraljestvo zavezuje Uredba (EU) št. 514/2014, zato ga zavezuje tudi ta uredba. V skladu s členom 138 Sporazuma o izstopu Združenega kraljestva Velika Britanija in Severna Irska iz Evropske unije in Evropske skupnosti za atomsko energijo ⁽³⁾ se za Združeno kraljestvo po 31. decembru 2020 še vedno uporablja veljavno pravo Unije, vključno s pravili o finančnih popravkih in potrditvi obračunov, in sicer do zaključka navedenih programov in dejavnosti Unije.
- (6) Danske ne zavezuje Uredba (EU) št. 514/2014, prav tako je ne zavezuje ta uredba.
- (7) Zaradi resnosti razmer, povezanih s pandemijo COVID-19, je primerno, da začne ta uredba veljati dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.
- (8) Ukrepi iz te uredbe so v skladu z mnenjem Odbora za sklada za azil, migracije in vključevanje ter za notranjo varnost, ustanovljenega s členom 59(1) Uredbe (EU) št. 514/2014.
- (9) Izvedbeno uredbo (EU) 2015/840 bi bilo zato treba ustrezno spremeniti –

⁽¹⁾ UL L 150, 20.5.2014, str. 112.

⁽²⁾ Izvedbena uredba Komisije (EU) 2015/840 z dne 29. maja 2015 o nadzoru, ki ga izvajajo odgovorni organi v skladu z Uredbo (EU) št. 514/2014 Evropskega parlamenta in Sveta o splošnih določbah o Skladu za migracije, azil in vključevanje ter o instrumentu za finančno podporo na področju policijskega sodelovanja, preprečevanja kriminala in boja proti njemu ter obvladovanja kriz (UL L 134, 30.5.2015, str. 1).

⁽³⁾ UL C 384 I, 12.11.2019, str. 1.

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

V členu 5 Izvedbene uredbe (EU) 2015/840 se odstavek 2 nadomesti z naslednjim:

„2. Operativni pregledi na kraju samem, izvedeni v proračunskem letu N, zajemajo vsaj 20 % števila projektov, ki se izvajajo v navedenem proračunskem letu, kot so navedeni v ustreznem letnem zaključnem računu iz člena 39 Uredbe (EU) št. 514/2014. Če v proračunskem letu N tega minimuma zaradi pandemije COVID-19 ni mogoče doseči, se pregledi, ki niso bili opravljeni v proračunskem letu N, izvedejo pozneje v programskem obdobju.“

Člen 2

Ta uredba začne veljati dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v državah članicah v skladu s Pogodbama.

V Bruslju, 13. julija 2020

Za Komisijo
Predsednica
Ursula VON DER LEYEN

IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2020/1020
z dne 13. julija 2020
o spremembi Izvedbene uredbe (EU) št. 801/2014

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe (EU) št. 516/2014 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. aprila 2014 o ustanovitvi Sklada za azil, migracije in vključevanje ⁽¹⁾, zlasti člena 17(8) Uredbe,

po posvetovanju z Odborom za sklada za azil, migracije in vključevanje ter za notranjo varnost,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) V členu 2(1) Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 801/2014 ⁽²⁾ je določeno, da se dodatni znesek za preseljene osebe izplača, če se zadevne osebe dejansko preselijo po začetku posameznega obdobja oziroma v šestih mesecih po njegovem zaključku.
- (2) Vendar je pandemija COVID-19 povzročila doslej najhujšo motnjo v prizadevanjih Unije za preselitve, ki so jih izvajale države članice. Zaradi krize so bile države članice primorane zadržati svoje operacije preseljevanja in uvesti omejitve za vstop na svoje ozemlje.
- (3) Urad Visokega komisarja Združenih narodov za begunce (UNHCR) in Mednarodna organizacija za migracije (IOM), ki sta ključna partnerja držav članic pri preseljevanju, sta zaradi pandemije COVID-19 začasno prekinila svoje operacije. Poleg tega v sedanjih okoliščinah zaradi prepovedi potovanja, ki so jo izdale številne države prvega azila, izbirne misije za preselitev v državah članicah niso mogoče.
- (4) Vpliv pandemije COVID-19 ima resne posledice ne le za izvajanje zavez za preselitev oseb, temveč tudi za absorpcijsko sposobnost Sklada za azil, migracije in vključevanje.
- (5) Da bi se spoštovala trdna zavezanost držav članic ukrepom za preselitev, je treba zagotoviti, da se ustrezna finančna podpora uporablja prožno in učinkovito.
- (6) Zato je primerno podaljšati rok izvedbe za preselitveno obdobje, ki zajema leta 2018, 2019 in 2020, in sicer s 30. junija 2021 na 31. december 2021.
- (7) Irsko zavezuje Uredba (EU) št. 516/2014, zato jo zavezuje tudi ta uredba.
- (8) Združeno kraljestvo zavezuje Uredba (EU) št. 516/2014, zato ga zavezuje tudi ta uredba. V skladu s členom 138 Sporazuma o izstopu Združenega kraljestva Velika Britanija in Severna Irska iz Evropske unije in Evropske skupnosti za atomsko energijo ⁽³⁾ se za Združeno kraljestvo po 31. decembru 2020 še vedno uporablja veljavno pravo Unije, vključno s pravili o finančnih popravkih in potrditvi obračunov, in sicer do zaključka navedenih programov in dejavnosti Unije.
- (9) Danske ne zavezuje Uredba (EU) št. 516/2014, prav tako je ne zavezuje ta uredba.
- (10) Zaradi resnosti razmer, povezanih s pandemijo COVID-19, je primerno, da začne ta uredba veljati dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.
- (11) Izvedbeno uredbo (EU) št. 801/2014 bi bilo zato treba ustrezno spremeniti –

⁽¹⁾ UL L 150, 20.5.2014, str. 168.

⁽²⁾ Izvedbena uredba Komisije (EU) št. 801/2014 z dne 24. julija 2014 o časovnem razporedu in drugih izvedbenih pogojih, povezanih z mehanizmom dodeljevanja sredstev za program Unije za preselitev v okviru Sklada za azil, migracije in vključevanje (UL L 219, 25.7.2014, str. 19).

⁽³⁾ UL C 384 I, 12.11.2019, str. 1.

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

V členu 2 Izvedbene uredbe (EU) št. 801/2014 se odstavek 1 nadomesti z naslednjim:

„1. Dodatni znesek se izplača, če se zadevne osebe dejansko preselijo po začetku posameznega obdobja oziroma v šestih mesecih po njegovem zaključku. Vendar se za preselitveno obdobje iz člena 1(1)(c) zadevne osebe učinkovito preselijo po začetku navedenega obdobja oziroma v dvanajstih mesecih po njegovem zaključku.

Države članice hranijo informacije, potrebne za pravilno identifikacijo preseljenih oseb in datuma njihove preselitve.

Za osebe iz ene od prednostnih kategorij in skupin oseb iz člena 17(2) Uredbe (EU) št. 516/2014 države članice hranijo tudi ustrezna dokazila, da spadajo v ustrezno prednostno kategorijo ali skupino oseb.“

Člen 2

Ta uredba začne veljati dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v državah članicah v skladu s Pogodbama.

V Bruslju, 13. julija 2020

Za Komisijo

Predsednica

Ursula VON DER LEYEN

AKTI, KI JIH SPREJMEJO ORGANI, USTANOVLJENI Z MEDNARODNIMI SPORAZUMI

Samo izvirna besedila UN/ECE so pravno veljavna v skladu z mednarodnim javnim pravom. Status in datum začetka veljavnosti tega pravilnika je treba preveriti v najnovejši različici dokumenta UN/ECE TRANS/WP.29/343, ki je dostopen na: <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocsts.html>.

Pravilnik ZN št. 12 – Enotne določbe za homologacijo vozil glede na zaščito voznika pred krmilnim mehanizmom v primeru trčenja [2020/1021]

Vključuje vsa veljavna besedila do:

Dopolnila 5 sprememb 04 – začetek veljavnosti: 19. julij 2018

VSEBINA

PRAVILNIK

1. Področje uporabe
2. Opredelitev pojmov
3. Vloga za podelitev homologacije
4. Homologacija
5. Specifikacije
6. Preizkusi
7. Spremembe in razširitev homologacije tipa vozila ali tipa upravljalnega elementa krmilnega sistema
8. Skladnost proizvodnje
9. Kazni za neskladnost proizvodnje
10. Navodila
11. Dokončno prenehanje proizvodnje
12. Nazivi in naslovi tehničnih služb, ki izvajajo homologacijske preizkuse, in homologacijskih organov
13. Prehodne določbe

PRILOGE

- 1A Sporočilo o podeljeni, razširjeni, zavrnjeni ali preklicani homologaciji ali dokončnem prenehanju proizvodnje tipa vozila glede na zaščito voznika pred krmilnim mehanizmom v primeru trčenja v skladu s Pravilnikom št. 12
- 1B Sporočilo o podeljeni, razširjeni, zavrnjeni ali preklicani homologaciji ali dokončnem prenehanju proizvodnje tipa upravljalnega elementa krmilnega sistema glede na zaščito voznika pred krmilnim mehanizmom v primeru trčenja v skladu z zadevnim delom Pravilnika št. 12
2. Namestitev homologacijskih oznak
3. Preizkus čelnega trčenja ob oviro
4. Preizkus s preizkusnim telesom

Dodatek: Preizkusno telo

5. Preizkus s preizkusno glavo
6. Postopek za določanje točke „H“ in dejanskega naklona trupa za sedežna mesta v motornih vozilih
 - Dodatek 1: Opis tridimenzionalne naprave za določanje točke „H“
 - Dodatek 2: Tridimenzionalni referenčni sistem
 - Dodatek 3: Referenčni podatki za sedežna mesta
7. Preizkusni postopki za zaščito potnikov v vozilih na električno energijo pred visoko napetostjo in razlitjem elektrolita
 - Dodatek 1: Spojeni preizkusni zobci (stopnja IPXXB)

1. Področje uporabe
 - 1.1 Ta pravilnik se uporablja za delovanje krmilnega mehanizma in električni pogonski sistem, ki deluje na visoko napetost, ter visokonapetostne sestavne dele in sisteme, galvansko povezane z visokonapetostnim vodilom električnega pogonskega sistema, motornih vozil kategorije M₁ in vozil kategorije N₁ z največjo dovoljeno maso, ki ne presega 1 500 kg, glede na zaščito oseb v vozilu pri čelnem trčenju.
 - 1.2 Na zahtevo proizvajalca se lahko na podlagi tega pravilnika homologirajo tudi druga vozila, ki niso navedena v odstavku 1.1.
2. Opredelitev pojmov

V tem pravilniku

 - 2.1 „homologacija vozila“ pomeni homologacijo tipa vozila glede na zaščito voznika pred krmilnim mehanizmom v primeru trčenja;
 - 2.2 „tip vozila“ pomeni kategorijo motornih vozil, ki se ne razlikujejo v bistvenih vidikih, kot so:
 - 2.2.1 vozilo s pogonom na motor z notranjim zgorevanjem:
 - 2.2.1.1 konstrukcija, mere, oblika in sestavni material dela vozila pred upravljalnim elementom krmilnega sistema;
 - 2.2.1.2 masa vozila v stanju, pripravljenem za vožnjo, kot je opredeljena v odstavku 2.18;
 - 2.2.2 vozilo s pogonom na elektromotor:
 - 2.2.2.1 konstrukcija, mere, oblika in sestavni material dela vozila pred upravljalnim elementom krmilnega sistema;
 - 2.2.2.2 mesta sistema za shranjevanje energije z možnostjo ponovnega polnjenja, če negativno vplivajo na rezultat preizkusa trčenja, predpisanega v tem pravilniku;
 - 2.2.2.3 masa vozila v stanju, pripravljenem za vožnjo, kot je opredeljena v odstavku 2.18;
 - 2.3 „homologacija upravljalnega elementa krmilnega sistema“ pomeni homologacijo tipa upravljalnega elementa krmilnega sistema glede na zaščito voznika pred krmilnim mehanizmom v primeru trčenja;
 - 2.4 „tip upravljalnega elementa krmilnega sistema“ pomeni kategorijo upravljalnih elementov krmilnega sistema, ki se ne razlikujejo v bistvenih vidikih, kot so:
 - 2.4.1 konstrukcija, mere, oblika in sestavni materiali;
 - 2.5 „upravljalni element krmilnega sistema“ pomeni krmilno napravo, navadno volan, ki jo aktivira voznik;
 - 2.6 „univerzalni upravljalni element krmilnega sistema“ pomeni upravljalni element krmilnega sistema, ki ga je mogoče vgraditi v več homologiranih tipov vozil, pri čemer razlike v pritrditvi upravljalnega elementa krmilnega sistema na krmilni drog ne vplivajo na obnašanje upravljalnega elementa krmilnega sistema pri trčenju;
 - 2.7 „zračna blazina“ pomeni prožno blazino, ki je oblikovana tako, da se pod pritiskom napolni s plinom, in je:

- 2.7.1 oblikovana za zaščito voznika pred udarcem ob upravljalni element krmilnega sistema;
- 2.7.2 napihnjena z napravo, ki se sproži pri trčenju vozila;
- 2.8 „obod upravljalnega elementa krmilnega sistema“ pomeni skoraj okrogel zunanji obroč upravljalnega elementa krmilnega sistema, ki ga voznik med vožnjo ponavadi drži z roko;
- 2.9 „napera“ pomeni palico, ki povezuje obod upravljalnega elementa krmilnega sistema s pestom volana;
- 2.10 „pesto“ pomeni tisti del upravljalnega elementa krmilnega sistema, ponavadi na sredini, ki:
- 2.10.1 povezuje upravljalni element krmilnega sistema s krmilno gredjo,
- 2.10.2 prenaša navor z upravljalnega elementa krmilnega sistema na krmilno gred;
- 2.11 „središče pesta upravljalnega elementa krmilnega sistema“ pomeni točko na površini pesta, ki leži v osi krmilne gredi;
- 2.12 „ravnina upravljalnega elementa krmilnega sistema“ pri volanu pomeni ravno površino, ki deli obod volana na dva enaka dela med voznika in sprednji del vozila;
- 2.13 „krmilna gred“ pomeni sestavni del, ki na krmilno gonilo prenaša navor, ki deluje na upravljalni element krmilnega sistema;
- 2.14 „krmilni drog“ pomeni ohišje, ki obdaja krmilno gred;
- 2.15 „krmilni mehanizem“ pomeni celoto, ki združuje upravljalni element krmilnega sistema, krmilni drog, montažne dodatke, krmilno gred, ohišje krmilnega gonila in vse druge sestavne dele, namenjene dodatni absorpciji energije pri trčenju ob upravljalni element krmilnega sistema;
- 2.16 potniški prostor
- 2.16.1 „potniški prostor glede na zaščito oseb“ pomeni prostor za namestitev oseb v vozilu, ki ga omejujejo streha, pod, bočne stene, vrata, zunanja stekla in sprednja pregradna stena ter ravnina, ki poteka skozi zadnjo steno potniškega prostora, oziroma ravnina, ki poteka skozi oporo naslonov zadnjih sedežev;
- 2.16.2 „potniški prostor za oceno električne varnosti“ pomeni prostor za namestitev oseb v vozilu, ki ga omejujejo streha, pod, bočne stene, vrata, zunanja stekla, sprednja pregradna stena in zadnja pregradna stena ali zadnja vrata ter pregrade in ohišja za električno zaščito oseb v vozilu pred neposrednim stikom z deli pod visoko napetostjo;
- 2.17 „udarna naprava“ je sestavljena iz toge polkrožne udarne glave premera 165 mm v skladu z odstavkom 3 Priloge 5 k temu pravilniku;
- 2.18 „masa vozila v stanju, pripravljenem za vožnjo,“ pomeni maso praznega in neobremenjenega vozila, vendar z gorivom, hladilno tekočino, mazivi, orodjem ter rezervnim kolesom, če ga je proizvajalec vozila predvidel kot standardno opremo, ter s sistemom za shranjevanje energije z možnostjo ponovnega polnjenja;
- 2.19 „visoka napetost“ pomeni razvrstitev električnega sestavnega dela ali tokokroga, če je njegova delovna napetost $> 60 \text{ V}$ in $\leq 1\,500 \text{ V}$ enosmernega toka (DC) ali $> 30 \text{ V}$ in $\leq 1\,000 \text{ V}$ izmeničnega toka (AC) efektivne vrednosti (r.m.s.);
- 2.20 „sistem za shranjevanje energije z možnostjo ponovnega polnjenja (sistem REESS)“ pomeni sistem za shranjevanje energije z možnostjo ponovnega polnjenja, ki zagotavlja električno energijo za pogon;

- 2.21 „pregrada za električno zaščito“ pomeni del, ki ščiti pred neposrednim stikom z deli pod visoko napetostjo;
- 2.22 „električni pogonski sistem“ pomeni električni tokokrog, ki vključuje pogonski motor oziroma motorje in lahko vključuje sistem REESS, sistem za pretvorbo električne energije, elektronske pretvornike, ustrezne kabelske snope in konektorje ter priklopni sistem za napajanje sistema REESS;
- 2.23 „deli pod napetostjo“ pomenijo prevodne dele, ki so pri običajni uporabi oskrbovani z električno energijo;
- 2.24 „izpostavljeni prevodni del“ pomeni prevodni del, ki se ga je mogoče dotakniti v skladu z določbami stopnje zaščite IPXXB in ki zaradi napake v izolaciji pride pod napetost. To vključuje dele pod pokrovom, ki jih je mogoče odstraniti brez orodja;
- 2.25 „neposredni stik“ pomeni stik oseb z deli pod visoko napetostjo;
- 2.26 „posredni stik“ pomeni stik oseb z izpostavljenimi prevodnimi deli;
- 2.27 „stopnja zaščite IPXXB“ pomeni zaščito pred stikom z deli pod visoko napetostjo, ki jo zagotavlja pregrada ali ohišje za električno zaščito in se preizkusi s spojenimi preizkusnimi zobci (stopnja IPXXB), kot je opisano v odstavku 4 Priloge 7;
- 2.28 „delovna napetost“ pomeni najvišjo efektivno vrednost (r.m.s.) napetosti električnega tokokroga, ki jo določi proizvajalec in se lahko pojavi med katerimi koli prevodnimi deli v pogojih odprtega tokokroga ali v običajnih pogojih delovanja. Če je električni tokokrog galvansko ločen, se delovna napetost določi za vsak ločeni tokokrog;
- 2.29 „priklopni sistem za napajanje sistema REESS“ pomeni električni tokokrog, ki se uporablja za napajanje sistema REESS iz zunanega vira napajanja z električno energijo, vključno s priključkom na vozilu;
- 2.30 „električna šasija“ pomeni sklop električno povezanih prevodnih delov, katerih potencial se upošteva kot referenca;
- 2.31 „električni tokokrog“ pomeni sklop povezanih delov pod visoko napetostjo, ki so zasnovani tako, da so pri običajnem delovanju oskrbovani z električno energijo;
- 2.32 „sistem za pretvorbo električne energije“ pomeni sistem, ki ustvarja in zagotavlja električno energijo za električni pogon;
- 2.33 „elektronski pretvornik“ pomeni napravo, ki omogoča krmiljenje in/ali pretvorbo električne energije za električni pogon;
- 2.34 „ohišje“ pomeni del, ki obdaja notranje enote in jih ščiti pred kakršnim koli neposrednim stikom;
- 2.35 „visokonapetostno vodilo“ pomeni električni tokokrog, vključno s priklopnim sistemom za napajanje sistema REESS, ki deluje pri visoki napetosti;
- 2.36 „trdni izolator“ pomeni izolacijsko prevleko kabelskih snopov, ki obdaja dele pod visoko napetostjo in preprečuje kakršen koli neposredni stik z njimi. To vključuje pokrove za izolacijo delov konektorjev, ki so pod visoko napetostjo, ter lak ali barvo za izolacijo;

- 2.37 „samodejni izklop“ pomeni napravo, ki ob sprožitvi galvansko loči vire električne energije od ostalega visokonapetostnega tokokroga električnega pogonskega sistema;
- 2.38 „pogonski akumulator odprtega tipa“ pomeni tip akumulatorja, ki potrebuje tekočino in ustvarja vodik, ki se sprošča v ozračje;
3. Vloga za podelitev homologacije
- 3.1 Tip vozila
- 3.1.1 Vlogo za podelitev homologacije tipa vozila glede na zaščito voznika pred krmilnim mehanizmom v primeru trčenja vložni proizvajalec vozila ali njegov ustrezno pooblaščen zastopnik.
- 3.1.2 Vlogi se v treh izvodih priložijo dokumenti, navedeni v nadaljevanju, in naslednji podatki:
- 3.1.2.1 podroben opis tipa vozila glede na konstrukcijo, mere, obliko in sestavni material dela vozila pred upravljalnim elementom krmilnega sistema;
- 3.1.2.2 risbe v primernem merilu in z dovolj podrobnim prikazom krmilnega mehanizma in njegove pritrditve na šasijo in karoserijo vozila;
- 3.1.2.3 tehnični opis navedene naprave;
- 3.1.2.4 maso vozila v stanju, pripravljenem za vožnjo;
- 3.1.2.5 dokazilo, da je bil upravljalni element krmilnega sistema homologiran v skladu z odstavkom 5.2 Pravilnika, če je primerno;
- 3.1.2.6 dokazilo, da je krmilni mehanizem skladen s specifikacijami iz odstavka 5.2.2 Pravilnika ZN št. 94 ali specifikacijami iz odstavka 5.2.2.1 Pravilnika ZN št. 137, če vlogo za podelitev homologacije predloži vložnik v skladu z odstavkom 5.1.2;
- 3.1.2.7 dokazilo, da je upravljalni element krmilnega sistema skladen s specifikacijami iz odstavkov 5.2.1.4. in 5.2.1.5 Pravilnika ZN št. 94 ali specifikacijami iz odstavkov 5.2.1.1.3 in 5.2.1.1.4 Pravilnika ZN št. 137, če vložnik predloži vlogo za podelitev homologacije v skladu z odstavkom 5.2.1;
- 3.1.2.8 splošen opis tipa vira električne energije, njegovega položaja in električnega pogonskega sistema (npr. hibridni, električni).
- 3.1.3 Tehnični službi, pristojni za opravljanje homologacijskih preizkusov, je treba predložiti naslednje:
- 3.1.3.1 vozilo, ki je predstavnik tipa vozila, ki ga je treba homologirati, za preizkus iz odstavka 5.1;
- 3.1.3.2 po odločitvi proizvajalca in v dogovoru s tehnično službo drugo vozilo ali tiste dele vozila, za katere proizvajalec meni, da so bistveni za preizkuse iz odstavkov 5.2 in 5.3.
- 3.1.3.3 Pristojni organ pred podelitvijo homologacije preveri, ali obstajajo zadovoljivi ukrepi za zagotovitev učinkovitega nadzora skladnosti proizvodnje.
- 3.2 Tip upravljalnega elementa krmilnega sistema
- 3.2.1 Vlogo za podelitev homologacije tipa upravljalnega elementa krmilnega sistema glede na zaščito voznika pred krmilnim mehanizmom v primeru trčenja vložni proizvajalec upravljalnega elementa krmilnega sistema ali njegov ustrezno pooblaščen zastopnik.
- 3.2.2 Vlogi se v treh izvodih priložijo dokumenti, navedeni v nadaljevanju, in naslednji podatki:
- 3.2.2.1 podroben opis tipa upravljalnega elementa krmilnega sistema glede na konstrukcijo, mere in sestavne materiale upravljalnega elementa krmilnega sistema;

- 3.2.2.2 risbe v primernem merilu in z dovolj podrobnim prikazom krmilnega mehanizma in njegove pritrditve na šasijo in karoserijo vozila;
- 3.2.2.3 dokazilo, da je upravljalni element krmilnega sistema skladen s specifikacijami iz odstavkov 5.2.1.4. in 5.2.1.5 Pravidnika ZN št. 94 ali specifikacijami iz odstavkov 5.2.1.1.3 in 5.2.1.1.4 Pravidnika ZN št. 137, če vložnik predloži vlogo za podelitev homologacije v skladu z odstavkom 5.2.1.
- 3.2.3 Za preizkuse iz odstavkov 5.2. in 5.3. se tehnični službi, ki izvaja homologacijske preizkuse, predloži upravljalni element krmilnega sistema, ki je predstavnik tipa upravljalnega elementa krmilnega sistema, ki ga je treba homologirati, ter po odločitvi proizvajalca in v dogovoru s tehnično službo tisti deli vozila, za katere proizvajalec meni, da so bistveni za preizkus.
4. Homologacija
- 4.1 Certifikatu o homologaciji se priloži certifikat, ki je skladen z vzorcem iz odstavka 4.1.1 ali 4.1.2:
- 4.1.1 iz Priloge 1A za vloge iz odstavka 3.1;
- 4.1.2 iz Priloge 1B za vloge iz odstavka 3.2.
- 4.2 Tip vozila
- 4.2.1 Če vozilo, predloženo v homologacijo v skladu s tem pravilnikom, izpolnjuje zahteve iz odstavkov 5 in 6 in iz Prilog 4, 5 in 6 k temu pravilniku, se homologacija za ta tip vozila podeli.
- 4.2.2 Vsakemu homologiranemu tipu se dodeli homologacijska številka. Prvi dve števki (zdaj 04, kar ustreza spremembam 04) označujeta spremembe, ki vsebujejo zadnje večje tehnične spremembe Pravidnika ob izdaji homologacije. Ista pogodbenica ne sme dodeliti enake številke istemu tipu vozila, ki je opremljen z drugim tipom krmilnega mehanizma, ali drugemu tipu vozila, kot je določeno v odstavku 2.2.
- 4.2.3 Obvestilo o podelitvi, razširitvi ali zavrnitvi homologacije tipa vozila v skladu s tem pravilnikom se pošlje pogodbenicam Sporazuma, ki uporabljajo ta pravilnik, na obrazcu, ki je v skladu z vzorcem iz Priloge 1A k temu pravilniku.
- 4.2.4 Na vsakem vozilu, ki je v skladu s tipom vozila, homologiranim po tem pravilniku, je na vidnem in zlahka dostopnem mestu, navedenem na homologacijskem obrazcu, nameščena mednarodna homologacijska oznaka, sestavljena iz:
- 4.2.4.1 kroga, ki obkroža črko „E“ in številčno oznako države, ki je podelila homologacijo ⁽¹⁾;
- 4.2.4.2 številke tega pravilnika, ki ji sledijo črka „R“, pomišljaj in homologacijska številka na desni strani kroga iz odstavka 4.2.4.1.
- 4.2.5 Če je vozilo v skladu s tipom vozila, homologiranim po enem ali več drugih pravilnikih, ki so priloženi Sporazumu, v državi, ki je podelila homologacijo v skladu s tem pravilnikom, simbola iz odstavka 4.2.4.1 ni treba ponoviti; v takem primeru se v navpičnih stolpcih na desni strani simbola iz odstavka 4.2.4.1 navedejo številke pravilnikov, homologacijske številke in dodatni simboli vseh pravilnikov, v skladu s katerimi je bila podeljena homologacija v državi, ki je podelila homologacijo v skladu s tem pravilnikom.

(¹) Številčne oznake pogodbenc Sporazuma iz leta 1958 so navedene v Prilogi 3 h Konsolidirani resoluciji o konstrukciji vozil (R.E.3.), dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev. 6 – <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html>.

- 4.2.6 Homologacijska oznaka mora biti jasno berljiva in neizbrisna.
- 4.2.7 Homologacijska oznaka se namesti blizu napisne ploščice vozila, ki jo pritrudi proizvajalec, ali nanjo.
- 4.3 Tip upravljalnega elementa krmilnega sistema
- 4.3.1 Če upravljalni element krmilnega sistema, predložen za ločeno homologacijo v skladu s tem pravilnikom, izpolnjuje zahteve iz odstavkov 5 in 6 in iz Prilog 4, 5 in 6 k temu pravilniku, se homologacija za ta tip upravljalnega elementa krmilnega sistema podeli. To velja samo za upravljalne elemente krmilnega sistema, ki nimajo zračne blazine.
- 4.3.2 Vsakemu homologiranemu tipu se dodeli homologacijska številka. Prvi dve števki (zdaj 04, kar ustreza spremembam 04) označujeta spremembe, ki vsebujejo zadnje večje tehnične spremembe Pravilnika ob izdaji homologacije. Ista pogodbenica ne sme dodeliti enake številke drugemu tipu upravljalnega elementa krmilnega sistema, kot je določeno v zgornjem odstavku 2.4.
- 4.3.3 Obvestilo o podelitvi, razširitvi ali zavrnitvi homologacije tipa upravljalnega elementa krmilnega sistema v skladu s tem pravilnikom se pošlje pogodbenicam Sporazuma, ki uporabljajo ta pravilnik, v obliki, ki je v skladu z vzorcem iz Priloge 1B k temu pravilniku.
- 4.3.4 Na vsakem upravljalnem elementu krmilnega sistema, ki je v skladu s tipom upravljalnega elementa krmilnega sistema, homologiranim po tem pravilniku, je na vidnem in zlahka dostopnem mestu, navedenem na homologacijskem obrazcu, nameščena mednarodna homologacijska oznaka, sestavljena iz:
- 4.3.4.1 kroga, ki obkroža črko „E“ in številčno oznako države, ki je podelila homologacijo¹;
- 4.3.4.2 homologacijske številke, nameščene pod krog;
- 4.3.4.3 simbola R94-02 ali R137 v primeru homologacije v skladu s členom 5.2.1.
- 4.3.5 Homologacijska oznaka mora biti jasno berljiva in neizbrisna.
- 4.4 V Prilogi 2 k temu pravilniku so prikazani primeri namestitve homologacijskih oznak.
5. Specifikacije
- 5.1 Pri preizkušanju trčenja neobremenjenega vozila v stanju, pripravljenem za vožnjo, brez preizkusne lutke, ob oviro pri hitrosti 48,3 km/h (30 mph) se vrh krmilnega droga in njegove krmilne gredi ne smeta premakniti nazaj, vodoravno in vzporedno z vzdolžno osjo vozila za več kakor 12,7 cm in navpično navzgor za več kot 12,7 cm glede na točko vozila, ki ni prizadeta zaradi trčenja ⁽²⁾.
- 5.1.1 Poleg tega morajo vozila, opremljena z električnim pogonskim sistemom, izpolnjevati zahteve iz odstavka 5.5. To bi se na zahtevo proizvajalca po potrditvi tehnične službe lahko dokazalo z ločenim preizkusom čelnega trčenja, če električni sestavni deli ne vplivajo na zaščito voznika tipa vozila, kakor je opredeljena v tem pravilniku.
- 5.1.2 Specifikacije iz odstavka 5.1 so izpolnjene, če vozilo, ki je opremljeno s takim krmilnim sistemom, izpolnjuje specifikacije iz odstavka 5.2.2 Pravilnika ZN št. 94 ali iz odstavka 5.2.2.1 Pravilnika ZN št. 137.

⁽²⁾ Glej odstavek 3.1 Priloge 3.

- 5.2 Ko ob upravljalni element krmilnega sistema udari preizkusno telo, usmerjeno proti temu elementu, z relativno hitrostjo 24,1 km/h (15 mph), sila, s katero upravljalni element krmilnega sistema deluje na telo, ne sme presegati 1 111 daN.
- 5.2.1 Če je upravljalni element krmilnega sistema opremljen z zračno blazino na volanu, so specifikacije iz odstavka 5.2 izpolnjene, če vozilo, ki je opremljeno s takim krmilnim sistemom, izpolnjuje specifikacije iz odstavkov 5.2.1.4 in 5.2.1.5 Pravilnika ZN št. 94 ali iz odstavkov 5.2.1.1.3 in 5.2.1.1.4 Pravilnika ZN št. 137.
- 5.3 Ko ob upravljalni element krmilnega sistema udari udarna naprava, usmerjena proti temu elementu, z relativno hitrostjo 24,1 km/h v skladu s postopkom iz Priloge 5, pojemek udarne naprave ne sme presegati 80 g kumulativno za več kakor 3 milisekunde. Pojemek je pri C.F.C 600 Hz vedno manjši od 120 g.
- 5.4 Upravljalni element krmilnega sistema je oblikovan, izdelan in vgrajen tako, da:
- 5.4.1 pred preizkusom trčenja iz odstavkov 5.2 in 5.3 noben del površine upravljalnega elementa krmilnega sistema, ki je usmerjen proti vozniku in ki se ga lahko dotakne krogla s premerom 165 mm, ne sme biti hrapav ali imeti ostrih robov s polmerom zaobljenosti manj kot 2,5 mm.
- Če je upravljalni element krmilnega sistema opremljen z zračno blazino, se ta zahteva šteje za izpolnjeno, če noben del, ki se ga lahko dotakne krogla s premerom 165 mm, nima nevarnih ostrih robov, kot je opredeljeno v odstavku 2.18 Pravilnika št. 21, ki bi lahko povečali tveganje resnih poškodb potnikov.
- 5.4.1.1 Po vsakem preizkusu trčenja iz odstavkov 5.2 in 5.3 noben del površine upravljalnega elementa krmilnega sistema, ki je usmerjen proti vozniku, ne sme biti hrapav ali imeti ostrih robov, ki lahko povečajo nevarnost ali resnost poškodb voznika. Manjše površinske razpoke in reže se zanemarijo.
- 5.4.1.1.1 Če je štrleči del izdelan iz mehkega materiala s trdoto, manjšo od 50 po Shore A, in je nameščen na trdno oporo, se zahteva iz odstavka 5.4.1.1 uporablja le za trdno oporo.
- 5.4.2 Upravljalni element krmilnega sistema je oblikovan, izdelan in vgrajen tako, da ne vključuje sestavnih delov ali dodatkov, vključno s stikalom za hupo in montažnimi dodatki, ki se lahko zataknejo za obleko ali nakit voznika pri običajnih premikih med vožnjo.
- 5.4.3 Upravljalni elementi krmilnega sistema, ki niso del originalne opreme, morajo pri preizkusu izpolnjevati specifikacije v skladu z odstavkom 2.1.3 Priloge 4 in odstavkom 2.3 Priloge 5.
- 5.4.4 Pri „univerzalnih upravljalnih elementih krmilnega sistema“ so izpolnjene zahteve za:
- 5.4.4.1 celoten obseg kotov krmilnega droga, pri čemer se razume, da se preizkusi opravijo vsaj za največje in najmanjše kote krmilnega droga za vse homologirane tipe vozil, ki so jim naprave namenjene;
- 5.4.4.2 vse možne položaje udarne glave in preizkusnega telesa glede na upravljalni element krmilnega sistema, pri čemer se razume, da se preizkusi opravijo vsaj za srednji položaj za vse homologirane tipe vozila, ki so jim naprave namenjene. Kadar se uporablja krmilni drog, je ta takega tipa, da ustreza pogojem v najbolj neugodnem primeru.
- 5.4.5 Kadar se za prilagajanje posameznega tipa upravljalnega elementa krmilnega sistema na različne krmilne droge uporabljajo deli za prilagoditev in se lahko dokaže, da so s takimi deli za prilagoditev lastnosti absorpcije energije sistema enake, je mogoče opraviti vse preizkuse z enim tipom dela za prilagoditev.

5.5 Po preizkusu, opravljenem po postopku iz Priloge 3 k temu pravilniku, morajo električni pogonski sistem, ki deluje na visoko napetost, ter visokonapetostni sestavni deli in sistemi, galvanško spojeni z visokonapetostnim vodilom električnega pogonskega sistema, izpolnjevati naslednje zahteve:

5.5.1 Zaščita pred električnim udarom

Po trčenju mora biti izpolnjeno vsaj eno od štirih meril iz odstavkov 5.5.1.1 do 5.5.1.4.2.

Če ima vozilo funkcijo samodejnega izklopa ali napravo oziroma naprave, ki med vožnjo galvanško ločijo tokokrog električnega pogonskega sistema, se po sprožitvi izklopa za izklopljeni tokokrog ali za vsak ločen tokokrog posebej uporablja vsaj eno od naslednjih meril.

Merila iz odstavka 5.5.1.4 se ne uporabljajo, če več kot en potencial dela visokonapetostnega vodila ni zaščiten v skladu s pogoji stopnje zaščite IPXXB.

Če se preizkus opravi, ko deli visokonapetostnega sistema niso oskrbovani z energijo, se zaščita pred električnim udarom za zadevne dele dokaže z odstavkom 5.5.1.3 ali 5.5.1.4.

Za priklopni sistem za napajanje sistema REESS, ki med vožnjo ni oskrbovan z energijo, mora biti izpolnjeno vsaj eno od štirih meril iz odstavkov 5.5.1.1 do 5.5.1.4.

5.5.1.1 Odsotnost visoke napetosti

Napetosti V_b , V_1 in V_2 visokonapetostnih vodil morajo biti enake ali manjše od 30 VAC ali 60 VDC, kot je določeno v odstavku 2 Priloge 7.

5.5.1.2 Nizka električna energija

Skupna energija (TE) na visokonapetostnih vodilih, izmerjena po preizkusnem postopku iz odstavka 3 Priloge 7 po formuli (a), mora biti nižja od 2 joula. Skupna energija (TE) pa se lahko izračuna tudi z izmerjeno napetostjo V_b visokonapetostnega vodila in kapacitivnostjo X-kondenzatorjev (C_x), ki jo s formulo (b) iz odstavka 3 Priloge 7 določi proizvajalec.

Energija, shranjena v Y-kondenzatorjih (TE_{y1} , TE_{y2}), mora biti tudi nižja od 2,0 joula. To se izračuna tako, da se izmerita napetosti V_1 in V_2 na visokonapetostnih vodilih in električni šasiji ter kapacitivnost Y-kondenzatorjev, ki jo s formulo (c) iz odstavka 3 Priloge 7 določi proizvajalec.

5.5.1.3 Fizična zaščita

Za zaščito pred neposrednim stikom z deli pod visoko napetostjo je treba zagotoviti stopnjo zaščite IPXXB.

Poleg tega mora biti zaradi zaščite pred električnim udarom zaradi posrednega stika upornost med vsemi izpostavljenimi prevodnimi deli in električno šasijo nižja od 0,1 ohma, če je tok najmanj 0,2 ampera.

Ta zahteva je izpolnjena, če je galvanški spoj zvarjen.

5.5.1.4 Izolacijska upornost

Izpolnjena morajo biti merila iz odstavkov 5.5.1.4.1 in 5.5.1.4.2.

Meritev se izvede v skladu z odstavkom 5 Priloge 7.

5.5.1.4.1 Električni pogonski sistem, sestavljen iz ločenih vodil za enosmerni in izmenični tok

Če so visokonapetostna vodila za izmenični tok in visokonapetostna vodila za enosmerni tok med seboj galvanško ločena, mora izolacijska upornost med visokonapetostnim vodilom in električno šasijo (R_i , kakor je opredeljena v odstavku 5 Priloge 7) znašati najmanj 100 Ω/V delovne napetosti za vodila za enosmerni tok in najmanj 500 Ω/V delovne napetosti za vodila za izmenični tok.

5.5.1.4.2 Električni pogonski sistem, sestavljen iz kombiniranih vodil za enosmerni in izmenični tok

Če so visokonapetostna vodila za izmenični tok in visokonapetostna vodila za enosmerni tok galvanjsko spojena, mora izolacijska upornost med visokonapetostnim vodilom in električno šasijo (R_i , kakor je opredeljena v odstavku 5 Priloge 7) znašati najmanj 500 Ω/V delovne napetosti.

Če pa je stopnja zaščite IPXXB izpolnjena za vsa visokonapetostna vodila za izmenični tok ali pa je izmenična napetost po trku vozila enaka ali manjša od 30 V, mora izolacijska upornost med visokonapetostnim vodilom in električno šasijo (R_i , kakor je opredeljena v odstavku 5 Priloge 7) znašati najmanj 100 Ω/V delovne napetosti.

5.5.2 Razlitje elektrolita

V 30 minutah po trčenju se iz sistema REESS v potniški prostor ne sme razliti nič elektrolita; iz sistema REESS se lahko razlije največ 7 odstotkov elektrolita, razen če so pogonski akumulatorji odprtega tipa zunaj potniškega prostora. Pri pogonskih akumulatorjih odprtega tipa se zunaj potniškega prostora ne sme razliti več kot 7 odstotkov oziroma največ 5 litrov. Proizvajalec dokaže skladnost v skladu z odstavkom 6 Priloge 7.

5.5.3 Zadrževanje sistema REESS

Sistem REESS, nameščen v potniškem prostoru, ostane na mestu, kjer je nameščen, in sestavni deli sistema REESS ostanejo znotraj meja sistema REESS.

Noben del sistema REESS, ki je za oceno električne varnosti nameščen zunaj, med preizkusom trčenja in po njem ne sme vstopiti v potniški prostor.

Proizvajalec dokaže skladnost v skladu z odstavkom 7 Priloge 7.

5.6 Specifikacije iz odstavkov od 5.5 do 5.5.3 so izpolnjene, če je vozilo, ki je opremljeno z električnim pogonskim sistemom, ki deluje na visoko napetost, v skladu s specifikacijami iz odstavkov od 5.2.8 do 5.2.8.3 sprememb 02 Pravilnika št. 94 ali iz odstavkov 5.2.8 do 5.2.8.3 Pravilnika ZN št. 137.

6. Preizkusi

6.1 Izpolnjevanje zahtev iz odstavkov od 5.1 do 5.4 se preverja v skladu z metodami iz prilog 3, 4 in 5 k temu pravilniku. Izpolnjevanje zahtev iz zgornjega odstavka 5.5 se preverja v skladu z metodami iz Priloge 3 k temu pravilniku. Vse meritve se opravijo na podlagi standarda ISO 6487 1987.

6.2 Vseeno so po presoji homologacijskega organa dovoljeni tudi drugi preizkusi, če je mogoče dokazati enakovrednost. V tem primeru se homologacijski dokumentaciji priloži poročilo, ki opisuje uporabljene metode in dobljene rezultate.

7. Spremembe in razširitev homologacije tipa vozila ali tipa upravljalnega elementa krmilnega sistema

7.1 Vsaka sprememba tipa vozila ali tipa upravljalnega elementa krmilnega sistema ali obojega se sporoči homologacijskemu organu, ki je podelil homologacijo tipa vozila ali tipa upravljalnega elementa krmilnega sistema. Navedeni organ lahko potem:

7.1.1 meni, da spremembe verjetno ne bodo povzročile znatnih škodljivih učinkov in da vozilo v vsakem primeru še vedno izpolnjuje zahteve, ali

7.1.2 od tehnične službe, ki izvaja preizkuse, zahteva dodatno poročilo o preizkusu.

7.2 Brez poseganja v določbe iz odstavka 7.1 se varianta vozila, katerega masa je v stanju, pripravljenem za vožnjo, manjša od mase vozila, na katerem se opravi homologacijski preizkus, ne obravnava kot sprememba tipa vozila.

- 7.3 Potrditev ali zavrnitev homologacije se z navedbo sprememb v skladu s postopkom iz odstavkov 4.2.3 ali 4.3.3 sporoči pogodbenicam Sporazuma, ki uporabljajo ta pravilnik.
- 7.4 Pristojni organ, ki izda razširitev homologacije, dodeli serijsko številko za takšno razširitev in o tem obvesti druge pogodbenice Sporazuma iz leta 1958, ki uporabljajo ta pravilnik, s sporočilom na obrazcu, ki je v skladu z vzorcem iz Priloge 1A ali Priloge 1B k temu pravilniku.
8. Skladnost proizvodnje
- 8.1 Vsako vozilo ali upravljalni element krmilnega sistema, homologiran v skladu s tem pravilnikom, se izdelava tako, da izpolnjuje zahteve iz odstavkov 5 in 6 za skladnost s homologiranim tipom.
- 8.2 Za preverjanje izpolnjevanja zahtev iz odstavka 8.1 se izvajajo ustrezni pregledi proizvodnje.
- 8.3 Imetnik homologacije zlasti:
- 8.3.1 zagotovi postopke za učinkovit nadzor kakovosti vozila ali upravljalnega elementa krmilnega sistema;
- 8.3.2 ima dostop do preizkusne opreme, potrebne za preverjanje skladnosti vsakega homologiranega tipa;
- 8.3.3 zagotovi, da se podatki o rezultatih preizkusov zabeležijo in so priloženi dokumenti na voljo za obdobje, določeno po dogovoru s homologacijskim organom;
- 8.3.4 analizira rezultate vseh vrst preizkusov za potrditev in zagotovitev stalnosti lastnosti vozila ali upravljalnega elementa krmilnega sistema, pri čemer so dopustna dovoljena odstopanja pri industrijski proizvodnji;
- 8.3.5 zagotovi, da se za vsak tip vozila ali upravljalni element krmilnega sistema opravijo vsaj preizkusi v zvezi z merjenjem;
- 8.3.6 zagotovi, da se vsako serijo vzorcev ali preizkušancev, ki kažejo neskladnost v zadevni vrsti preizkusa, dodatno vzorči in preizkusi. Sprejmejo se vsi potrebni ukrepi za ponovno skladnost zadevne proizvodnje.
- 8.4 Pristojni organ, ki je podelil homologacijo, lahko kadar koli preveri metode nadzora skladnosti, ki se uporabljajo v vsakem proizvodnem obratu.
- 8.4.1 Pri vsakem pregledu se inšpektorju predložijo zapisi o preizkusih in proizvodnji.
- 8.4.2 Inšpektor lahko naključno izbere vzorce za preizkus v proizvajalčevem laboratoriju. Najmanjše število vzorcev se lahko določi v skladu z rezultati pregleda, ki ga opravi proizvajalec.
- 8.4.3 Kadar stopnja kakovosti ni zadovoljiva ali je treba preveriti veljavnost opravljenih preizkusov iz odstavka 8.4.2, inšpektor izbere vzorce, ki se pošljejo tehnični službi, ki je izvedla homologacijske preizkuse.

- 8.4.4 Pristojni organ lahko opravi kateri koli preizkus iz tega pravilnika. Pregledi, ki jih odobri pristojni organ, se navadno izvedejo enkrat na leto. Če so rezultati enega od teh pregledov nezadovoljivi, pristojni organ zagotovi, da se sprejme vse potrebno za čim prejšnjo ponovno skladnost proizvodnje.
9. Kazni za neskladnost proizvodnje
- 9.1 Homologacija, ki je podeljena za tip vozila ali tip upravljalnega elementa krmilnega sistema v skladu s tem pravilnikom, se lahko prekliče, če ni izpolnjena zahteva iz odstavka 8.1 ali če izbrana vozila ali izbrani upravljalni elementi krmilnega sistema ne prestanejo uspešno preizkusov iz odstavka 8.2.
- 9.2 Če pogodbenica Sporazuma, ki uporablja ta pravilnik, prekliče homologacijo, ki jo je prej podelila, o tem nemudoma uradno obvesti druge pogodbenice, ki uporabljajo ta pravilnik, s sporočilom na obrazcu, ki je v skladu z vzorcem iz Priloge 1A ali Priloge 1B k temu pravilniku (kot je ustrezno).
10. Navodila
- Če se tip upravljalnega elementa krmilnega sistema dostavi ločeno od vozila, mora biti na embalaži in v navodilih za vgradnjo jasno navedeno, za katere tipe vozil je element namenjen.
11. Dokončno prenehanje proizvodnje
- Če imetnik homologacije povsem preneha proizvajati tip vozila ali tip upravljalnega elementa krmilnega sistema, homologiran v skladu s tem pravilnikom, o tem obvesti organ, ki je podelil homologacijo. Ko navedeni organ prejme ustrezno sporočilo, o tem obvesti druge pogodbenice Sporazuma iz leta 1958, ki uporabljajo ta pravilnik, s sporočilom na obrazcu, ki je v skladu z vzorcem iz Priloge 1A ali Priloge 1B k temu pravilniku (kot je ustrezno).
12. Nazivi in naslovi tehničnih služb, ki izvajajo homologacijske preizkuse, in homologacijskih organov
- Pogodbenice Sporazuma, ki uporabljajo ta pravilnik, sekretariatu Združenih narodov sporočijo nazive in naslove tehničnih služb, ki izvajajo homologacijske preizkuse, ter homologacijskih organov, ki podeljujejo homologacije in ki se jim pošljejo certifikati, ki potrjujejo podelitev, razširitev, zavrnitev ali preklic homologacije v drugih državah.
13. Prehodne določbe
- 13.1 Od začetka veljavnosti sprememb 03 tega pravilnika nobena pogodbenica ne sme zavrniti vloge za podelitev homologacije, predložene v skladu s tem pravilnikom, kot je bil spremenjen s spremembami 03.
- 13.2 Od uradnega začetka veljavnosti Sprememb 04 nobena pogodbenica, ki uporablja ta pravilnik, ne sme zavrniti podelitve homologacije v skladu s tem pravilnikom, kot je bil spremenjen s spremembami 04.
- 13.3 Homologacija tipa vozila
- 13.3.1 Po 36 mesecih od uradnega začetka veljavnosti iz odstavka 13.1 lahko pogodbenice, ki uporabljajo ta pravilnik, homologacijo za kategorijo vozil M_1 v izvedbi trambus in kategorijo vozil N_1 , ki tehtajo manj od 1,5 tone, podelijo le, če tip vozila izpolnjuje zahteve tega pravilnika, kot je spremenjen s spremembami 03, razen določb iz odstavka 5.1 tega pravilnika v zvezi z največjim premikom krmilnega droga po višini, ki bodo veljale za nove homologacije šele po nadaljnjem obdobju 12 mesecev.

- 13.3.2 Po 48 mesecih od uradnega datuma začetka veljavnosti iz odstavka 13.1 lahko pogodbenice, ki uporabljajo ta pravilnik, homologacijo za kategorijo vozil M₁, ki niso v izvedbi trambus, podelijo le, če tip vozila izpolnjuje zahteve tega pravilnika, kot je spremenjen s spremembami 03.
- 13.3.3 Po preteku 60-mesečnega obdobja od uradnega začetka veljavnosti iz odstavka 13.1 lahko pogodbenice, ki uporabljajo ta pravilnik, zavrnejo priznavanje homologacij tipa vozila, ki niso bile podeljene v skladu s spremembami 03 tega pravilnika.
- 13.3.4 Po 24 mesecih od začetka veljavnosti sprememb 04 lahko pogodbenice, ki uporabljajo ta pravilnik, podelijo homologacijo samo za tiste tipe vozil, ki izpolnjujejo zahteve tega pravilnika, kot je spremenjen s spremembami 04.
- Za vozila z električnim pogonskim sistemom, ki deluje na visoko napetost, se odobri dodatno obdobje 12 mesecev, če proizvajalec tehnični službi zadovoljivo dokaže, da vozilo zagotavlja varnost, enakovredno tisti, ki jo zahteva ta pravilnik, kot je bil spremenjen s spremembami 04.
- 13.3.5 Pogodbenice, ki uporabljajo ta pravilnik, ne smejo zavrniti razširitev homologacij, izdanih v skladu s prejšnjimi spremembami tega pravilnika, če razširitve ne vključujejo sprememb pogonskega sistema vozila. Po 48 mesecih od uradnega začetka veljavnosti sprememb 04 pa se razširitve homologacij, izdanih v skladu s prejšnjimi spremembami, ne podelijo za vozila z električnim pogonskim sistemom, ki deluje na visoko napetost.
- 13.3.6 Če pa ob začetku veljavnosti sprememb 04 tega pravilnika obstajajo nacionalne zahteve glede varnostnih določb za vozila z električnim pogonskim sistemom, ki deluje na visoko napetost, lahko pogodbenice, ki uporabljajo ta pravilnik, zavrnejo nacionalno homologacijo ali registracijo takih vozil, ki ne izpolnjujejo nacionalnih zahtev, razen če so ta vozila homologirana v skladu s spremembami 04 tega pravilnika.
- 13.3.7 Po 48 mesecih od začetka veljavnosti sprememb 04 tega pravilnika pogodbenice, ki uporabljajo ta pravilnik, lahko zavrnejo nacionalno ali regionalno homologacijo ter prvo regionalno ali nacionalno registracijo (začetek uporabe) vozila z električnim pogonskim sistemom, ki deluje na visoko napetost, če ta ne izpolnjuje zahtev iz sprememb 04 tega pravilnika.
- 13.3.8 Homologacije vozil v skladu s spremembami 03 tega pravilnika, na katere spremembe 04 ne vplivajo, ostanejo veljavne, pogodbenice, ki uporabljajo ta pravilnik, pa jih še naprej sprejemajo.
- 13.4 Homologacije tipa upravljalnega elementa krmilnega sistema
- 13.4.1 Tudi po začetku veljavnosti sprememb 04 ostanejo homologacije upravljalnih elementov krmilnega sistema, izdane v skladu s prejšnjimi spremembami pravilnika, veljavne, pogodbenice, ki uporabljajo ta pravilnik, pa jih še naprej sprejemajo ter lahko podelijo razširitev homologacije v skladu s spremembami 03.
- 13.4.2 Od uradnega začetka veljavnosti dodatka 2 k spremembam 03 pogodbenice ne podeljujejo ločenih homologacij za tip upravljalnega elementa krmilnega sistema, ki ima zračno blazino.
- 13.4.3 Od uradnega datuma začetka veljavnosti dodatka 2 k spremembam 03 lahko pogodbenice zavrnejo priznavanje ločenih homologacij za tip upravljalnega elementa krmilnega sistema, ki ima zračno blazino.
-

PRILOGA 1A

Sporočilo

(Največji format: A4 (210 x 297 mm))



Izdal: naziv homologacijskega organa:

- o (²): podeljeni homologaciji
- razširjeni homologaciji
- zavrjnjeni homologaciji
- preklicani homologaciji
- dokončnem prenehanju proizvodnje

tipa vozila glede na zaščito voznika pred krmilnim mehanizmom v primeru trčenja v skladu s Pravilnikom št. 12.

Št. homologacije: Št. razširitve:

1. Blagovno ime ali znamka vozila
2. Tip vozila:
3. Naziv in naslov proizvajalca:
4. Naziv in naslov zastopnika proizvajalca, če obstaja:
5. Kratek opis krmilnega mehanizma in sestavnih delov vozila, ki prispevajo k zaščiti voznika pred krmilnim mehanizmom v primeru trčenja:
6. Masa vozila med preizkusom:
 sprednja os:
 zadnja os:
 skupaj:
7. Vozilo predloženo v homologacijo dne.....
8. Tehnična služba, pristojna za izvajanje homologacijskih preizkusov:
9. Datum poročila, ki ga je izdala navedena služba:
10. Številka poročila, ki ga je izdala navedena služba:
11. Homologacija podeljena/zavrjnjena/razširjena/preklicana (²).....

(¹) Številčna oznaka države, ki je podelila/razširila/zavrjnila/preklicala homologacijo (glej določbe o homologaciji v Pravilniku).
 (²) Neustrezno črtati.

-
12. Mesto homologacijske oznake na vozilu:
 13. Kraj
 14. Datum
 15. Podpis
 16. Seznam dokumentov, shranjenih pri homologacijskem organu, ki je podelil homologacijo, se priloži temu sporočilu in se lahko pridobi na zahtevo.
- _____

PRILOGA 1B

Sporočilo

(Največji format: A4 (210 x 297 mm))



Izdal: naziv homologacijskega organa:
.....
.....
.....

- o (?): podeljeni homologaciji
razširjeni homologaciji
zavrjnjeni homologaciji
preklicani homologaciji
dokončnem prenehanju proizvodnje

tipa upravljalnega elementa krmilnega sistema glede na zaščito voznika pred krmilnim mehanizmom v primeru trčenja, v skladu z zadevnim delom Pravilnika št. 12.

Št. homologacije: Št. razširitve:

- 1. Blagovno ime ali znamka upravljalnega elementa krmilnega sistema:
2. Naziv in naslov proizvajalca:
3. Naziv in naslov zastopnika proizvajalca, če obstaja:
4. Tipi vozila, za katere je namenjena naprava:
5. Kratek opis upravljalnega elementa krmilnega sistema in sestavnih delov, ki prispevajo k zaščiti voznika pred krmilnim mehanizmom v primeru trčenja:
6. Upravljalni element krmilnega sistema predložen v homologacijo dne:
7. Tehnična služba, pristojna za izvajanje homologacijskih preizkusov:
8. Datum poročila, ki ga je izdala navedena služba:
9. Številka poročila, ki ga je izdala navedena služba:
10. Homologacija podeljena/zavrjnjena/razširjena/preklicana (?).
11. Mesto homologacijske oznake ali homologacijskih oznak na upravljalnem elementu krmilnega sistema:
12. Kraj

(1) Številčna oznaka države, ki je podelila/razširila/zavrnila/preklicala homologacijo (glej določbe o homologaciji v Pravilniku).
(?) Neustrezno črtati.

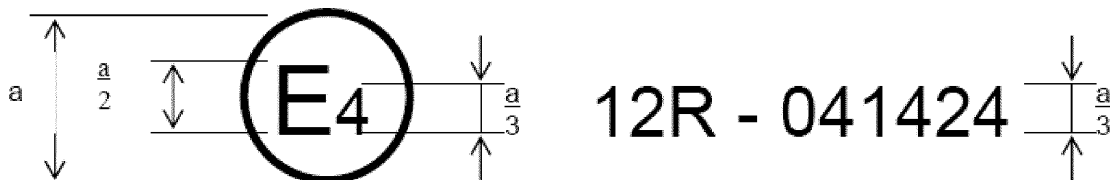
13. Datum
14. Podpis
15. Seznam dokumentov, shranjenih pri homologacijskem organu, ki je podelil homologacijo, se priloži temu sporočilu in se lahko pridobi na zahtevo.

PRILOGA 2

Namestitev homologacijskih oznak

VZOREC A

(glej odstavke 4.2.4 tega pravilnika)

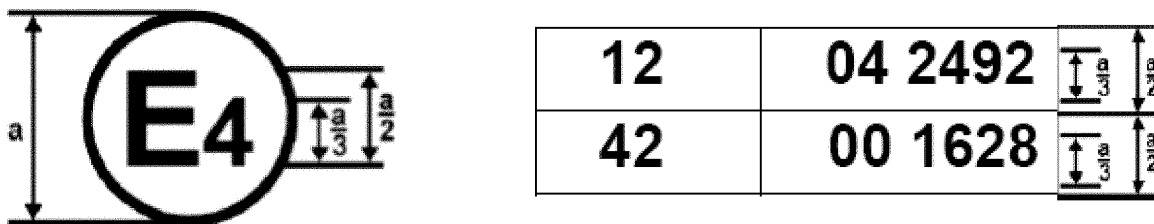


a = najmanj 8 mm

Zgornja homologacijska oznaka, nameščena na vozilo, pomeni, da je bil zadevni tip vozila glede na zaščito voznika pred krmilnim mehanizmom v primeru trčenja homologiran na Nizozemskem (E4) v skladu s Pravilnikom št. 12. Homologacijska številka pomeni, da je bila homologacija podeljena v skladu z zahtevami Pravilnika št. 12, kot je bil spremenjen s spremembami 04.

VZOREC B

(glej odstavke 4.2.5 tega pravilnika)

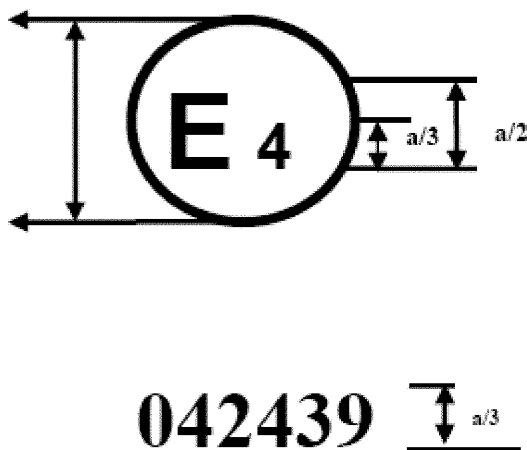


a = najmanj 8 mm

Zgornja homologacijska oznaka, nameščena na vozilo, pomeni, da je bil zadevni tip vozila homologiran na Nizozemskem (E4) v skladu s pravilnikoma št. 12 in 42 ⁽¹⁾. Homologacijski številki pomenita, da je na dan podelitve zadevnih homologacij Pravilnik št. 12 vključeval spremembe 04, Pravilnik št. 42 pa je bil še v svoji izvorni obliki.

VZOREC C

(glej odstavke 4.3.4 tega pravilnika)



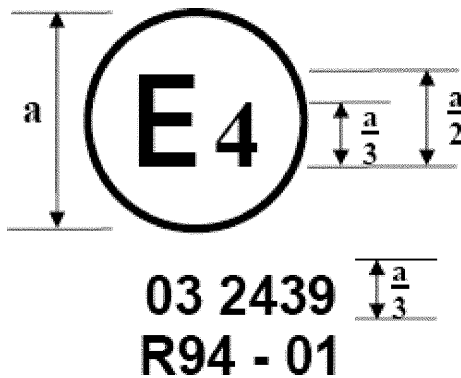
a = najmanj 8 mm

⁽¹⁾ Druga številka je navedena le kot primer.

Zgornja homologacijska oznaka, nameščena na upravljalni element krmilnega sistema, pomeni, da je bil zadevni tip upravljalnega elementa krmilnega sistema glede na zaščito voznika pred krmilnim mehanizmom v primeru trčenja homologiran na Nizozemskem (E4) v skladu s Pravilnikom št. 12, kot je bil spremenjen s spremembami 04.

VZOREC D

(glej odstavek 4.3.4.3 tega pravilnika)



a = najmanj 8 mm

Zgornja homologacijska oznaka, nameščena na upravljalni element krmilnega sistema, pomeni, da je bil zadevni tip upravljalnega elementa krmilnega sistema glede na zaščito voznika pred krmilnim mehanizmom v primeru trčenja homologiran na Nizozemskem (E4) v skladu z določbami iz odstavkov 5.2.1. in/ali 5.3.1. Pravilnika št. 12, kot je bil spremenjen s spremembami 03.

PRILOGA 3

Preizkus čelnega trčenja ob oviro

1. Namen

Namen tega preizkusa je preveriti, ali vozilo izpolnjuje zahteve iz odstavka 5.1.

2. Priprave, postopek in merilni instrumenti

2.1 Preizkuševalni poligon

Preizkuševalna površina mora biti dovolj velika, da se lahko namestijo zaletna steza, pregrada in tehnične naprave, potrebne za preizkus. Zadnji del steze mora biti vsaj 5 m pred oviro vodoraven (manj kot 3 % nagib na dolžini enega metra), plosk in gladek.

2.2 Pregrada

Oviro sestavlja blok iz armiranega betona, ki je spredaj širok vsaj 3 m in visok vsaj 1,5 m. Ovira mora biti take debeline, da je njena masa vsaj 70 ton. Sprednji del je plosk, navpičen in pravokoten na os zaletne steze. Prekrit je z vezanimi lesenimi ploščami, debeline 20 ± 2 mm, ki so v dobrem stanju. Med vezano ploščo in oviro se lahko postavi konstrukcija na jekleni plošči, debeline najmanj 25 mm. Podobno se lahko uporabi ovira z drugačnimi značilnostmi, če je površina trčenja večja kakor sprednji udarjeni del vozila, ki se preizkuša, in če daje enakovredne rezultate.

2.3 Pogon vozila

V trenutku trčenja vozilo ne sme biti več pod vplivom dodatne krmilne oziroma pogonske naprave. Vozilo mora oviro doseči v smeri, ki je pravokotna na steno trka; največji dovoljeni bočni odklik med navpično srednjo črto sprednjega dela vozila in navpično srednjo črto stene trka je ± 30 cm.

2.4 Stanje vozila

2.4.1 Za preizkus je vozilo opremljeno z vsemi običajnimi sestavnimi deli in opremo, vključenimi v maso neobremenjenega vozila, ali je v takem stanju, da tej zahtevi ustreza, če se pri tem upoštevajo sestavni deli in oprema, ki so pomembni za potniški prostor in porazdelitev mase vozila kot celote v stanju, pripravljenem za vožnjo.

Z odstopanjem od odstavka 5.1 tega pravilnika je mogoče na zahtevo proizvajalca opraviti preizkus z lutkami, če nikoli ne ovirajo gibanja krmilnega mehanizma. Za preizkus se masa lutk ne upošteva.

2.4.2 Če se vozilo poganja z zunanjim pogonom, se sistem za napajanje z gorivom napolni vsaj do 90 % prostornine z nevnjetljivo tekočino gostote med 0,7 in 1.

Ta zahteva se ne uporablja za rezervoarje za vodikovo gorivo.

Vsi drugi sistemi (posode za zavorno tekočino, hladilnik itd.) so lahko prazni.

2.4.3 Če se vozilo poganja na lastni pogon, se posoda za gorivo napolni vsaj do 90 % kapacitete posode za gorivo. Vse druge posode so povsem napolnjene.

Po dogovoru med proizvajalcem in tehnično službo se sme sistem za dovajanje goriva spremeniti tako, da se lahko uporabi ustrezna količina goriva za delovanje motorja ali sistema za pretvorbo električne energije.

V tem primeru se posoda za gorivo napolni do najmanj 90 masnih % polne posode za gorivo z nevnjetljivo tekočino gostote med 0,7 in 1.

Ta zahteva se ne uporablja za rezervoarje za vodikovo gorivo.

2.4.4 Nastavitev električnega pogonskega sistema

- 2.4.4.1 Sistem REESS mora biti napolnjen toliko, da je mogoče običajno delovanje pogonskega sistema, kot ga priporoča proizvajalec.
- 2.4.4.2 Električni pogonski sistem mora biti oskrbovan z energijo z ali brez delovanja prvotnih virov električne energije (npr. motor-generator, sistem REESS ali sistem za pretvorbo električne energije), vendar:
- 2.4.4.2.1 se sme po dogovoru med tehnično službo in proizvajalcem preizkus opraviti s celim električnim pogonskim sistemom ali z deli sistema, ki niso oskrbovani z energijo, če to ne vpliva negativno na rezultate preizkusa. Za dele električnega pogonskega sistema, ki niso oskrbovani z energijo, se zaščita pred električnim udarom dokaže bodisi s fizično zaščito bodisi z izolacijsko upornostjo in ustreznimi dodatnimi dokazi;
- 2.4.4.2.2 se sme, če je zagotovljen samodejni izklop, na zahtevo proizvajalca preizkus opraviti ob sproženem samodejnem izklopu. V tem primeru je treba dokazati, da bi samodejni izklop deloval med preizkusom trčenja. To vključuje signal samodejnega aktiviranja ter galvansko ločitev ob upoštevanju pogojev, vidnih med trkom.
- 2.4.5 Na zahtevo proizvajalca lahko tehnična služba, pristojna za izvajanje preizkusov, dovoli uporabo istega vozila, ki se uporablja za preizkuse, predpisane z drugimi pravilniki (vključno s preizkusi, ki bi lahko vplivali na njegovo konstrukcijo), tudi za preizkuse, predpisane s tem pravilnikom.
- 2.4.6 Če je volan nastavljen, je v običajnem položaju, kot ga določi proizvajalec; če tega podatka ni, pa na sredini območja nastavitve.
- 2.5 Hitrost ob trčenju
- Hitrost ob trčenju je med 48,3 km/h (30 mph) in 53,1 km/h (33 mph). Vendar se šteje, da je preizkus zadovoljiv, če je bil opravljen pri večji hitrosti trčenja in če je vozilo izpolnilo navedene zahteve.
- 2.6 Merilni instrumenti
- Točnost instrumentov, ki se uporabljajo za beleženje hitrosti iz odstavka 2.5, lahko odstopa za največ 1 %.
3. Rezultati
- 3.1 Za določanje premika upravljalnega elementa krmilnega sistema nazaj in navzgor se med trčenjem beleži ⁽¹⁾ spreminjanje razdalje – merjeno vodoravno ⁽²⁾ in vzporedno z vzdolžno osjo vozila ter navpično pravokotno na to os – med vrhom krmilnega droga (in krmilne gredi) in točko na vozilu, ki ni prizadeta zaradi trčenja. Največja zabeležena vrednost te spremembe šteje kot premik nazaj in navzgor.
- 3.2 Po preizkusu je treba poškodbe na vozilu opisati v pisnem poročilu; treba je posneti vsaj eno fotografijo naslednjih pogledov na vozilo:
- 3.2.1 s strani (leva in desna),
- 3.2.2 od spredaj,
- 3.2.3 od zadaj,
- 3.2.4 prizadeto območje znotraj potniškega prostora.

⁽¹⁾ To beleženje se lahko nadomesti z merjenjem največjih vrednosti.

⁽²⁾ „Vodoravno“ pomeni položaj glede na potniški prostor pri mirujočem vozilu pred preizkusom ter ne glede na prostor in tla med premikanjem vozila, „navpično“ pa pomeni pravokotno na vodoravno in v smeri navzgor.

4. Korekcijski faktorji

4.1 Opomba

V zabeležena hitrost v km/h;

m_o masa prototipa v stanju iz odstavka 2.4 te priloge;

m_1 masa prototipa s preizkusno napravo;

D_o sprememba razdalje, izmerjena med trčenjem, kakor je opredeljeno v odstavku 3.1 te priloge;

D_1 sprememba razdalje, ki se uporablja za določanje rezultatov preizkusa;

$K_1 = \text{večje od } \frac{(48,3)^2}{m_o} \text{ in } 0,83;$

$K_2 = \text{večje od } \frac{V}{m_1} \text{ in } 0,8.$

4.2 Popravljen vrednost spremembe D_1 , ki se uporablja za pregled skladnosti prototipa z zahtevami tega pravilnika, se izračuna po naslednji formuli:

$$D_1 = D_o \cdot K_1 \cdot K_2$$

4.3 Preizkus čelnega trčenja ob oviro ni potreben za vozilo, ki je glede lastnosti iz odstavka 2.2 tega pravilnika identično obravnavanemu prototipu, vendar je njegova masa m_1 večja od m_o , če m_1 ni večja od $1,25 \cdot m_o$ in če

popravljen vrednost spremembe D_2 , dobljena iz spremembe D_1 po formuli $D_2 = \frac{m_1 \cdot D_1}{m_o}$, kaže, da novo vozilo še vedno izpolnjuje zahteve iz odstavka 5 tega pravilnika.

5. Enakovredni postopki

5.1 Homologacijski organ lahko dovoli tudi druge preizkusne postopke, če je mogoče dokazati njihovo enakovrednost. V tem primeru se homologacijski dokumentaciji priloži poročilo, ki opisuje uporabljene metode in dobljene rezultate ali razlog, zakaj preizkus ni bil opravljen.

5.2 Za dokazovanje enakovrednosti nadomestne metode je odgovoren proizvajalec ali njegov zastopnik, ki želi uporabiti tako metodo.

PRILOGA 4

Preizkus s preizkusnim telesom

1. Namen

Namen tega preizkusa je preveriti, ali vozilo izpolnjuje zahteve iz odstavka 5.2 tega pravilnika.

2. Naprave, postopki in merilni instrumenti

2.1 Vgradnja upravljalnega elementa krmilnega sistema

2.1.1 Naprava se vgradi v sprednji del vozila, tako da se karoserija prečno prereže na višini sprednjih sedežev, po možnosti se odstranijo streha, vetrobransko steklo in vrata. Ta del se nepremično pritrdi na napravo za preizkušanje tako, da se ob udarcu preizkusnega telesa ne premakne.

Dovoljeno odstopanje za kot vgradnje naprave je ± 2 stopinji glede na konstrukcijsko določeni kot.

2.1.2 Na zahtevo proizvajalca in s soglasjem tehnične službe je mogoče upravljalni element krmilnega sistema vgraditi v okvir, ki simulira vgradnjo krmilnega mehanizma, če ima v primerjavi z dejansko sestavo „sprednji del karoserije/krmilni mehanizem“ sestava „okvir/krmilni mehanizem“:

2.1.2.1 enako geometrično razporeditev,

2.1.2.2 večjo togost.

2.1.3 Vgradnja upravljalnega elementa krmilnega sistema, če se zahteva le homologacija upravljalnega elementa krmilnega sistema.

Upravljalni element krmilnega sistema se preizkusi skupaj z vso opremo. Med upravljalnim elementom krmilnega sistema in preizkusno mizo mora biti minimalen prazen prostor 100 mm. Krmilna gred mora biti čvrsto pritrjena na preizkusno napravo, tako da se gred pod udarcem ne premika (glej sliko 1 Priloge 5).

2.2 Nastavitev krmilnega mehanizma za preizkuse

2.2.1 Med prvim preizkusom mora biti upravljalni element krmilnega sistema obrnjen tako, da je njegova najbolj toga napera pravokotna na točko stika s preizkusnim telesom; če je upravljalni element krmilnega sistema volan, je treba preizkus ponoviti tako, da je najprožnejši del volana pravokoten na to točko stika. Če je upravljalni element krmilnega sistema nastavljen, se oba preizkusa opravita z elementom, nameščenim v običajen položaj, ki ga določi proizvajalec, ali, če ta ni določen, v srednji položaj znotraj meja območij nastavitve elementa.

2.2.2 Če je vozilo opremljeno z napravo za nastavitev nagiba in položaja volana, se preizkus opravi tako, da je volan v običajnem položaju uporabe, ki ga določi proizvajalec in za katerega laboratorij meni, da je značilen z vidika absorpcije energije.

2.2.3 Če je upravljalni element krmilnega sistema opremljen z zračno blazino na volanu, se preizkus opravi z napihnjeno zračno blazino. Na zahtevo proizvajalca in s soglasjem tehnične službe je mogoče preizkus opraviti z nenapihnjeno zračno blazino.

2.3 Preizkusno telo

Preizkusno telo ima obliko, mere, maso in lastnosti, kakor so prikazane v dodatku te priloge.

2.3.1 Neobvezne dodatne smernice za mehanske lastnosti preizkusnega telesa:

- (a) stopnja obremenitve pri meritvi togosti: 250 ± 50 mm/min;
- (b) težišče: $551,2 \pm 6$ mm od vrha preizkusnega telesa;
- (c) vztrajnostni moment okoli prečne osi, ki poteka skozi težišče:
 $2,26 \pm 0,23$ kg x m².

2.4 Meritev sil

2.4.1 Opravijo se meritve največje sile, ki deluje navpično in vzporedno z vzdolžno osjo vozila na preizkusno telo kot posledica udarca ob upravljalni element krmilnega sistema.

2.4.2 To silo je mogoče izmeriti posredno ali neposredno ali izračunati iz vrednosti, zabeleženih med preizkusom.

2.5 Pogon preizkusnega telesa

2.5.1 Lahko se uporabi kakršen koli način pogona, če preizkusno telo ob udarcu ob upravljalni element krmilnega sistema ni povezano s pogonsko napravo. Preizkusno telo udari ob ta element po približno ravni poti, vzporedni z vzdolžno osjo sprednjega dela vozila.

2.5.2 Točka H preizkusnega telesa, označena s posebnim znakom, je nastavljena tako, da je pred udarcem v vodoravni ravnini, ki poteka skozi točko R, kakor jo je označil proizvajalec vozila.

2.6 Hitrost

Preizkusno telo udari ob upravljalni element krmilnega sistema s hitrostjo $24,1$ km/h $+1,2$ (15 mph $+0,8$). Vseeno se preizkus šteje kot zadovoljiv, če je bil opravljen pri večji hitrosti ob udarcu in je naprava izpolnila predpisane zahteve.

2.7 Merilni instrumenti

2.7.1 Instrumenti, ki se uporabljajo za beleženje parametrov iz odstavka 5.2 tega pravilnika, omogočajo, da se meritve opravijo z naslednjo točnostjo:

2.7.1.1 hitrost preizkusnega telesa: do 2 %;

2.7.1.2 beleženje časa: do 1/1 000 sekunde;

2.7.1.3 začetek udarca (ničelna točka) v trenutku prvega stika preizkusnega telesa z upravljalnim elementom krmilnega sistema se določi na podlagi zapisov in filmov, ki se uporabljajo za analizo rezultatov preizkusa.

2.7.2 Meritev sile

Uporabljeni instrumenti so v skladu s standardom ISO 6487: 1987, razen če je v tem pravilniku določeno drugače.

2.7.2.1 Pri primarnih senzorjih obremenitve, vstavljenih v krmilni sistem:

je razred kanalske amplitude 1 960 daN (2 000 kg) in razred kanalske frekvence 600.

2.7.2.2 Pri merilnikih pospeška ali primarnih senzorjih obremenitve, ki so vstavljeni v preizkusno telo: dva merilnika pospeška, ki delujeta v isti smeri, se postavita simetrično v prečno ravnino težišča preizkusnega telesa. Razred kanalske amplitude je 60 g in razred kanalske frekvence 180. Dovoljeni so tudi drugi postopki glede na število in namestitvev merilnikov pospeška, kot so porazdelitev preizkusne naprave v ločene dele v težišču, kjer so postavljeni merilniki pospeška za merjenje pospeškov vodoravno in vzporedno z vzdolžno osjo vozila.

Rezultanta je sila, ki ustreza največji vsoti sil, izračunanih ali izmerjenih neposredno za vsak del preizkusnega telesa.

2.8 Temperatura okolice: ustaljena pri $20\text{ °C} \pm 5\text{ °C}$.

3. Rezultati

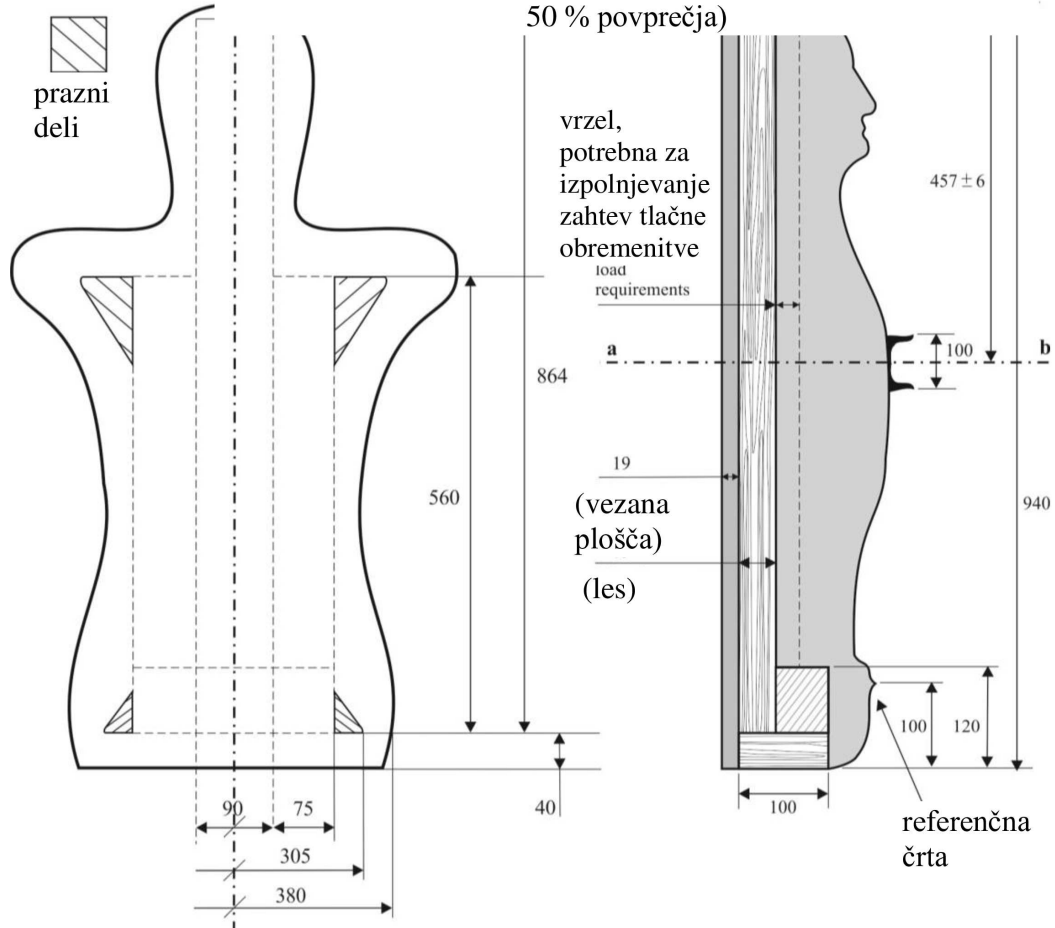
3.1 Po preizkusu se ugotovijo poškodbe na krmilnem mehanizmu, ki se opišejo v pisnem poročilu; fotografirati je treba vsaj en stranski in en čelni pogled na predel „upravljalni element krmilnega sistema/krmilni drog/armaturna plošča“.

3.2 Največja vrednost sile se izmeri ali izračuna, kakor je navedeno v odstavku 2.4.

Priloga 4 – Dodatek

Preizkusno telo

(Masa: 34 – 36 kg, preizkusno telo v obliki torza, ki predstavlja 50 % povprečja)



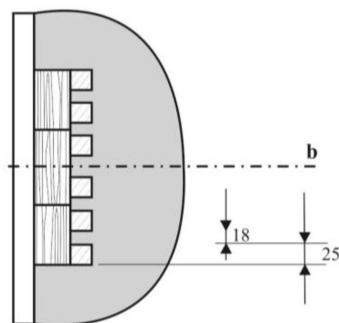
Lastnosti vzmeti: 105 - 140 N/mm

Prsni koš je obremenjen s 100 mm gredjo, kot je prikazano, ki leži 90° na vzdolžno os telesa in vzporedno s tablico.

Obremenitev se meri, ko se gred premakne 12,7 mm v preizkusno telo.

Vse mere v mm.

Gumi podoben material, pritrjen in privezan na tablico.



PRILOGA 5

Preizkus s preizkusno glavo

1. Namen

Namen tega preizkusa je preveriti, ali upravljalni element krmilnega sistema izpolnjuje zahteve iz odstavka 5.3 tega pravilnika.
2. Naprave, postopki in merilni instrumenti
 - 2.1 Splošno
 - 2.1.1 Upravljalni element krmilnega sistema se preizkusi skupaj z vso opremo.
 - 2.1.2 Če je upravljalni element krmilnega sistema opremljen z zračno blazino na volanu, se preizkus opravi z napihnjeno zračno blazino. Na zahtevo proizvajalca in s soglasjem tehnične službe je mogoče preizkus opraviti z nenapihnjeno zračno blazino.
 - 2.2 Namestitev upravljalnega elementa krmilnega sistema v primeru, če se ta element homologira skupaj z vozilom
 - 2.2.1 Naprava se vgradi v sprednji del vozila, tako da se karoserija prečno prereže na višini sprednjih sedežev, po možnosti se odstranijo streha, vetrobransko steklo in vrata.

Ta del se nepremično pritrdi na napravo za preizkušanje tako, da se ob udarcu preizkusne glave ne premakne.

Dovoljeno odstopanje za kot vgradnje naprave je ± 2 stopinji glede na konstrukcijsko določeni kot.
 - 2.2.2 Na zahtevo proizvajalca in s soglasjem tehnične službe je mogoče upravljalni element krmilnega sistema vgraditi v okvir, ki simulira vgradnjo krmilnega mehanizma, če ima v primerjavi z dejansko sestavo „sprednji del karoserije/krmilni mehanizem“ sestava „okvir/krmilni mehanizem“:
 - 2.2.2.1 enako geometrično razporeditev,
 - 2.2.2.2 večjo togost.
 - 2.3 Vgradnja upravljalnega elementa krmilnega sistema, če se zahteva le homologacija upravljalnega elementa krmilnega sistema

Upravljalni element krmilnega sistema se preizkusi skupaj z vso opremo. Med upravljalnim elementom krmilnega sistema in preizkusno mizo mora biti minimalen prazen prostor 100 mm. Krmilna gred mora biti čvrsto pritrjena na preizkusno napravo, tako da se gred pod udarcem ne premika (glej sliko 1).

 - 2.3.1 Vseeno je na zahtevo proizvajalca mogoče opraviti preizkus pod pogoji iz zgornjega odstavka 2.2. V tem primeru je homologacija veljavna le za določene tipe vozila.
3. Preizkuševalna naprava
 - 3.1 Ta naprava je popolnoma vodeno linearno togo udarno telo z maso 6,8 kg. Površina trčenja je polkrog s premerom 165 mm.
 - 3.2 Udarna glava je opremljena z dvema merilnikoma pospeškov, ki lahko merita vrednosti v smeri udarca.

3.3 Merilni instrumenti

3.3.1 Uporabljeni merilni instrumenti so skladni s standardom ISO 6487: 1987. Poleg tega imajo naslednje lastnosti:

3.3.2 Pospešek

Razred kanalske amplitude 150 g CAC.

Razred kanalske frekvence 600 Hz CFC.

3.3.3 Hitrost

Merilna točnost v mejah $\pm 1\%$.

3.3.4 Beleženje časa

Instrumenti omogočajo beleženje delovanja ves čas trajanja in odčitke s točnostjo do tisočinke sekunde. Začetek udarca v trenutku prvega stika med udarno napravo in upravljanim elementom krmilnega sistema se zabeleži v zapisniku, ki se uporablja za analizo preizkusa.

4. Preizkusni postopek

4.1 Ravnina upravljalnega elementa krmilnega sistema mora biti pravokotna na smer trčenja.

4.2 Vsak tip upravljalnega elementa krmilnega sistema se udari na največ štirih in najmanj treh mestih. Za vsak udarec se uporabi nov upravljalni element krmilnega sistema. Ob zaporednih udarcih je os udarne naprave poravnana z eno od naslednjih točk:

4.2.1 središče pesta na upravljalnem elementu krmilnega sistema;

4.2.2 stikališče najbolj toge ali najbolj ojačane napere z notranjim robom oboda volana;

4.2.3 središčna točka najkrajšega nepodprtega loka oboda upravljalnega elementa krmilnega sistema, ki ne vključuje napere, ko jo zadene preizkusna glava;

4.2.4 po odločitvi homologacijskega organa „najbolj neugoden“ položaj na upravljalnem elementu krmilnega sistema.

4.3 Udarna glava mora udariti krmilni mehanizem s hitrostjo 24,1 km/h; to hitrost je treba doseči zgolj z energijo vztrajnosti gibanja ali z uporabo dodatne pogonske naprave.

5. Rezultati

5.1 Pri preizkusih, opravljenih v skladu z zgornjimi postopki, se za stopnjo zmanjšanja hitrosti udarne naprave vzame povprečje sočasnih odčitkov dveh merilnikov pojemka.

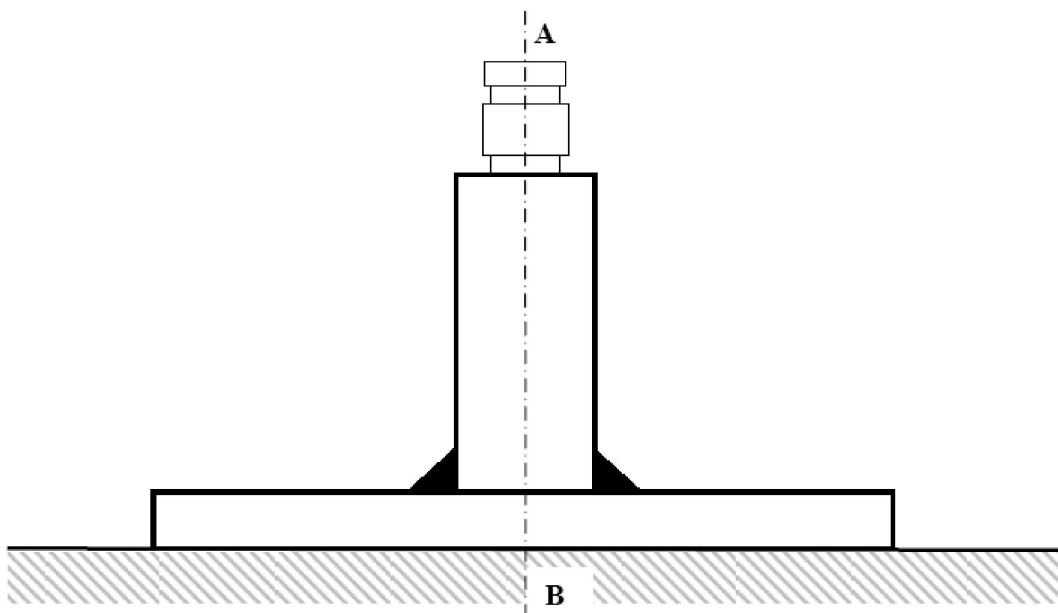
6. Enakovredni postopki

6.1 Homologacijski organ lahko dovoli tudi druge preizkusne postopke, če je mogoče dokazati njihovo enakovrednost. Homologacijski dokumentaciji se priloži poročilo, ki opisuje uporabljeno metodo in dobljene rezultate.

- 6.2 Za dokazovanje enakovrednosti nadomestne metode je odgovoren proizvajalec ali njegov zastopnik, ki želi uporabiti tako metodo.

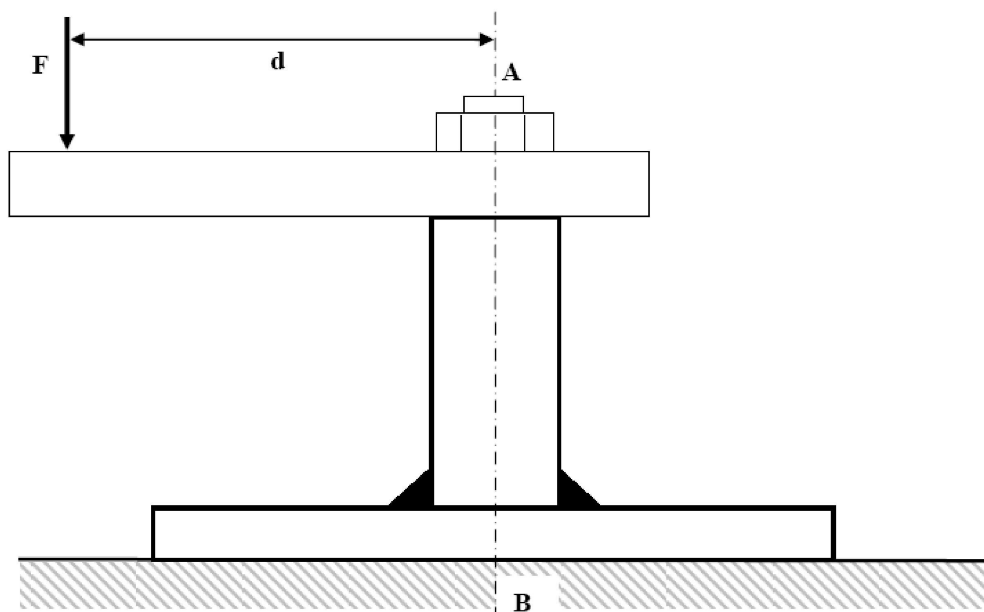
Slika 1a:

Preizkusna nastavitvev



Slika 1b:

Merjenje togosti preizkusne nastavitve



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

Pod obremenitvijo 800 daN , ki povzroča navor 160 mdaN v točki „B“, je premik točke „A“ v kateri koli smeri manjši od 2 mm .

PRILOGA 6

Postopek za določanje točke „H“ in dejanskega naklona trupa za sedežna mesta v motornih vozilih ⁽¹⁾

Dodatek 1 – Opis tridimenzionalne naprave za določanje točke „H“ (naprava 3-D H) ⁽¹⁾

Dodatek 2 – Tridimenzionalni referenčni sistem ⁽¹⁾

Dodatek 3 – Referenčni podatki za sedežna mesta ⁽¹⁾

—

⁽¹⁾ Postopek je opisan v Prilogi 1 h Konsolidirani resoluciji o konstrukciji vozil (R.E.3) (dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.2).

PRILOGA 7

Preizkusni postopki za zaščito oseb v vozilih na električno energijo pred visoko napetostjo in razlitjem elektrolita

Ta priloga opisuje preizkusne postopke za dokazovanje skladnosti z zahtevami za električno varnost iz odstavka 5.5. Meritve z megohmmetrom ali osciloskopom so na primer ustrezna alternativa spodaj opisanemu postopku za merjenje izolacijske upornosti. V tem primeru bo morda treba izklopiti vgrajeni sistem za nadzor izolacijske upornosti.

Pred izvedbo preizkusa trčenja se izmeri in zapiše napetost visokonapetostnega vodila (V_b) (glej sliko 1), da se potrdi, da je v mejah delovne napetosti, ki jih določi proizvajalec vozila.

1. Preizkusna nastavitve in oprema

Če se uporablja funkcija izklopa visoke napetosti, je treba meritve opraviti na obeh straneh naprave za izklop.

Če pa je izklop visoke napetosti sestavni del sistema REESS ali sistema za pretvorbo energije in je visokonapetostno vodilo sistema REESS ali sistema za pretvorbo energije zaščiten v skladu s stopnjo zaščite IPXXB po preizkusu trčenja, se meritve lahko opravijo samo med napravo za izklop in električnimi obremenitvami.

V tem preizkusu se uporablja voltmeter, ki meri vrednosti enosmernega toka in ima notranjo upornost najmanj 10 M Ω .

2. Naslednja navodila se lahko uporabljajo pri merjenju napetosti.

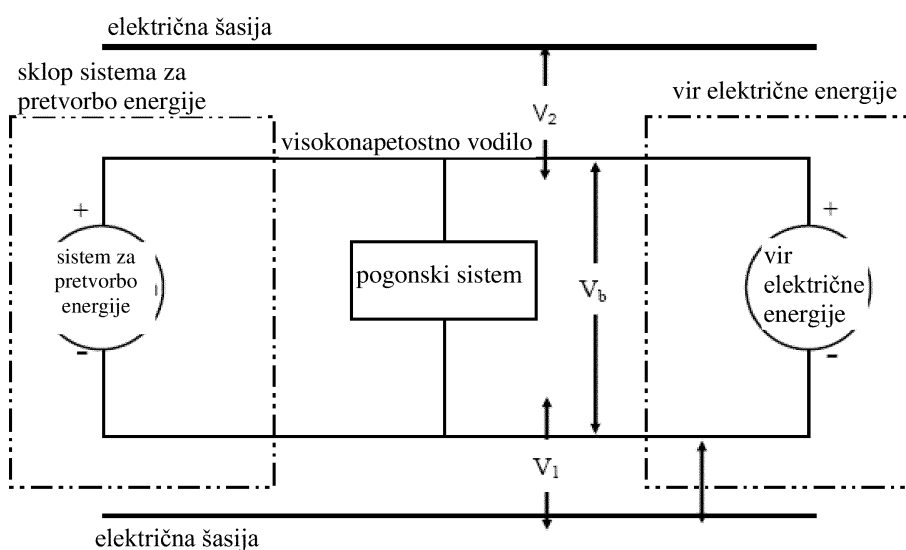
Po preizkusu trčenja se določijo napetosti visokonapetostnega vodila (V_b , V_1 , V_2) (glej sliko 1).

Napetost se izmeri najmanj 5 sekund in največ 60 sekund po trku.

Ta postopek se ne uporablja, če se preizkus opravi, ko električni pogonski sistem ni oskrbovan z energijo.

Slika 1

Merjenje V_b , V_1 , V_2



3. Postopek ocenjevanja za nizko električno energijo

Pred trčenjem se stikalo S_1 in znani upor praznjenja R_c vzporedno povežeta z ustreznim kondenzatorjem (glej sliko 2).

Najmanj 5 sekund in največ 60 sekund po trčenju se stikalo S_1 zapre ter izmerita in zapišeta se napetost V_b in tok I_e . Produkt napetosti V_b in toka I_e se integrira v času od trenutka, ko se stikalo S_1 zapre (t_c), do takrat, ko napetost V_b pade pod prag visoke napetosti, ki je 60 V DC (t_h). Rezultat integriranja je skupna energija (TE) v joulih.

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

Če se V_b meri v trenutku med 5 in 60 sekundami po trčenju in kapacitivnost X-kondenzatorjev (C_x) določi proizvajalec, se skupna energija (TE) izračuna po naslednji formuli:

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

Če se V_1 in V_2 (glej sliko 1) izmerita v trenutku med 5 in 60 sekundami po trčenju in kapacitivnosti Y-kondenzatorjev (C_{y1} , C_{y2}) določi proizvajalec, se skupna energija (TE_{y1} , TE_{y2}) izračuna po naslednjih formulah:

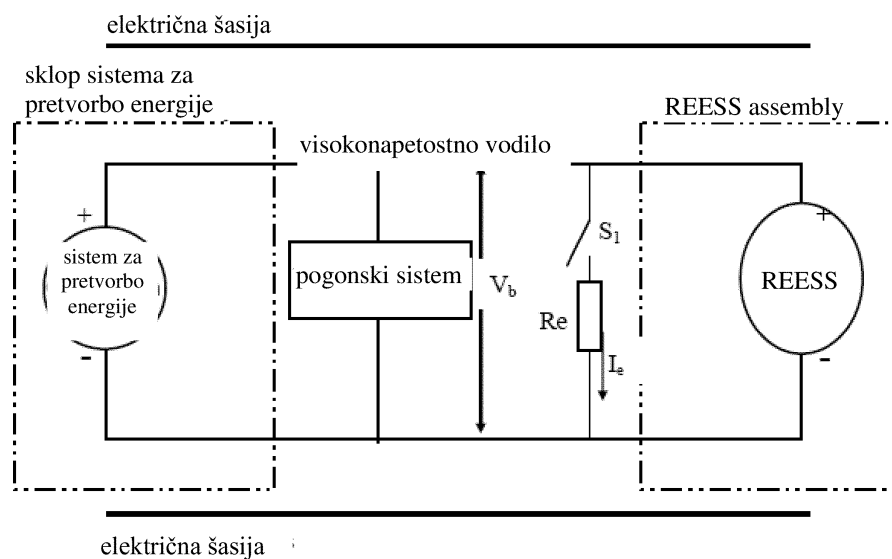
$$(c) \quad TE_{y1} = 0,5 \times C_{y1} \times (V_1^2 - 3\,600)$$

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

Ta postopek se ne uporablja, če se preizkus opravi, ko električni pogonski sistem ni oskrbovan z energijo.

Slika 2

Npr. merjenje energije visokonapetostnega vodila, shranjene v X-kondenzatorjih



4. Fizična zaščita

Po preizkusu trčenja se vsi deli okrog visokonapetostnih sestavnih delov odprejo, razstavijo ali odstranijo brez uporabe orodja. Vsi preostali deli štejejo za del fizične zaščite.

Za oceno električne varnosti se spojeni preizkusni zobci s slike 1 v Dodatku 1 s preizkusno silo $10\text{ N} \pm 10\%$ vstavijo v vrzeli ali odprtine fizične zaščite. Če spojeni preizkusni zobci deloma ali v celoti prodrejo v fizično zaščito, je treba spojene preizkusne zobce vstaviti v vsak spodaj navedeni položaj.

Iz prvotnega iztegnjenega položaja se oba spoja preizkusnih zobcev postopoma zavrtita pod kotom do 90° glede na os sosednjega dela zobcev in se namestita v vsak možen položaj.

Notranje pregrade se štejejo za del ohišja.

Če je primerno, je treba med spojene preizkusne zobce in dele pod visoko napetostjo znotraj pregrade ali ohišja za električno zaščito na nizkonapetostno napajanje (ne manj kakor 40 V in ne več kakor 50 V) zaporedno priključiti ustrezno luč.

4.1 Pogoji sprejemljivosti

Šteje se, da so zahteve iz odstavka 5.5.1.3 izpolnjene, če se spojeni preizkusni zobci, opisani na sliki 1 v Dodatku 1, ne dotikajo delov pod visoko napetostjo.

Po potrebi se lahko za preverjanje, ali se spojeni preizkusni zobci dotikajo visokonapetostnih vodil, uporabi ogledalo ali fiberskop.

Če signalni tokokrog med spojenimi preizkusnimi zobci in deli pod visoko napetostjo potrdi, da je ta zahteva izpolnjena, luč ne sme zasvetiti.

5. Izolacijska upornost

Izolacijska upornost med visokonapetostnim vodilom in električno šasijo se lahko dokaže z meritvijo ali kombinacijo meritve in izračuna.

Če se izolacijska upornost dokaže z meritvijo, je treba uporabiti naslednja navodila:

izmeri in zapiše se napetost (V_b) med negativno in pozitivno stranjo visokonapetostnega vodila (glej sliko 1);

izmeri in zapiše se napetost (V_1) med negativno stranjo visokonapetostnega vodila in električno šasijo (glej sliko 1);

izmeri in zapiše se napetost (V_2) med pozitivno stranjo visokonapetostnega vodila in električno šasijo (glej sliko 1).

Če je V_1 višja ali enaka V_2 , se med negativno stranjo visokonapetostnega vodila in električno šasijo vstavi standardna znana upornost (R_0). Ko je R_0 nameščen, se izmeri napetost (V_1') med negativno stranjo visokonapetostnega vodila in električno šasijo vozila (glej sliko 3). Izolacijska upornost (R_i) se izračuna po naslednji formuli:

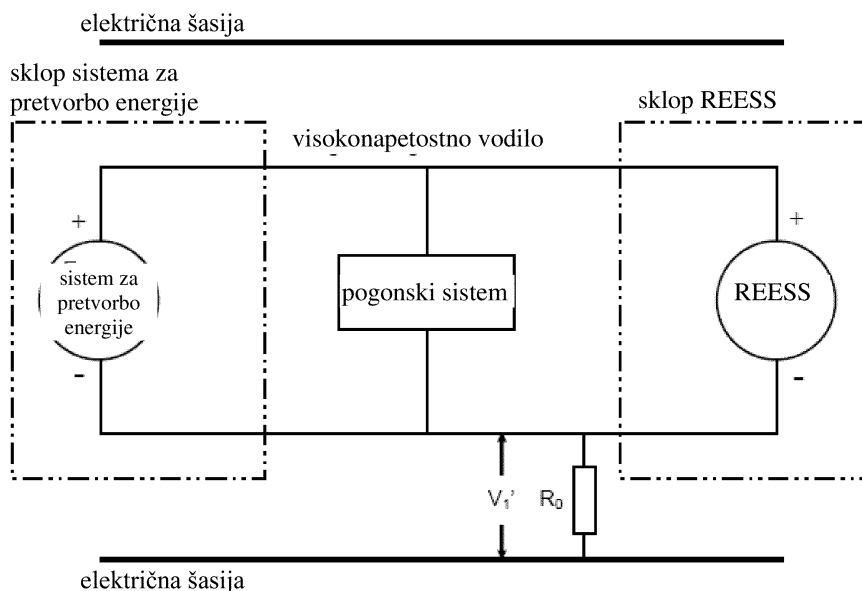
$$R_i = R_0 \cdot (V_b / V_1' - V_b / V_1) \text{ ali } R_i = R_0 \cdot V_b \cdot (1 / V_1' - 1 / V_1)$$

Dobljena R_i , ki je vrednost električne izolacijske upornosti v ohmih (Ω), se deli z delovno napetostjo visokonapetostnega vodila v voltih (V).

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

Slika 3

Merjenje V_1'



Če je V_2 višja od V_1 , se med pozitivno stranjo visokonapetostnega vodila in električno šasijo vstavi standardna znana upornost (R_0). Ko je R_0 nameščena, se izmeri napetost (V_2') med pozitivno stranjo visokonapetostnega vodila in električno šasijo (glej sliko 4).

Izolacijska upornost (R_i) se izračuna po naslednji formuli:

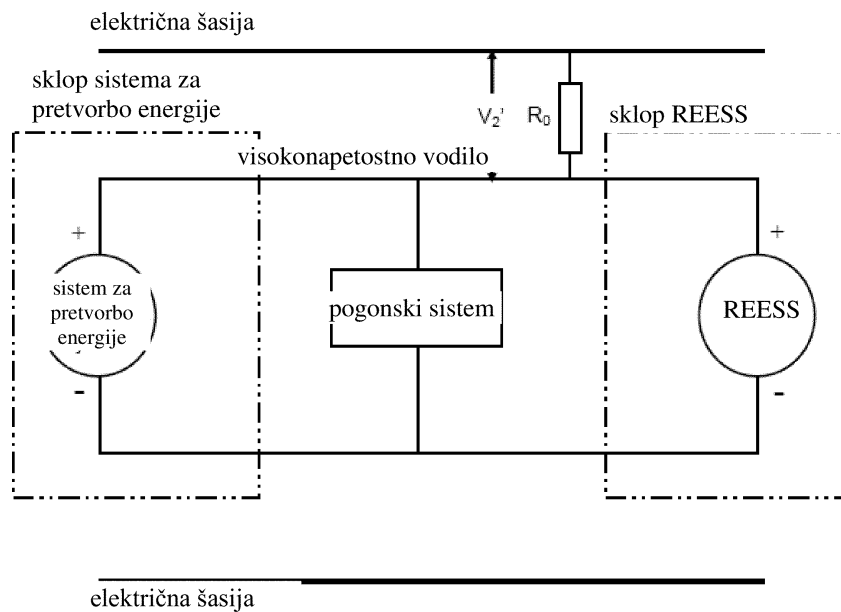
$$R_i = R_0 \cdot (V_b/V_2' - V_b/V_2) \text{ ali } R_i = R_0 \cdot V_b \cdot (1/V_2' - 1/V_2)$$

Dobljena R_i , ki je vrednost električne izolacijske upornosti v ohmih (Ω), se deli z delovno napetostjo visokonapetostnega vodila v voltih (V).

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

Slika 4

Merjenje V_2'



Opomba: Standardna znana upornost R_0 (v Ω) mora biti vrednost najmanjše zahtevane izolacijske upornosti (Ω/V), pomnožene z delovno napetostjo vozila plus/minus 20 odstotkov. Ni treba, da je R_0 natančno ta vrednost, saj so enačbe veljavne za katero koli R_0 ; vendar mora R_0 v tem razponu zagotavljati dobro rešitev za merjenje napetosti.

6. Razlitje elektrolita

Na fizično zaščito se po potrebi nanese ustrezna prevleka, da se potrdi morebitno uhajanje elektrolita iz sistema REESS po preizkusu trčenja.

Če proizvajalec ne zagotovi sredstev za razlikovanje med uhajanjem različnih tekočin, se šteje, da je vsaka tekočina, ki uhaja, elektrolit.

7. Zadrževanje sistema REESS

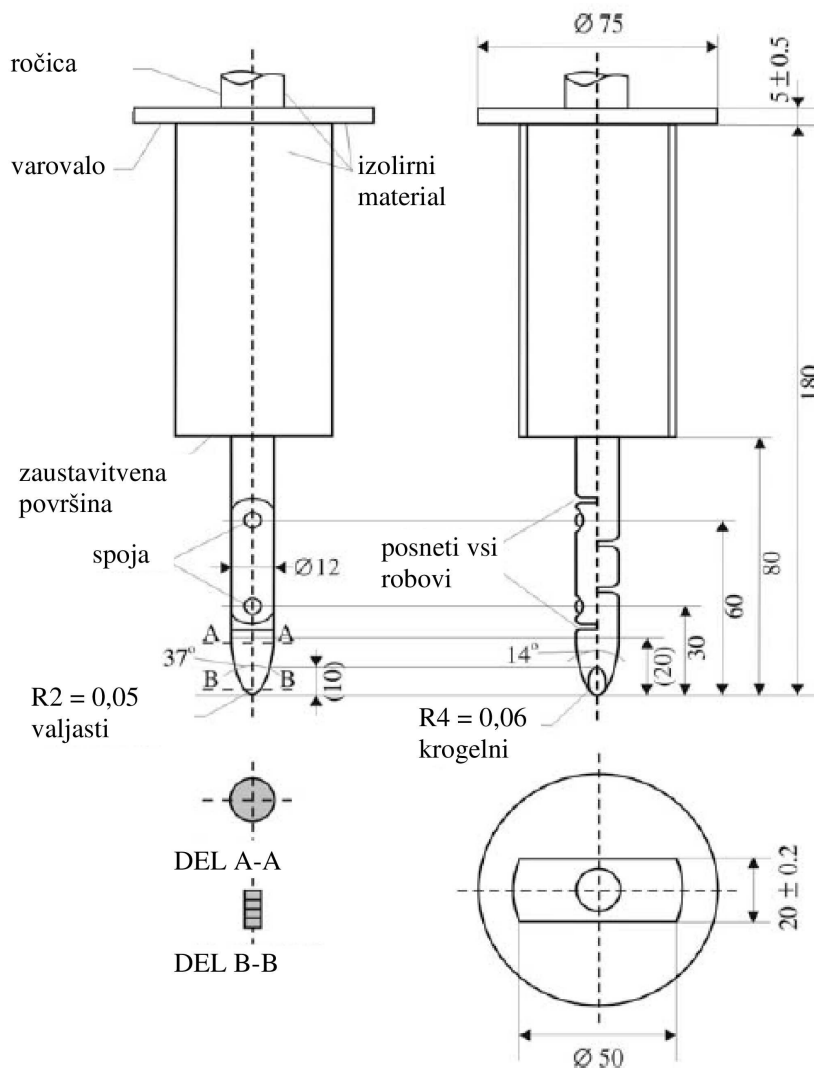
Skladnost se ugotovi z vizualnim pregledom.

Priloga 7 – Dodatek 1

Spojeni preizkusni zobci (stopnja IPXXB)

Slika 1

Spojeni preizkusni zobci



Material: kovina, razen kadar je določeno drugače

Dolžinske mere v milimetrih

Dovoljena odstopanja za mere brez posebnih dovoljenih odstopanj:

(a) za kote: 0/−10°

(b) za dolžinske mere: do 25 mm: 0/−0,05 mm, nad 25 mm: ±0,2 mm

Oba spoja morata omogočati gibanje v isti ravnini in v isti smeri pod kotom 90° z dovoljenim odstopanjem 0 do +10°.

SKLEP št. 1/2020 SKUPNEGA ODBORA, USTANOVLJENEGA S SPORAZUMOM O IZSTOPU ZDRUŽENEGA KRALJESTVA VELIKA BRITANIJA IN SEVERNA IRSKA IZ EVROPSKE UNIJE IN EVROPSKE SKUPNOSTI ZA ATOMSKO ENERGIJO

z dne 12. junija 2020

o spremembi Sporazuma o izstopu Združenega kraljestva Velika Britanija in Severna Irsko iz Evropske unije in Evropske skupnosti za atomsko energijo [2020/1022]

SKUPNI ODBOR JE –

ob upoštevanju Sporazuma o izstopu Združenega kraljestva Velika Britanija in Severna Irsko iz Evropske unije in Evropske skupnosti za atomsko energijo ⁽¹⁾ (v nadaljnjem besedilu: sporazum o izstopu) ter zlasti člena 164(5)(d) Sporazuma,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) V skladu s členom 164(5)(d) sporazuma o izstopu lahko skupni odbor, ustanovljen na podlagi člena 164(1) sporazuma (v nadaljnjem besedilu: skupni odbor), sprejema sklepe o spremembah navedenega sporazuma, če so take spremembe potrebne za popraviljanje napak, odstranjevanje izpuščenega ali drugih pomanjkljivosti ali obravnavanje razmer, ki v času podpisa sporazuma niso bile predvidene, in če se s takimi sklepi ne spreminjajo bistvene sestavine navedenega sporazuma. Na podlagi člena 166(2) sporazuma o izstopu so sklepi, ki jih sprejme skupni odbor, zavezujoči za Unijo in Združeno kraljestvo. Unija in Združeno kraljestvo pa morata izvajati te sklepe, ki imajo enak pravni učinek kot sporazum o izstopu.
- (2) Zaradi pravne varnosti in da bi se odrazile potrebne prilagoditve zaradi poznejšega datuma začetka veljavnosti sporazuma o izstopu od prvotno predvidenega, bi bilo treba spremeniti člene 135, 137, 143, 144 in 150 sporazuma.
- (3) Člen 145 sporazuma o izstopu ne vsebuje določb, ki urejajo nepovratna sredstva iz Raziskovalnega sklada za premog in jeklo, dodeljena upravičencem s sedežem v Združenem kraljestvu pred koncem prehodnega obdobja. Zato bi bilo treba člen 145 sporazuma o izstopu spremeniti tako, da se odstrani ta pomanjkljivost in da se zagotovi pravna varnost v zvezi s tekočimi nepovratnimi sredstvi.
- (4) Del I Priloge I k sporazumu o izstopu bi bilo treba spremeniti tako, da se dodata dva sklepa Upravne komisije za koordinacijo sistemov socialne varnosti, ki nista bila navedena v delu I Priloge I k sporazumu o izstopu –

SPREJEL NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Sporazum o izstopu se spremeni:

- (1) v naslovu člena 135 se besedilo „proračunoma Unije za leti 2019 in 2020 in njegovo sodelovanje pri njunem izvajanju“ nadomesti z besedilom „proračunu Unije za leto 2020 in njegovo sodelovanje pri izvajanju tega proračuna“, v odstavku 1 pa se besedilo „leti 2019 in 2020 v skladu s četrtem delom prispeva k proračunoma Unije in sodeluje pri njunem izvajanju“ nadomesti z besedilom „leto 2020 v skladu s četrtem delom prispeva k proračunu Unije in sodeluje pri njegovem izvajanju“;
- (2) v členu 137 se v naslovu in v prvem pododstavku odstavka 1 besedilo „letih 2019 in“ nadomesti z besedo „letu“;
- (3) člen 143(1) se spremeni:
 - (a) v drugem pododstavku se besedilo „31. julija 2019“ nadomesti z besedilom „31. julija 2020“;

⁽¹⁾ UL L 29, 31.1.2020, str. 7.

(b) tretji pododstavek se nadomesti z naslednjim:

„V konsolidiranih računovodskih izkazih Unije za leto 2020 se plačila iz rezervacij iz točke (b) drugega pododstavka od datuma začetka veljavnosti tega sporazuma do 31. decembra 2020 razkrijejo za iste finančne operacije, kot so navedene v tem odstavku, ki pa so sprejete na datum začetka veljavnosti tega sporazuma ali po njem.“;

(4) v drugem pododstavku člena 144(1) se besedilo „31. julija 2019“ nadomesti z besedilom „31. julija 2020“;

(5) v členu 145 se doda naslednji odstavek:

„V zvezi s projekti v okviru Raziskovalnega sklada za premog in jeklo, ustanovljenega s Protokolom 37 k Pogodbi o Evropski uniji in Pogodbi o delovanju Evropske unije, ki temeljijo na sporazumih o dodelitvi nepovratnih sredstev, podpisanih pred koncem prehodnega obdobja, se veljavno pravo Unije še naprej uporablja za Združeno kraljestvo in v njem po koncu prehodnega obdobja, do zaključka projektov. Veljavno pravo Unije vključuje zlasti naslednje določbe, vključno z njihovimi morebitnimi spremembami, ne glede na datum sprejetja, začetka veljavnosti ali začetka uporabe sprememb:

(a) odločbe Sveta 2003/76/ES, 2003/77/ES in 2008/376/ES;

(b) akte iz točk (a), (c), (d) in (e) člena 138(2).“;

(6) člen 150 se spremeni:

(a) odstavek 4 se spremeni:

(i) v četrtem stavku se besedilo „15. decembra“ nadomesti z besedilom „15. oktobra“, besedilo „2019“ pa se nadomesti z besedilom „2020“;

(ii) v petem stavku se besedilo „15. decembra 2030“ nadomesti z besedilom „15. oktobra 2031“;

(b) odstavek 8 se spremeni:

(i) v prvem pododstavku se besedilo „2019“ nadomesti z besedilom „2020“;

(ii) v prvem stavku drugega pododstavka se besedilo „2020“ nadomesti z besedilom „2021“;

(7) v delu I Priloge I k sporazumu o izstopu se dodata naslednja akta:

— pod naslov „Elektronska izmenjava podatkov (serija E)“: Sklep št. E7 Upravne komisije za koordinacijo sistemov socialne varnosti o praktičnih pravilih za sodelovanje in izmenjavo podatkov, dokler se ne bo v državah članicah začela v celoti izvajati elektronska izmenjava informacij o socialni varnosti (EESSI),

— pod naslov „Družinske datjatve (serija F)“: Sklep št. F3 Upravne komisije za koordinacijo sistemov socialne varnosti o razlagi člena 68 Uredbe (ES) št. 883/2004 v zvezi z metodo izračuna razlike v obliki dodatka.

Člen 2

Ta sklep začne veljati dan po njegovem sprejetju.

V Bruslju, 12. junija 2020

Za skupni odbor
Sopredsednika

Maroš ŠEFČOVIČ

Michael GOVE

ISSN 1977-0804 (elektronska različica)

ISSN 1725-5155 (tiskana različica)



Urad za publikacije Evropske unije
2985 Luxembourg
LUKSEMBURG

SL