



Svensk utgåva

Lagstiftning

femtioåttonde årgången

30 januari 2015

## Innehållsförteckning

### II *Icke-lagstiftningsakter*

#### FÖRORDNINGAR

- ★ Rådets förordning (EU) 2015/138 av den 29 januari 2015 om ändring av förordning (EU) nr 208/2014 om restriktiva åtgärder mot vissa personer, enheter och organ med hänsyn till situationen i Ukraina ..... 1
- ★ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/139 av den 27 januari 2015 om ändring av förordning (EG) nr 1484/95 vad gäller fastställandet av de representativa priserna inom sektorerna för fjäderfäkött och ägg och för äggalbumin ..... 3
- ★ Kommissionens förordning (EU) 2015/140 av den 29 januari 2015 om ändring av förordning (EU) nr 965/2012 vad gäller steril cockpit och om rättelse av den förordningen ..... 5
- ★ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/141 av den 29 januari 2015 om ändring av genomförandeförordning (EU) nr 367/2014 om fastställande av det nettoanslag som är tillgängligt för EGFJ:s utgifter ..... 11
- Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/142 av den 29 januari 2015 om fastställande av schablonimportvärden för bestämning av ingångspriset för vissa frukter och grönsaker ..... 14

#### BESLUT

- ★ Rådets beslut (Gusp) 2015/143 av den 29 januari 2015 om ändring av beslut 2014/119/Gusp om restriktiva åtgärder mot vissa personer, enheter och organ med hänsyn till situationen i Ukraina ..... 16
- ★ Kommissionens genomförandebeslut (EU) 2015/144 av den 28 januari 2015 om fastställande av förfarandena för inlämning av ansökningar om stöd och utbetalning och information om dessa vad gäller nödatgärder mot de djursjukdomar som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 652/2014 [delgivet med nr C(2015) 250] ..... 17

# SV

De rättsakter vilkas titlar är tryckta med fin stil är sådana rättsakter som har avseende på den löpande handläggningen av jordbrukspolitiska frågor. De har normalt begränsad giltighetstid.

Beträffande alla övriga rättsakter gäller att titlarna är tryckta med fet stil och föregås av en asterisk.

AKTER SOM ANTAS AV ORGAN SOM INRÄTTATS GENOM INTERNATIONELLA AVTAL

- ★ **Föreskrifter nr 78 från Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (FN/ECE) –  
Enhetliga bestämmelser för typgodkännande av fordon i kategorierna L<sub>1</sub>, L<sub>2</sub>, L<sub>3</sub>, L<sub>4</sub> och L<sub>5</sub> med  
avseende på bromsning [2015/145] .....** 30

## II

(Icke-lagstiftningsakter)

## FÖRORDNINGAR

## RÅDETS FÖRORDNING (EU) 2015/138

av den 29 januari 2015

**om ändring av förordning (EU) nr 208/2014 om restriktiva åtgärder mot vissa personer, enheter och organ med hänsyn till situationen i Ukraina**

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 215,

med beaktande av rådets beslut 2014/119/Gusp av den 5 mars 2014 om restriktiva åtgärder mot vissa personer, enheter och organ med hänsyn till situationen i Ukraina <sup>(1)</sup>,

med beaktande av det gemensamma förslaget från unionens höga representant för utrikes frågor och säkerhetspolitik och Europeiska kommissionen, och

av följande skäl:

- (1) Rådets förordning (EU) nr 208/2014 <sup>(2)</sup> ger verkan åt vissa åtgärder som föreskrivs i beslut 2014/119/Gusp och föreskriver frysning av penningmedel och ekonomiska resurser för vissa personer som fastställts som ansvariga för förskingring av ukrainska offentliga medel och personer som är ansvariga för kränkningar av de mänskliga rättigheterna i Ukraina, och fysiska eller juridiska personer, enheter eller organ som har anknytning till dessa.
- (2) Den 29 januari 2015 antog rådet beslut (Gusp) 2015/143 <sup>(3)</sup> som ändrar beslut 2014/119/Gusp och klargör kriterierna för frysning av penningmedel för personer som fastställts som ansvariga för förskingring av ukrainska offentliga medel.
- (3) Den ändringen faller inom tillämpningsområdet för fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, och därför är lagstiftningsåtgärder på unionsnivå nödvändiga för att genomföra den, särskilt för att säkerställa att den tillämpas enhetligt i samtliga medlemsstater. Förordning (EU) nr 208/2014 bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

I artikel 3 i förordning (EU) nr 208/2014 ska följande punkt införas:

"1a. Vid tillämpningen av punkt 1 innefattar 'personer som har fastställts som ansvariga för förskingring av ukrainska offentliga medel' personer som är föremål för utredning av de ukrainska myndigheterna

- a) för förskingring av ukrainska offentliga medel eller tillgångar, eller för medverkan till detta, eller
- b) för missbruk av tjänsteställning som en offentlig tjänsteman gör sig skyldig till för att uppnå oskäliga fördelar för sig själv eller för en tredje part, vilket orsakar en förlust för ukrainska offentliga medel eller tillgångar, eller för medverkan till detta."

<sup>(1)</sup> EUT L 66, 6.3.2014, s. 26.

<sup>(2)</sup> Rådets förordning (EU) nr 208/2014 av den 5 mars 2014 om restriktiva åtgärder mot vissa personer, enheter och organ med hänsyn till situationen i Ukraina (EUT L 66, 6.3.2014, s. 1).

<sup>(3)</sup> Se sidan 16 i detta nummer av EUT.

*Artikel 2*

Denna förordning träder i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 29 januari 2015.

*På rådets vägnar*  
F. MOGHERINI  
*Ordförande*

---

**KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2015/139****av den 27 januari 2015****om ändring av förordning (EG) nr 1484/95 vad gäller fastställandet av de representativa priserna inom sektorerna för fjäderfäkött och ägg och för äggalbumin**

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1308/2013 av den 17 december 2013 om upprättande av en samlad marknadsordning för jordbruksprodukter och om upphävande av rådets förordningar (EEG) nr 922/72, (EEG) nr 234/79, (EG) nr 1037/2001 och (EG) nr 1234/2007 <sup>(1)</sup>, särskilt artikel 183 b,med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 510/2014 av den 16 april 2014 om systemet för handeln med vissa varor som framställs genom bearbetning av jordbruksprodukter och om upphävande av rådets förordningar (EG) nr 1216/2009 och (EG) nr 614/2009 <sup>(2)</sup>, särskilt artikel 5.6 a, och

av följande skäl:

- (1) Genom kommissionens förordning (EG) nr 1484/95 <sup>(3)</sup> fastställs tillämpningsföreskrifter för ordningen för tillämpning av tilläggsbelopp för import samt representativa priser inom sektorerna för fjäderfäkött och ägg och för äggalbumin.
- (2) Det framgår av den regelbundna kontrollen av de uppgifter som ligger till grund för fastställandet av de representativa priserna för produkterna inom sektorerna för fjäderfäkött och ägg och för äggalbumin, att de representativa priserna för import av vissa produkter bör ändras med hänsyn till variationerna i pris efter ursprung.
- (3) Förordning (EG) nr 1484/95 bör ändras i enlighet med detta.
- (4) Eftersom denna åtgärd bör tillämpas så fort uppdaterade uppgifter föreligger, bör denna förordning träda i kraft samma dag som den offentliggörs.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

*Artikel 1*

Bilaga I till förordning (EG) nr 1484/95 ska ersättas med texten i bilagan till den här förordningen.

*Artikel 2*Denna förordning träder i kraft samma dag som den offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 27 januari 2015.

*På kommissionens vägnar**För ordföranden*

Jerzy PLEWA

*Generaldirektör för jordbruk och landsbygdsutveckling*<sup>(1)</sup> EUT L 347, 20.12.2013, s. 671.<sup>(2)</sup> EUT L 150, 20.5.2014, s. 1.<sup>(3)</sup> Kommissionens förordning (EG) nr 1484/95 av den 28 juni 1995 om tillämpningsföreskrifter för ordningen för tillämpning av tilläggsbelopp för import och om fastställande av representativa priser för fjäderfäkött och ägg och för äggalbumin samt om upphävande av förordning (EEG) nr 163/67/EEG (EGT L 145, 29.6.1995, s. 47).

## BILAGA

## "BILAGA I

KN-nummer	Varubeskrivning	Representativt pris (euro/100 kg)	Säkerhet som avses i artikel 3 (euro/100 kg)	Ursprung <sup>(1)</sup>
0207 12 10	Plockade och urtagna (s.k. 70 %-kycklingar), frysta	125,5	0	AR
0207 12 90	Plockade och urtagna (s.k. 65 %-kycklingar), frysta	150,6 146,2	0 0	AR BR
0207 14 10	Styckningsdelar av höns, benfria, frysta	327,9 232,8 349,8 277,5	0 20 0 7	AR BR CL TH
0207 14 50	Kycklingbröst, frysta	213,4	0	BR
0207 14 60	Kycklingklubbor, frysta	134,5	3	BR
0207 27 10	Styckningsdelar av kalkoner, benfria, frysta	372,2 516,1	0 0	BR CL
1602 32 11	Inte kokta eller på annat sätt värmebehand- lade beredningar av höns av arten <i>Gallus</i> <i>domesticus</i>	254,6	10	BR

<sup>(1)</sup> Enligt den nomenklatur för länder som fastställs i kommissionens förordning (EU) nr 1106/2012 av den 27 november 2012 om tillämpning av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 471/2009 om gemenskapsstatistik över utrikeshandeln med icke-medlemsstater vad gäller uppdateringen av nomenklaturen avseende länder och territorier (EUT L 328, 28.11.2012, s. 7). Koderna 'ZZ' står för 'annat ursprung'.

**KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EU) 2015/140**

av den 29 januari 2015

**om ändring av förordning (EU) nr 965/2012 vad gäller steril cockpit och om rättelse av den förordningen**

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG <sup>(1)</sup>, särskilt artikel 8.5, och

av följande skäl:

- (1) Operatörer och personal som deltar i trafik med vissa luftfartyg måste uppfylla de tillämpliga grundläggande kraven i bilaga IV punkt 8 b till förordning (EG) nr 216/2008.
- (2) Kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 <sup>(2)</sup> fastställer villkor för en säker drift av luftfartyg.
- (3) För att motverka de potentiella riskerna för att fel uppstår på grund av att flygbesättningen störs eller distraheras under vissa delar av flygningen bör det krävas av operatörerna att de säkerställer att flygbesättningen under kritiska flygfaser inte behöver utöva någon annan verksamhet än den som krävs för luftfartygets säkra drift.
- (4) Förordning (EU) nr 965/2012 föreskriver en övre gräns för det antal personer som får finnas ombord under specialiserad flygverksamhet. Den gränsen är emellertid inte motiverad av säkerhetsskäl. Artikel 5.7 bör anpassas med hänsyn till detta.
- (5) Kommissionens förordning (EU) nr 71/2014 <sup>(3)</sup> införde en artikel 9a i förordning (EU) nr 965/2012. Kommissionens förordning (EU) nr 83/2014 <sup>(4)</sup> införde därefter en andra artikel 9a, som rätteligen skulle ha haft numret 9b. Tydligheten och rättssäkerheten kräver att den artikel 9a som infördes genom förordning (EU) nr 83/2014 ersätts med en korrekt numrerad artikel.
- (6) Av rättssäkerhetsskäl och för att åstadkomma samstämmighet med de termer som används i förordning (EG) nr 216/2008 är det nödvändigt att, på vissa språk, rätta vissa termer som används i förordning (EU) nr 965/2012.
- (7) Förordning (EU) nr 965/2012 bör därför ändras och rättas i enlighet med detta.
- (8) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning grundar sig på yttrandet <sup>(5)</sup> från Europeiska byrån för luftfartssäkerhet i enlighet med artiklarna 17.2 b och 19.1 i förordning (EG) nr 216/2008.
- (9) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från den kommitté som inrättats genom artikel 65 i förordning (EG) nr 216/2008.

<sup>(1)</sup> EUT L 79, 19.3.2008, s. 1.

<sup>(2)</sup> Kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 av den 5 oktober 2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 296, 25.10.2012, s. 1).

<sup>(3)</sup> Kommissionens förordning (EU) nr 71/2014 av den 27 januari 2014 om ändring av förordning (EU) nr 965/2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 23, 28.1.2014, s. 27).

<sup>(4)</sup> Kommissionens förordning (EU) nr 83/2014 av den 29 januari 2014 om ändring av förordning (EU) nr 965/2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 28, 31.1.2014, s. 17).

<sup>(5)</sup> Yttrande nr 05/2013 från Europeiska byrån för luftfartssäkerhet av den 10 juni 2013 om en förordning av kommissionen om fastställande av genomförandebestämmelser för förfaranden för steril cockpit.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

#### Artikel 1

Förordning (EU) nr 965/2012 ska ändras på följande sätt:

1. Artikel 5 ska ändras på följande sätt:

a) punkt 4 ska ersättas med följande:

”4. Operatörer av andra flygplan och helikoptrar än komplexa motordrivna flygplan och helikoptrar samt ballonger och segelflygplan som deltar i icke-kommersiell verksamhet, inbegripet icke-kommersiell specialiserad flygverksamhet, ska bruka luftfartyget i enlighet med bestämmelserna i bilaga VII.”

b) Punkt 5 b ska ersättas med följande:

”b) andra flygplan och helikoptrar samt ballonger och segelflygplan i enlighet med bestämmelserna i bilaga VII.”

c) I punkt 7 ska andra meningen ersättas med följande:

”Med undantag för besättningsmedlemmarna får inga personer som inte är oundgängliga för uppdraget finnas ombord.”

2. Artikel 6 ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 2 ska första meningen ersättas med följande:

”2. Med avvikelse från artikel 5.1 ska luftfartyg som avses i artikel 4.5 i förordning (EG) nr 216/2008, när det gäller flygplan, brukas på de villkor som anges i kommissionens beslut K(2009) 7633 av den 14 oktober 2009 när de används i kommersiell flygtransport.”

b) I punkt 4a ska inledningsfrasen ersättas med följande:

”4a. Med avvikelse från vad som sägs i artikel 5.1 och 5.6 får följande verksamhet med andra flygplan och helikoptrar än komplexa motordrivna flygplan och helikoptrar samt ballonger och segelflygplan utföras i enlighet med bilaga VII.”

3. Artikel 9a som infördes genom förordning (EU) nr 83/2014 ska ersättas med följande:

”Artikel 9b

#### Översyn

Byrån ska genomföra en fortlöpande översyn av effektiviteten i bestämmelserna om flyg- och tjänstgöringstidsbegränsningar och kraven på vila som anges i bilagorna II och III. Senast den 18 februari 2019 ska byrån lägga fram en första rapport om resultaten av denna översyn.

Denna översyn ska involvera vetenskaplig expertis och baseras på operativa data som med bistånd av medlemsstaterna samlats in under lång tid efter tillämpningsdagen för denna förordning.

Översynen ska som ett minimum bedöma effekterna på den flygande personalens vakenhet av

- a) arbetspass på över 13 timmar under den mest gynnsamma tiden på dygnet,
- b) arbetspass på över 10 timmar under mindre gynnsam tid på dygnet,
- c) arbetspass på över 11 timmar för besättningsmedlemmar i ett okänt aklimatiseringstillstånd,
- d) arbetsuppgifter som omfattar ett stort antal sektorer (fler än sex),



- e) jourtjänstgöring, som beredskap eller reserv, följd av flygtjänst, och
  - f) störande arbetscheman.”
4. Bilagorna I, III, IV, VI och VIII ska ändras i enlighet med bilaga I till den här förordningen.

#### Artikel 2

Förordning (EU) nr 965/2012 ska rättas enligt följande:

1. Artikel 6.7 ska ersättas med följande:

”7. Med avvikelse från SpA.PBN.100 PBN i bilaga V ska icke-kommersiell verksamhet med andra flygplan än komplexa motordrivna flygplan i angivet luftrum, på flygvägar eller i enlighet med procedurer där specifikationer för prestandabaserad navigation (PBN) har fastställts fortsätta att brukas på de villkor som anges i medlemsstaternas nationella lagstiftning till dess att tillhörande tillämpningsföreskrifter har antagits och tillämpas.”

2. Bilagorna II, III, IV, VII och VIII ska rättas i enlighet med bilaga II till den här förordningen.

#### Artikel 3

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 1.3 ska dock tillämpas från och med 18 februari 2016.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 29 januari 2015.

På kommissionens vägnar  
Jean-Claude JUNCKER  
Ordförande

---

## BILAGA I

Bilagorna I, III, IV, VI och VIII till förordning (EU) nr 965/2012 ska ändras på följande sätt:

1. I bilaga I ska följande punkt 109a införas:

"109a. *steril cockpit (sterile flight crew compartment)*: varje period då flygbesättningsmedlemmarna inte störs eller distraheras, utom när det gäller frågor som är avgörande för säker drift av luftfartyget eller passagerarnas säkerhet."

2. Bilaga III (DEL-ORO) ska ändras på följande sätt:

a) I ORO.GEN.110 ska led f ersättas med följande:

"f) Operatören ska fastställa förfaranden och instruktioner för säker drift av varje typ av luftfartyg omfattande markpersonalens och besättningsmedlemmarnas arbetsuppgifter och ansvar inom alla verksamhetsområden på marken och i luften. Dessa förfaranden och instruktioner får inte kräva att besättningsmedlemmar utför andra arbetsuppgifter under en flygnings kritiska faser än de som krävs för säker drift av luftfartyget. Förfaranden och instruktioner för en steril cockpit ska också ingå."

b) I ORO.MLR.105 ska led a ersättas med följande:

"a) En minimiutrustningslista (MEL) ska upprättas enligt specifikationerna i punkt 8.a.3 i bilaga IV till förordning (EG) nr 216/2008, som baseras på den relevanta grundläggande minimiutrustningslistan (MMEL) så som den har angetts i de uppgifter som har fastställts i enlighet med förordning (EU) nr 748/2012. Om en grundläggande minimiutrustningslista (MMEL) inte har upprättats som en del av uppgifterna om driftslämplighet får minimiutrustningslistan (MEL) baseras på den relevanta grundläggande minimiutrustningslista (MMEL) som godkänts av operatörs- eller registreringsstaten, beroende på vad som är tillämpligt."

3. I bilaga IV (DEL-CAT) ska följande punkt införas:

**"CAT.GEN.MPA.124 Taxning av luftfartyg**

Operatören ska fastställa förfaranden för taxning av luftfartyg för att garantera säker drift och för att förbättra säkerheten på banan."

4. I bilaga VI (DEL-NCC) ska följande punkt införas:

**"NCC.GEN.119 Taxning av luftfartyg**

Operatören ska fastställa förfaranden för taxning för att garantera säker drift och för att förbättra säkerheten på banan."

5. I bilaga VIII (DEL-SPO) ska följande punkt införas:

**"SPO.GEN.119 Taxning av luftfartyg**

Operatören ska fastställa förfaranden för taxning av luftfartyg för att garantera säker drift och för att förbättra säkerheten på banan."

—

## BILAGA II

Bilagorna II, III, IV, VII and VIII i förordning (EU) 965/2012 ska rättas enligt följande:

## 1. I bilaga II ska

## a) punkt ARO.GEN.220 a.8 ersättas med följande:

”8. tillsyn över icke-kommersiella operatörers verksamhet med andra luftfartyg än komplexa motordrivna luftfartyg,”

## b) led ARO.GEN.300 a.3 ersättas med följande:

”3. det fortlöpande uppfyllandet av de tillämpliga kraven för icke-kommersiella operatörer av andra luftfartyg än komplexa motordrivna luftfartyg, och”

## 2. I bilaga III ska

## a) punkt ORO.GEN.110 k ii ersättas med följande:

”ii) andra helikoptrar än komplexa motordrivna helikoptrar, enmotoriga, och som har en maximal operativ kabinkonfiguration (MOPSC) för befordran av högst fem passagerare,”

## b) punkt ORO.FC.005 b 2 ersättas med följande:

”2. kommersiell flygtransportverksamhet med passagerare enligt visuelflygregler (VFR) under dager, som påbörjas och avslutas på samma flygplats eller utelandningsplats och utförs inom ett lokalt område som har fastställts av den behöriga myndigheten, och som utförs med

— enmotoriga propellerdrivna flygplan med en maximal certifierad startmassa på högst 5 700 kg och en maximal operativ kabinkonfiguration (MOPSC) för befordran av fem passagerare, eller

— andra helikoptrar än komplexa motordrivna helikoptrar, enmotoriga, med en maximal operativ kabinkonfiguration (MOPSC) för befordran av fem passagerare.”

## c) punkt ORO.FC.105 d 2 ersättas med följande:

”2. kommersiell flygtransportverksamhet med passagerare enligt VFR under dager, som påbörjas och avslutas på samma flygplats eller utelandningsplats eller inom ett lokalt område som har fastställts av den behöriga myndigheten, och som utförs med andra helikoptrar än komplexa motordrivna helikoptrar, enmotoriga, med en maximal operativ kabinkonfiguration (MOPSC) för befordran av fem passagerare.”

## d) punkt ORO.FC.230 b 4 ersättas med följande:

”4. En flygbesättningsmedlem som utför verksamhet under dager och på sträckor där navigering sker genom visuella referenser till marken med en annan helikopter än en komplex motordriven helikopter får fullgöra operatörens kompetenskontroll på endast en av de relevanta typer för vilka han/hon har behörighet. Operatörens kompetenskontroll ska varje gång utföras på den typ för vilken kompetenskontrollen är minst aktuell. Vilka relevanta helikoptertyper som kan grupperas med avseende på operatörens kompetenskontroll ska framgå av drifhandboken.”

## e) punkt ORO.FC.230 b 5 ersättas med följande:

”5. Trots vad som sägs i punkt ORO.FC.145 a 2 får kontrollen utföras av en av operatören utsedd befälhavare med lämpliga kvalifikationer, som är utbildad i CRM-begrepp och bedömning av CRM-färdigheter när det gäller verksamhet med andra helikoptrar än komplexa motordrivna helikoptrar under dager och på sträckor där navigeringen sker med visuella referenser till marken samt flygplan i prestandaklass B. Operatören ska underrätta den behöriga myndigheten om de personer som har utsetts.”

## 3. I bilaga IV ska

## a) inledningen till punkt CAT.GEN.MPA.180 b ersättas med följande:

”b) Trots vad som sägs i punkt a gäller att för verksamhet enligt VFR under dager med andra luftfartyg än komplexa motordrivna luftfartyg som startar och landar på samma flygplats eller utelandningsplats inom 24 timmar eller förblir inom ett lokalområde som finns specificerat i drifhandboken, kan i stället följande dokument och information behållas på flygplatsen eller utelandningsplatsen:”

## b) punkt CAT.OP.MPA.100 b 1 ersättas med följande:

”1. verksamhet enligt VFR under dager för andra flygplan än komplexa motordrivna flygplan,”

- c) punkt CAT.OP.MPA.105 b 1 ersätts med följande:  
"1. andra flygplan än komplexa motordrivna flygplan, och"
- d) punkt CAT.OP.MPA.130 a ersätts med följande:  
"a) Med undantag för VFR-verksamhet med andra flygplan än komplexa motordrivna flygplan ska operatören för varje flygplanstyp fastställa lämpliga operativa procedurer för start och ankomst/inflygning, med beaktande av behovet att minimera effekten av luftfartygsbuller."
- e) punkt CAT.OP.MPA.135 c ersätts med följande:  
"c) Punkt a 1 ska inte tillämpas på verksamhet enligt VFR under dager av andra luftfartyg än komplexa motordrivna luftfartyg på flygningar som avgår från och ankommer till samma flygplats eller utlandningsplats."
- f) punkt CAT.OP.MPA.175 c 1 ersätts med följande:  
"1. andra flygplan än komplexa motordrivna flygplan som startar och landar på samma flygplats eller utlandningsplats, eller"
4. I bilaga VII ska
- a) titeln ersättas med följande:  
"ICKE-KOMMERSIELL FLYGDRIFT MED ANDRA LUFTFARTYG ÄN KOMPLEXA MOTORDRIVNA LUFTFARTYG"
- b) texten till punkt NCO.SPEC.100 ersätts med följande:  
**"NCO.SPEC.100 Tillämpningsområde**  
I detta kapitel fastställs särskilda krav som gäller för befälhavare som utför icke-kommersiell specialiserad flygverksamhet med andra luftfartyg än komplexa motordrivna luftfartyg."
5. I bilaga VIII ska
- a) [rättelsen berör inte den svenska versionen]
- b) [rättelsen berör inte den svenska versionen]
- c) punkt SPO.IDE.A.160 c ersätts med följande:  
"c) För andra flygplan än komplexa motordrivna flygplan: ett säkerhetsbälte med fasthållningssystem för övre delen av bröstkorgen på varje flygbesättningssäte, med enpunktsmekanism för frigöring."
- d) rubriken till punkt SPO.IDE.H.195 ersätts med följande:  
**"SPO.IDE.H.195 Flygning över vatten – andra helikoptrar än komplexa motordrivna helikoptrar"**
- e) inledningen till punkt SPO.IDE.H.203 ersätts med följande:  
"Komplexa motordrivna helikoptrar som används vid flygning över vatten i ogynnsam miljö på ett avstånd från land som motsvarar mer än 10 minuters flygtid med normal marschfart samt andra helikoptrar än komplexa motordrivna helikoptrar som flyger över vatten i ogynnsam miljö på ett avstånd från land som överstiger 50 NM ska vara".
-

**KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2015/141**

av den 29 januari 2015

**om ändring av genomförandeförordning (EU) nr 367/2014 om fastställande av det nettoanslag som är tillgängligt för EGFJ:s utgifter**

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1306/2013 av den 17 december 2013 om finansiering, förvaltning och övervakning av den gemensamma jordbrukspolitiken och om upphävande av rådets förordningar (EEG) nr 352/78, (EG) nr 165/94, (EG) nr 2799/98, (EG) nr 814/2000, (EG) nr 1290/2005 och (EG) nr 485/2008 <sup>(1)</sup>, särskilt artikel 16.2, och

av följande skäl:

- (1) I kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 367/2014 <sup>(2)</sup> anges det nettoanslag som är tillgängligt för utgifter inom Europeiska garantifonden för jordbruket (EGFJ) samt de belopp som är tillgängliga för budgetåren 2014–2020 för Europeiska jordbruksfonden för landsbygdsutveckling (Ejflu) i enlighet med artiklarna 10c.2, 136, 136a och 136b i rådets förordning (EG) nr 73/2009 <sup>(3)</sup> och artiklarna 14 och 66.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1307/2013 <sup>(4)</sup>.
- (2) Enligt artikel 7.2 i förordning (EU) nr 1307/2013 ska det beräknade resultatet av den minskning av stöd som anmälts av medlemsstaterna och som avses i artikel 11.6 i den förordningen, i enlighet med vad som anges i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1305/2013 <sup>(5)</sup>, göras tillgängligt som unionsstöd för åtgärder inom landsbygdsutvecklingsprogram som finansieras genom Ejflu. De aktuella nationella taken anpassades genom kommissionens delegerade förordning (EU) nr 1378/2014 <sup>(6)</sup>.
- (3) I enlighet med artikel 136a.1 tredje stycket i förordning (EG) nr 73/2009 och artikel 14.1 tredje stycket i förordning (EU) nr 1307/2013 har Belgien, Tjeckien, Danmark, Tyskland, Estland, Grekland, Nederländerna och Rumänien senast den 1 augusti 2014 till kommissionen anmält sina beslut att, i enlighet med vad som anges i förordning (EU) nr 1305/2013, överföra en viss procentandel av sina årliga tak för kalenderåren 2015–2019 till programplanering för landsbygdsutveckling som finansieras genom Europeiska jordbruksfonden för landsbygdsutveckling (Ejflu). De aktuella nationella taken anpassades genom delegerade förordning (EU) nr 1378/2014.
- (4) I enlighet med artikel 136a.2 tredje stycket i förordning (EG) nr 73/2009 och artikel 14.2 tredje stycket i förordning (EU) nr 1307/2013 har Ungern senast den 1 augusti 2014 till kommissionen anmält sitt beslut att, i enlighet med vad som anges i förordning (EU) nr 1305/2013, överföra en viss procentandel av det belopp som avsatts för stöd till åtgärder inom programplaneringen för landsbygdsutveckling som under perioden 2016–2020 finansieras genom Ejflu till direktstöd. De aktuella nationella taken anpassades genom kommissionens delegerade förordning (EU) nr 1378/2014.
- (5) I enlighet med artikel 3.1 i rådets förordning (EU, Euratom) nr 1311/2013 <sup>(7)</sup> ska det särskilda utgiftstaket för marknadsrelaterade utgifter och direktstöd i den fleråriga budgetramen som fastställs i bilaga I till den förordningen anpassas enligt den tekniska justering som föreskrivs i artikel 6.1 i samma förordning efter överföringarna mellan Ejflu och direktstödet.

<sup>(1)</sup> EUT L 347, 20.12.2013, s. 549.

<sup>(2)</sup> Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 367/2014 av den 10 april 2014 om fastställande av det nettoanslag som är tillgängligt för EGFJ:s utgifter (EUT L 108, 11.4.2014, s. 13).

<sup>(3)</sup> Rådets förordning (EG) nr 73/2009 av den 19 januari 2009 om upprättande av gemensamma bestämmelser för system för direktstöd för jordbrukare inom den gemensamma jordbrukspolitiken och om upprättande av vissa stödsystem för jordbrukare, om ändring av förordningarna (EG) nr 1290/2005, (EG) nr 247/2006 och (EG) nr 378/2007 samt om upphävande av förordning (EG) nr 1782/2003 (EUT L 30, 31.1.2009, s. 16).

<sup>(4)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1307/2013 av den 17 december 2013 om regler för direktstöd för jordbrukare inom de stödordningar som ingår i den gemensamma jordbrukspolitiken och om upphävande av rådets förordning (EG) nr 637/2008 och rådets förordning (EG) 73/2009 (EUT L 347, 20.12.2013, s. 608).

<sup>(5)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1305/2013 av den 17 december 2013 om stöd för landsbygdsutveckling från Europeiska jordbruksfonden för landsbygdsutveckling (Ejflu) och om upphävande av rådets förordning (EG) nr 1698/2005 (EUT L 347, 20.12.2013, s. 487).

<sup>(6)</sup> Kommissionens delegerade förordning (EU) nr 1378/2014 av den 17 oktober 2014 om ändring av bilaga I till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1305/2013 och bilagorna II och III till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1307/2013 (EUT L 367, 23.12.2014, s. 16).

<sup>(7)</sup> Rådets förordning (EU, Euratom) nr 1311/2013 av den 2 december 2013 om den fleråriga budgetramen för 2014–2020 (EUT L 347, 20.12.2013, s. 884).

(6) Genomförandeförordning (EU) nr 367/2014 bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

#### *Artikel 1*

Genomförandeförordning (EU) nr 367/2014 ska ändras på följande sätt:

1. Artikel 1 ska ersättas med följande:

##### *"Artikel 1*

Det nettoanslag som är tillgängligt för utgifter inom Europeiska garantifonden för jordbruket (EGF) i enlighet med artiklarna 10c.2, 136, 136a och 136b i förordning (EG) nr 73/2009 och artiklarna 7.2, 14 och 66.1 i förordning (EU) nr 1307/2013 anges i bilagan till den här förordningen."

2. Bilagan ska ersättas med bilagan till den här förordningen.

#### *Artikel 2*

Denna förordning träder i kraft den sjunde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 29 januari 2015.

*På kommissionens vägnar*  
Jean-Claude JUNCKER  
*Ordförande*

## BILAGA

## ”BILAGA

(miljoner EUR – löpande priser)

Budgetår	Belopp som ska göras tillgängliga för Ejflu						Belopp som överförs från Ejflu	Nettoanslag som blir tillgängliga för EGF:s utgifter
	Artikel 10b i förordning (EG) nr 73/2009	Artikel 136 i förordning (EG) nr 73/2009	Artikel 136b i förordning (EG) nr 73/2009	Artikel 66 i förordning (EG) nr 1307/2013	Artikel 136b i förordning (EG) nr 73/2009 och artikel 14.1 i förordning (EU) nr 1307/2013	Artikel 7.2 i förordning (EU) nr 1307/2013	Artikel 136a.1 i förordning (EG) nr 73/2009 och artikel 14.2 i förordning (EU) nr 1307/2013	
2014	296,3	51,6		4,0				43 778,1
2015			51,600	4,000	621,999		499,384	44 189,785
2016				4,000	1 138,146	109,619	573,047	43 949,282
2017				4,000	1 174,732	111,975	572,440	44 144,733
2018				4,000	1 184,257	111,115	571,820	44 161,448
2019				4,000	1 131,292	112,152	571,158	44 239,714
2020				4,000	1 132,133	112,685	570,356	44 262,538”

**KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2015/142****av den 29 januari 2015****om fastställande av schablonimportvärden för bestämning av ingångspriset för vissa frukter och grönsaker**

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1308/2013 av den 17 december 2013 om upprättande av en samlad marknadsordning för jordbruksprodukter och om upphävande av rådets förordningar (EEG) nr 922/72, (EEG) nr 234/79, (EG) nr 1037/2001 och (EG) nr 1234/2007 <sup>(1)</sup>,

med beaktande av kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 543/2011 av den 7 juni 2011 om tillämpningsföreskrifter för rådets förordning (EG) nr 1234/2007 vad gäller sektorn för frukt och grönsaker och sektorn för bearbetad frukt och bearbetade grönsaker <sup>(2)</sup>, särskilt artikel 136.1, och

av följande skäl:

- (1) I genomförandeförordning (EU) nr 543/2011 fastställs, i enlighet med resultatet av de multilaterala handelsförhandlingarna i Uruguayrundan, kriterierna för kommissionens fastställande av schablonvärden vid import från tredjeländer, för de produkter och de perioder som anges i del A i bilaga XVI till den förordningen.
- (2) Varje arbetsdag fastställs ett schablonimportvärde i enlighet med artikel 136.1 i genomförandeförordning (EU) nr 543/2011 med hänsyn till varierande dagliga uppgifter. Denna förordning bör därför träda i kraft samma dag som den offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

*Artikel 1*

De schablonimportvärden som avses i artikel 136 i genomförandeförordning (EU) nr 543/2011 fastställs i bilagan till denna förordning.

*Artikel 2*

Denna förordning träder i kraft samma dag som den offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 29 januari 2015.

På kommissionens vägnar

För ordföranden

Jerzy PLEWA

Generaldirektör för jordbruk och landsbygdsutveckling

<sup>(1)</sup> EUT L 347, 20.12.2013, s. 671.

<sup>(2)</sup> EUT L 157, 15.6.2011, s. 1.



## BILAGA

## Schablonimportvärden för bestämning av ingångspriset för vissa frukter och grönsaker

<i>(euro/100 kg)</i>			
KN-nummer	Kod för tredjeland <sup>(1)</sup>	Schablonimportvärde	
0702 00 00	EG	362,8	
	MA	89,9	
	TR	133,5	
	ZZ	195,4	
0707 00 05	JO	229,9	
	TR	203,2	
	ZZ	216,6	
0709 91 00	EG	107,0	
	ZZ	107,0	
0709 93 10	EG	165,4	
	MA	225,0	
	TR	222,2	
	ZZ	204,2	
0805 10 20	EG	47,9	
	IL	78,7	
	MA	68,5	
	TN	62,6	
	TR	76,4	
	ZZ	66,8	
0805 20 10	IL	148,1	
	MA	91,9	
	ZZ	120,0	
	0805 20 30, 0805 20 50, 0805 20 70, 0805 20 90	CN	54,3
EG		74,4	
IL		125,6	
MA		130,8	
TR		80,6	
ZZ		93,1	
0805 50 10		TR	42,1
		ZZ	42,1
0808 10 80	BR	58,5	
	CL	89,9	
	MK	26,7	
	US	181,6	
	ZZ	89,2	
	0808 30 90	CL	316,1
US		243,1	
ZA		93,7	
ZZ		217,6	

<sup>(1)</sup> Landsbeteckningar som fastställs i kommissionens förordning (EU) nr 1106/2012 av den 27 november 2012 om tillämpning av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 471/2009 om gemenskapsstatistik över utrikeshandeln med icke-medlemsstater vad gäller uppdateringen av nomenklaturen avseende länder och territorier (EUT L 328, 28.11.2012, s. 7). Koden ZZ står för "övrigt ursprung".

# BESLUT

## RÅDETS BESLUT (GUSP) 2015/143

av den 29 januari 2015

### om ändring av beslut 2014/119/Gusp om restriktiva åtgärder mot vissa personer, enheter och organ med hänsyn till situationen i Ukraina

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionen, särskilt artikel 29,

med beaktande av rådets beslut 2014/119/Gusp av den 5 mars 2014 om restriktiva åtgärder mot vissa personer, enheter och organ med hänsyn till situationen i Ukraina <sup>(1)</sup>, och

av följande skäl:

- (1) Den 5 mars 2014 antog rådet beslut 2014/119/Gusp.
- (2) Kriterierna för frysning av tillgångar för personer som är ansvariga för förskingring av ukrainska offentliga medel bör förtydligas.
- (3) Beslut 2014/119/Gusp bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

#### Artikel 1

Artikel 1.1 i beslut 2014/119/Gusp ska ersättas med följande:

”1. Alla penningmedel och ekonomiska resurser som tillhör, ägs av, innehas av eller kontrolleras av personer som har fastställts som ansvariga för förskingring av ukrainska offentliga medel och personer som är ansvariga för kränkningar av de mänskliga rättigheterna i Ukraina, och fysiska eller juridiska personer, enheter eller organ som har anknytning till dessa, enligt förteckningen i bilagan, ska frysas.

Vid tillämpningen av detta beslut innefattar personer som har fastställts som ansvariga för förskingring av ukrainska offentliga medel personer som är föremål för utredning av de ukrainska myndigheterna

- a) för förskingring av ukrainska offentliga medel eller tillgångar, eller för medverkan till detta, eller
- b) för missbruk av tjänsteställning som en offentlig tjänsteman gör sig skyldig till för att uppnå oskäligen fördelar för sig själv eller för en tredje part, vilket orsakar en förlust för ukrainska offentliga medel eller tillgångar, eller för medverkan till detta.”

#### Artikel 2

Detta beslut träder i kraft dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Utfärdat i Bryssel den 29 januari 2015.

På rådets vägnar  
F. MOGHERINI  
Ordförande

---

<sup>(1)</sup> EUTL 66, 6.3.2014, s. 26.

**KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEBESLUT (EU) 2015/144**

av den 28 januari 2015

**om fastställande av förfarandena för inlämning av ansökningar om stöd och utbetalning och information om dessa vad gäller nödgärder mot de djursjukdomar som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 652/2014***[delgivet med nr C(2015) 250]*

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 652/2014 av den 15 maj 2014 om fastställande av bestämmelser för förvaltningen av utgifter för livsmedelskedjan, djurhälsa, djurskydd, växtskydd och växtförökningsmaterial, och om ändring av rådets direktiv 98/56/EG, 2000/29/EG och 2008/90/EG, Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 178/2002, (EG) nr 882/2004 och (EG) nr 396/2005, Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/128/EG samt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2009, och om upphävande av rådets beslut 66/399/EEG, 76/894/EEG och 2009/470/EG <sup>(1)</sup>, särskilt artikel 36.5, och

av följande skäl:

- (1) I enlighet med artikel 6.1 i förordning (EU) nr 652/2014 får medlemsstater beviljas stöd för nödgärder som vidtas när förekomsten av en av de djursjukdomar som förtecknas i bilaga I till den förordningen har bekräftats.
- (2) För att garantera en sund ekonomisk förvaltning och för att snabbt få information om sjukdomsbekämpning är det ändamålsenligt att fastställa de datum då medlemsstaterna senast måste lämna in sina ansökningar om stöd och utbetalning samt att ange den information som måste lämnas. I synnerhet bör en första beräkning och en uppdaterad beräkning av medlemsstaternas utgifter lämnas.
- (3) Det är nödvändigt att ange den omräkningskurs som ska tillämpas på beräkningar och ansökningar om utbetalning från medlemsstater som inte har euro som sin nationella valuta.
- (4) De åtgärder som föreskrivs i detta beslut är förenliga med yttrandet från ständiga kommittén för växter, djur, livsmedel och foder.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

*Artikel 1***Preliminära uppgifter**

Medlemsstaterna ska inom 30 dagar efter det att förekomsten av en sjukdom som förtecknas i bilaga I till den förordningen officiellt bekräftats lämna preliminära uppgifter om de berörda djur- och produktkategorierna och deras marknadsvärde i form av en elektronisk fil i enlighet med mallen i bilaga I till detta beslut.

Samtidigt ska medlemsstaterna lämna en redogörelse för de pågående och planerade åtgärderna samt för den lagstiftning som ska tillämpas för att bestämma värdet på de djur och produkter för vilka ersättning ska betalas.

<sup>(1)</sup> EUT L 189, 27.6.2014, s. 1.

*Artikel 2***Uppgifter om beräknade kostnader**

Senast två månader efter det att förekomsten av sjukdomen officiellt bekräftats, ska medlemsstaterna, i en elektronisk fil i enlighet med mallen för den preliminära budgeten i bilaga II, lämna in en ansökan om stöd till kommissionen i enlighet med artikel 6.1 i förordning (EU) nr 652/2014 med uppgifter om följande:

- a) De beräknade kostnader för ersättning till ägare som avses i artikel 8.1 a och c i förordning (EU) nr 652/2014.
- b) De beräknade driftskostnader som avses i artikel 8.1 b och d–g i förordning (EU) nr 652/2014.
- c) I tillämpliga fall, de beräknade andra nödvändiga kostnader för utrotning av sjukdomen som avses i artikel 8.1 h i förordning (EU) nr 652/2014, med lämplig motivering.

Beskrivningen av de åtgärder som avses i artikel 1 ska betraktas som en del av ansökan om stöd.

Varannan månad efter det att medlemsstaterna lämnat de uppgifter som avses i första stycket ska de lägga fram uppdaterade uppgifter om de kostnader som avses i det stycket.

*Artikel 3***Ansökningar om utbetalning**

Inom sex månader från det slutdatum som fastställts i finansieringsbeslutet eller i bekräftelsen om utrotningen av sjukdomen, beroende på vilket som infaller först, ska medlemsstaterna lämna in följande till kommissionen:

- a) En ansökan om utbetalning av stöd för stödberättigande kostnader i form av en elektronisk fil i enlighet med mallen i bilaga III till detta beslut.
- b) Specificerade kostnader som stöder ansökan om utbetalning samt detaljerade uppgifter om de kostnader som uppstått och betalats för de olika kategorierna av stödberättigande utgifter i form av en elektronisk fil i enlighet med mallen i bilaga IV till detta beslut.
- c) En teknisk rapport i enlighet med bilaga V till detta beslut.

*Artikel 4***Omräkningskurs**

Då beloppen för en medlemsstats beräknade kostnader eller utgifter är i en annan valuta än euro, ska den berörda medlemsstaten räkna om dem till euro och tillämpa den senaste växelkurs som Europeiska centralbanken fastställt före den första dagen i den månad då medlemsstaten lämnar in sin ansökan om stöd.

*Artikel 5***Adressater**

Detta beslut riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 28 januari 2015.

*På kommissionens vägnar*  
Vytenis ANDRIUKAITIS  
*Ledamot av kommissionen*



## BILAGA II

## PRELIMINÄR BUDGET ENLIGT ARTIKEL 2

## PRELIMINÄR BUDGET

Senast två månader efter det att förekomsten av sjukdomen officiellt bekräftats; därefter varannan månad

Ska skickas till: [SANCO-CONSULT-G5@ec.europa.eu](mailto:SANCO-CONSULT-G5@ec.europa.eu)

<b>Första inlämning</b>	<input type="checkbox"/>		
<b>Uppdatering</b>	<input type="checkbox"/>		
<b>Från och med</b>	<input type="text" value="DD/MM/ÅÅ"/>	<b>till och med</b>	<input type="text" value="DD/MM/ÅÅ"/>
<b>Utbrottets referensnr</b>	<input type="text" value="Medlemsstat/sjukdom/år"/>		
Kontaktperson för denna budget:	<input type="text"/>		
Telefon:	<input type="text"/>		
E-postadress:	<input type="text"/>		

Direkta kostnader – Ersättning –		Totalt (i euro, exkl. moms)
Typ av djur/produkt	Kvantitet	
<b>Delsumma:</b>		EUR –

Direkta kostnader – Driftskostnader –	Totalt (i euro, exkl. moms)
Slakt/avlivning	
Rengöring, desinficering och insektsbekämpning	
Transport och destruktion av foder och utrustning	
Inköp, lagring, administration eller distribution av vaccin	
Transport och bortskaffande av kadaver	
Andra nödvändiga kostnader (artikel 8.1 h i förordning (EU) nr 652/2014)	
<b>Delsumma:</b>	EUR –

Indirekta kostnader – Allmänna omkostnader 7 % –	Totalt (i euro, exkl. moms )
Omkostnader för andra direkta kostnader än ersättning	
Delsumma:	EUR –
<b>TOTALT</b>	EUR –

Datum:

DD/MM/ÅÅ

Den ansvariges  
namn:

Namnteckning:

## BILAGA III

## ANSÖKAN OM UTBETALNING ENLIGT ARTIKEL 3 a

## ANSÖKAN OM UTBETALNING

Efter finansieringsbeslutet: inom 6 mån. efter slutdatumet eller bekräftelsen om utrotningen av sjukdomen,  
beroende på vilket som infaller först

Ska skickas till: [SANCO-CONSULT-G5@ec.europa.eu](mailto:SANCO-CONSULT-G5@ec.europa.eu)

Från och med

DD/MM/ÅÅ

till och med

DD/MM/ÅÅ

Utbrottets referensnr

Medlemsstat/sjukdom/år

Kontaktperson för denna  
ansökan om utbetalning:

Telefon:

E-postadress:

Direkta kostnader – Ersättning –		Totalt (i euro, exkl. moms)
Typ av djur/produkt	Kvantitet	
Delsumma:		EUR –

Direkta kostnader – Driftskostnader –		Totalt (i euro, exkl. moms)
Slakt/avlivning		
Rengöring, desinficering och insektsbekämpning		
Transport och destruktion av foder och utrustning		
Inköp, lagring, administration eller distribution av vaccin		
Transport och bortskaffande av kadaver		
Andra nödvändiga kostnader (artikel 8.1 h i förordning (EU) nr 652/2014)		
Delsumma:		EUR –



Indirekta kostnader – Allmänna omkostnader 7 % –	Totalt (i euro, exkl. moms)
Omkostnader för andra direkta kostnader än ersättning (7 %)	
Delsumma:	EUR –
<b>TOTALT</b>	EUR –

### Stödmottagarens uttalande

Utgifterna är faktiska och korrekt redovisade. Kostnaderna överensstämmer med de resurser som använts för arbetet, och resurserna var ändamålsenliga och nödvändiga för arbetet. Kostnaderna uppstod som och klassificeras som stödberättigande kostnader. Alla handlingar som styrker utgifterna finns tillgängliga för granskning. Det har inte ansökts om annat stöd från unionen för åtgärden och samtliga intäkter från åtgärden redovisas till kommissionen. Kontrollförfaranden har inrättats, särskilt för att kontrollera att de angivna beloppen stämmer och för att förhindra, påvisa och rätta till oegentligheter.

Datum:

Namnteckning:

Den ansvariges namn:

BILAGA IV

DETALJERADE UPPGIFTER OM KOSTNADERNA ENLIGT ARTIKEL 3 b

ERSÄTTNING – ANSÖKAN OM UTBETALNING

Tidsfrist för ansökan:

Efter finansieringsbeslutet: inom 6 mån. efter slutdatumet eller bekräftelsen om utrotningen av sjukdomen, beroende på vilket som infaller först

Utbrottets referensnr

SVIN

ADNS-nr	Datum för bekräftelse av misstanke	Anläggningens identifieringsnummer	Jordbrukare		Djurägare		Slakt		Destruktionsmetod			Vikt vid destruktions	Antal djur per kategori				Utbetalat belopp för djurets värde, per kategori				Genomsnittligt enhetsvärde per kategori				Total ersättning (exkl. moms)	Utbetalningsdatum													
			Namn	Anläggningens läge	Namn	Slaktdatum	Gård	Slakteri	Konverteringsanläggning	Förbränning på plats	Annan (specificera)		Suggor	Galtar	Smågrisar	Svin	Suggor	Galtar	Smågrisar	Svin	Suggor	Galtar	Smågrisar	Svin															
<b>Totalt</b>																																							

BOSKAP

ADNS-nr	Datum för bekräftelse av misstanke	Anläggningens identifieringsnummer	Jordbrukare		Djurägare		Slakt		Destruktionsmetod			Vikt vid destruktions	Antal djur per kategori				Utbetalat belopp för djurets värde, per kategori				Genomsnittligt enhetsvärde per kategori				Total ersättning (exkl. moms)	Utbetalningsdatum															
			Namn	Anläggningens läge	Namn	Slaktdatum	Gård	Slakteri	Konverteringsanläggning	Förbränning på plats	Annan (specificera)		Kor	Kvigor	Kalvar	Tjurar	Kor	Kvigor	Kalvar	Tjurar	Kor	Kvigor	Kalvar	Tjurar																	
<b>Totalt</b>																																									





## DRIFTSKOSTNADER – ANSÖKAN OM ERSÄTTNING

Tidsfrist för ansökan:	Efter finansieringsbeslutet: inom 6 mån. efter slutdatumet eller bekräftelsen om utrotningen av sjukdomen, beroende på vilket som infaller först.
------------------------	---

Utbrottets referensnr	MEDLEMSSTAT/SJUKDOM/ÅR
-----------------------	------------------------

Slakt och avlivning				
ADNS-nr	Anläggning nr	Fakturans belopp exkl. moms	Leverantörens namn	Utbetalningsdatum
<b>Totalt</b>				

Rengöring, desinficering och insektsbekämpning (anläggningar och utrustning)				
ADNS-nr	Anläggning nr	Fakturans belopp exkl. moms	Leverantörens namn	Utbetalningsdatum
<b>Totalt</b>				

Transport och destruktion av kontaminerat foder och kontaminerad utrustning				
ADNS-nr	Anläggning nr	Fakturans belopp exkl. moms	Leverantörens namn	Utbetalningsdatum
<b>Totalt</b>				

Transport och bortskaffande av kadaver				
ADNS-nr	Anläggning nr	Fakturans belopp exkl. moms	Leverantörens namn	Utbetalningsdatum
<b>Totalt</b>				

Andra nödvändiga kostnader för utrotning av sjukdomen				
ADNS-nr	Anläggning nr	Fakturans belopp exkl. moms	Leverantörens namn	Utbetalningsdatum
<b>Totalt</b>				

TOTALT
--------

Slakt och avlivning

Rengöring, desinficering och insektsbekämpning (anläggningar och utrustning)

Transport och destruktion av kontaminerat foder och kontaminerad utrustning

Inköp, lagring, administration eller distribution av vaccin

Transport och bortskaffande av kadaver

Andra nödvändiga kostnader för utrotning av sjukdomen (specificera)

				<b>Totalt</b>	
--	--	--	--	---------------	--

## BILAGA V

**INNEHÅLLET I DEN TEKNISKA RAPPORTEN ENLIGT ARTIKEL 3 c**

Den slutliga tekniska rapporten ska innehålla åtminstone följande uppgifter:

1. De datum då genomförandet av åtgärderna inleddes och avslutades.
  2. En beskrivning av de tekniska åtgärder som vidtagits, inklusive nyckeltal.
  3. Epidemiologiska kartor.
  4. Uppgifter om i vilken omfattning målen har uppnåtts och tekniska svårigheter.
  5. Resultat av epidemiologiska undersökningar.
  6. Övriga relevanta epidemiologiska uppgifter: dödlighet, sjuklighet, åldersfördelningen för döda djur och av positiva resultat, påträffade lesioner och förekomsten av vektorer etc.
-

## AKTER SOM ANTAS AV ORGAN SOM INRÄTTATS GENOM INTERNATIONELLA AVTAL

Numret ges endast som exempel.

Endast FN/ECE-texterna i original har bindande folkrättslig verkan. Dessa föreskrifters status och dagen för deras ikraftträdande bör kontrolleras i den senaste versionen av FN/ECE:s statusdokument TRANS/WP.29/343, som finns på <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocsts.html>

### **Föreskrifter nr 78 från Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (FN/ECE) – Enhetliga bestämmelser för typgodkännande av fordon i kategorierna L<sub>1</sub>, L<sub>2</sub>, L<sub>3</sub>, L<sub>4</sub> och L<sub>5</sub> med avseende på bromsning [2015/145]**

Inbegripet all giltig text till och med:

Supplement 2 till ändringsserie 03 – dag för ikraftträdande: 23 juni 2010

#### INNEHÅLL

#### FÖRESKRIFTER

1. Tillämpningsområde
2. Definitioner
3. Ansökan om typgodkännande
4. Typgodkännande
5. Specifikationer
6. Provingar
7. Ändringar av fordonstyp eller bromssystem och utökning av typgodkännande
8. Produktionsöverensstämmelse
9. Övergångsbestämmelser
10. Påföljder vid bristande produktionsöverensstämmelse
11. Slutgiltigt upphörande av produktionen
12. Namn- och adressuppgifter för de tekniska tjänster som ansvarar för typgodkännandeprovningarna och för typgodkännandemyndigheterna

#### BILAGOR

Bilaga 1 – Meddelande om beviljat, utökat, ej beviljat eller återkallat typgodkännande eller om slutgiltigt upphörande av produktionen av en fordonstyp i kategori L med avseende på bromsning enligt föreskrifter nr 78

Bilaga 2 – Typgodkännandemärkets utformning

Bilaga 3 – Provningsförhållanden, provningsförfaranden och prestandakrav



## 1. TILLÄMPNINGSSOMRÅDE

Dessa föreskrifter ska tillämpas på fordon i kategorierna L<sub>1</sub>, L<sub>2</sub>, L<sub>3</sub>, L<sub>4</sub> och L<sub>5</sub> <sup>(1)</sup>.

Dessa kategorier omfattar inte följande:

- a) Fordon med en högsta tillåtna hastighet  $V_{max} < 25$  km/tim.
- b) Fordon utrustade för funktionshindrade personer.

## 2. DEFINITIONER

I dessa föreskrifter gäller följande definitioner:

- 2.1 *system med låsningsfria bromsar*: ett system som känner av hjulglidning och automatiskt anpassar det tryck som förmedlar bromskrafterna till hjulet eller hjulen för att begränsa hjulglidningens omfattning.
- 2.2 *typgodkännande av ett fordon*: godkännande av en fordonstyp med avseende på bromsning.
- 2.3 *grundprovningsskörningar*: en bromsning eller en rad bromsningar som utförs för att fastställa prestandan hos bromsen innan den ska genomgå ytterligare provningar, såsom uppvärmningsförfaranden eller bromsningar med våta bromsar.
- 2.4 *broms*: de delar av bromssystemet där de krafter som motverkar fordonets rörelse utvecklas.
- 2.5 *bromssystem*: en kombination av delar som består av manöverorganet, kraftöverföringen och bromsen, med undantag av motorn, vars uppgift är att successivt minska hastigheten hos ett fordon i rörelse, få det att stanna och hålla det stillastående när det stannat.
- 2.6 *kombinerat bromssystem (CBS)*:  
för fordonskategorierna L<sub>1</sub> och L<sub>3</sub>, ett färdbrämssystem där minst två bromsar på olika hjul manövreras genom aktivering av ett enda manöverorgan,  
  
för fordonskategorierna L<sub>2</sub> och L<sub>5</sub>, ett färdbrämssystem där bromsarna på alla hjul manövreras genom aktivering av ett enda manöverorgan,  
  
för fordonskategori L<sub>4</sub>, ett färdbrämssystem där bromsarna på åtminstone fram- och bakhjulen manövreras genom aktivering av ett enda manöverorgan (om bakhjulet och sidvagnshjulet bromsas med hjälp av samma bromssystem, betraktas detta som bakhjulsbromsen).
- 2.7 *bromssystemkomponenter*: en av de enskilda delar som efter sammansättning utgör bromssystemet.
- 2.8 *manöverorgan*: den del som föraren aktiverar direkt för att tillhandahålla eller kontrollera den energi som krävs för att bromsa fordonet tills kraftöverföring sker.
- 2.9 *olika typer av bromssystem*: anordningar som skiljer sig åt i sådana väsentliga avseenden som att
  - a) de innehåller komponenter med olika egenskaper,
  - b) de innehåller en komponent som är tillverkad av material med andra egenskaper eller en komponent som har avvikande form eller storlek,
  - c) deras komponenter har satts samman på ett annat sätt.
- 2.10 *förarens vikt*: en förarens nominella vikt, som förutsätts vara 75 kg (fördelat på 68 kg personvikt på sätet och 7 kg bagagevikt).
- 2.11 *frikopplad motor*: när motorn inte längre är kopplad till drivhjulet (drivhjulen).
- 2.12 *bruttovikt eller maximivikt*: lastens högsta tekniskt tillåtna totalvikt såsom den anges av tillverkaren.

<sup>(1)</sup> Enligt definitionen i den konsoliderade resolutionen om fordonskonstruktion (R.E.3), dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.2, punkt 2.

- 2.13 *bromsarnas ursprungliga temperatur*: temperaturen hos den varmaste bromsen före varje bromsanvändning.
- 2.14 *lastad*: lastad så att bruttovikten uppnås enligt definitionen i punkt 2.12.
- 2.15 *lätt lastad*: fordonets vikt i körklart skick plus 15 kg för provningsutrustning, eller i lastat tillstånd, beroende på vilken vikt som är lägst. När det gäller provningen av bromssystemet med låsningsfria bromsar på en yta med låg friktion (punkt 9.4–9.7 i bilaga 3) ökas testutrustningens vikt till 30 kg så att uteliggande stöd inbegrips.
- 2.16 *vikt i körklart skick*: summan av det olastade fordonets vikt och förarens vikt.
- 2.17 *toppbromskoefficient (PBC)*: måttet på ytfriktionen mellan däck och väg beräknat på maximal retardation för ett rullande däck.
- 2.18 *servobromssystem*: ett bromssystem där den energi som fordras för att åstadkomma bromskraften tillhandahålls av förarens fysiska ansträngning med stöd av en eller flera anordningar som tillför energi, till exempel med hjälp av vakuum (med en vakuumförstärkare).
- 2.19 *sekundärt bromssystem*: det andra färdbrämssystemet på ett fordon som är utrustat med ett kombinerat bromssystem.
- 2.20 *färdbrämssystem*: ett bromssystem som används för att sakta ned fordonet när det är i rörelse.
- 2.21 *enkelt bromssystem*: ett bromssystem som påverkar endast en axel.
- 2.22 *delat bromssystem*: ett bromssystem som driver bromsarna på alla hjulen och omfattar två eller flera delsystem som aktiveras med ett enda manöverorgan, vilket är utformat så att ett enstaka fel i ett av delsystemen, till exempel läckage i ett hydrauliskt delsystem, inte sätter ned funktionen hos ett annat delsystem.
- 2.23 *bromssträcka*: den sträcka som fordonet tillryggalägger från det ögonblick föraren börjar aktivera bromsmanöverorganet till dess att fordonet har stannat helt och hållet. Vid provningar där två manöverorgan aktiveras samtidigt, mäts den tillryggalagda sträckan från det ögonblick då det första manöverorganet aktiveras.
- 2.24 *provningshastighet*: avses fordonets hastighet som börjar mätas i det ögonblick då föraren aktiverar bromsmanöverorganet eller bromsmanöverorganen. Vid provningar där två manöverorgan aktiveras samtidigt, börjar fordonets hastighet mätas i det ögonblick då det första manöverorganet aktiveras.
- 2.25 *kraftöverföring*: den kombination av komponenter som utgör den funktionella kopplingen mellan manöverorganet och bromsen.
- 2.26 *olastad fordonsvikt*: den nominella fordonsvikten såsom den anges av tillverkaren (tillverkarna), inklusive all fabriksmonterad utrustning för fordonets normala drift (till exempel brandsläckare, verktyg, reservhjul) och kylvätska, olja, 90 % bränsle och 100 % annan gas eller vätska, enligt tillverkarens anvisningar.
- 2.27 *fordonstyp*: fordon i en underkategori till kategori L som inte avviker i sådana väsentliga avseenden som
- fordonskategorin enligt definitionen i den konsoliderade resolutionen (R.E.3),
  - fordonets totalvikt enligt definitionen i punkt 2.12,
  - viktfordelningen mellan axlarna,
  - Vmax,
  - en annan typ av bromsanordning,
  - axlarnas antal och placering,
  - motortyp,
  - växlarnas antal och utväxlingsförhållandena,
  - slutväxelns utväxlingsförhållande,
  - däckdimensionerna.

- 2.28 *V<sub>max</sub>*: antingen den hastighet som kan uppnås genom acceleration vid maximal hastighet från stillastående under en sträcka på 1,6 km på ett jämnt underlag med ett lätt lastat fordon, eller den hastighet som uppmäts i enlighet med ISO 7117:1995,
- 2.29 *hjulslåsning*: det tillstånd som uppstår när det finns ett glidförhållande på 1,00.
3. ANSÖKAN OM TYPGODKÄNNANDE
- 3.1 Ansökan om typgodkännande för en fordonstyp med avseende på bromsning ska lämnas in av fordonstillverkaren eller av fordonstillverkarens behöriga ombud.
- 3.2 Den ska åtföljas av nedanstående dokument i tre exemplar och följande närmare upplysningar:
- 3.2.1 En beskrivning av fordonstypen med avseende på de uppgifter som anges i punkt 2.27. De specifika numren och/eller symbolerna för fordonstypen och motortypen ska anges.
- 3.2.2 En förteckning över de vederbörligen identifierade komponenter som utgör bromsanordningen.
- 3.2.3 En skiss över det monterade bromssystemet och en beskrivning av komponenternas placering på fordonet.
- 3.2.4 Detaljerade ritningar av varje komponent så att den lätt kan lokaliseras och identifieras.
- 3.3 Ett fordon som är representativt för den fordonstyp som ska godkännas ska lämnas in till den tekniska tjänst som ansvarar för typgodkännandeprovningarna.
4. TYPGODKÄNNANDE
- 4.1 Om det fordon som lämnas in för typgodkännande enligt dessa föreskrifter uppfyller kraven i punkterna 5 och 6 ska typgodkännande beviljas för den fordonstypen.
- 4.2 Varje godkänd typ ska tilldelas ett typgodkännandenummer. De två första siffrorna i numret (för närvarande 03, motsvarande ändringsserie 03, för föreskrifterna i deras ursprungliga lydelse) ska hänvisa till den ändringsserie (innehållande de senaste större tekniska ändringarna av föreskrifterna) som gäller vid tidpunkten för utfärdandet av typgodkännandet. En och samma part i överenskommelsen får inte tilldela en annan fordonstyp, eller samma fordonstyp som är försedd med en annan typ av bromsanordning, samma typgodkännandenummer.
- 4.3 Ett meddelande om beviljat, utökat, ej beviljat eller återkallat typgodkännande eller om slutgiltigt upphörande av produktionen av en fordonstyp enligt dessa föreskrifter ska lämnas till de parter i överenskommelsen som tillämpar dessa föreskrifter, med hjälp av en meddelandebblankett enligt förlagan i bilaga 1 till dessa föreskrifter.
- 4.4 Varje fordon som överensstämmer med en fordonstyp som godkänts enligt dessa föreskrifter ska på ett väl synligt och lättillgängligt ställe som anges i typgodkännandentyget vara märkt med ett internationellt typgodkännandemärke bestående av följande:
- 4.4.1 En cirkel som omger bokstaven "E", följd av det särskiljande landsnumret för det land som beviljat typgodkännandet <sup>(1)</sup>.
- 4.4.2 Numret på dessa föreskrifter, följt av bokstaven "R", ett bindestreck och typgodkännandenumret till höger om den cirkel som föreskrivs i punkt 4.4.1.
- 4.5 Om fordonet överensstämmer med en fordonstyp som, enligt en eller flera föreskrifter som bifogats överenskommelsen, godkänts i det land som beviljat typgodkännande enligt dessa föreskrifter, behöver inte den symbol som föreskrivs i punkt 4.4.1 upprepas; i detta fall ska föreskrifternas nummer, typgodkännandenumren samt tilläggsymbolerna för alla de föreskrifter enligt vilka typgodkännande har utfärdats i det land som utfärdat typgodkännande enligt dessa föreskrifter, anges i lodräta kolumner till höger om den symbol som föreskrivs i punkt 4.4.1.
- 4.6 Typgodkännandemärket ska vara lätt läsbart och outplånligt.

(1) De särskiljande numren för parterna i 1958 års överenskommelse återges i bilaga 3 till den konsoliderade resolutionen om fordonskonstruktion (R.E.3), dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.2/Amend.1.

- 4.7 Typgodkännandemärket ska placeras nära eller på den fordonstypsskylt som tillverkaren anbringat.
- 4.8 I bilaga 2 till dessa föreskrifter ges exempel på utformningar av typgodkännandemärken.
5. SPECIFIKATIONER
- 5.1 Krav på bromssystemet
- 5.1.1 Varje fordon ska uppfylla kraven för var och en av de provningar som anges för ett fordon i en kategori och för fordonets bromskännetecken.
- 5.1.2 Drift av färbromssystemets manöverorgan
- Fordonen ska vara utformade så att föraren ska kunna aktivera färbromssystemets manöverorgan sittande i normal körställning och med båda händerna på ratten.
- 5.1.3 Drift av det sekundära bromssystemets manöverorgan
- Fordonen ska vara utformade så att föraren ska kunna aktivera det sekundära bromssystemets manöverorgan sittande i normal körställning och med minst en hand på ratten.
- 5.1.4 Parkeringsbromssystemet
- Om ett parkeringsbromssystem finns inmonterat ska det hålla fordonet stilla i den lutning som föreskrivs i punkt 8.2 i bilaga 3.
- Parkeringsbromssystemet ska
- ha ett manöverorgan som är skilt från färbromssystemets manöverorgan och
  - hållas kvar i låst läge med hjälp av enbart mekaniska anordningar.
- Fordonen ska vara utformade så att föraren ska kunna aktivera parkeringsbromssystemet sittande i normal körställning.
- 5.1.5 Tvåhjuliga fordon i kategorierna  $L_1$  och  $L_3$  ska vara försedda med antingen två separata färbromssystem, eller ett delat färbromssystem, med minst en broms som verkar på framhjulet och minst en broms som verkar på bakhjulet.
- 5.1.6 Trehjuliga fordon i kategori  $L_4$  ska uppfylla de krav för bromssystem som anges i punkt 5.1.5. Det fordras ingen broms sidovagnshjulet om fordonet uppfyller de prestandakrav som föreskrivs i bilaga 3.
- 5.1.7 Trehjuliga fordon i kategori  $L_2$  ska vara försedda med ett parkeringsbromssystem och ett av följande färbromssystem:
- två separata färbromssystem, utom kombinerade bromssystem, som verkar på bromsarna på alla hjulen när de används tillsammans, eller
  - ett delat färbromssystem, eller
  - ett kombinerat färbromssystem som verkar på bromsarna på alla hjulen och ett sekundärt bromssystem som får vara parkeringsbromssystemet.
- 5.1.8 Fordon i kategori  $L_5$  ska vara försedda med
- 5.1.8.1 ett parkeringsbromssystem och
- 5.1.8.2 ett färbromssystem som aktiveras med foten och verkar på bromsarna på alla hjulen, antingen genom
- ett delat färbromssystem eller
  - ett kombinerat bromssystem som verkar på bromsarna på alla hjulen och ett sekundärt bromssystem som kan vara parkeringsbromssystemet.

- 5.1.9 I sådana fall då två separata färdbrömsystem är installerade kan systemen dela en gemensam broms, om ett fel i det ena systemet inte påverkar prestandan hos det andra.
- 5.1.10 För fordon som använder hydraulisk vätska vid överföring av bromskraften ska huvudcyindern ha
- a) en separat förseglad täckt behållare för varje bromssystem,
  - b) en minsta behållarvolym som motsvarar 1,5 gånger den skillnad i slagvolym som krävs för att uppfylla villkoren för allt från nya belägg till helt nedslitna belägg under den mest ogynnsamma bromsinställningen, och
  - c) en behållare där vätskenivån är synlig för kontroll utan att locket måste avlägsnas.
- 5.1.11 Alla varningslampor ska vara monterade inom synhåll för föraren.
- 5.1.12 Fordon som är utrustade med ett delat färdbrömsystem ska vara försedda med en röd varningslampa, som ska aktiveras
- a) när det uppstår ett hydrauliskt fel vid tillämpningen av en kraft  $\leq 90$  N på manöverorganet eller
  - b) utan aktivering av bromsmanöverorganet, när bromsvätskenivån i huvudcynderns behållare sjunker under
    - i) nivån enligt tillverkarens anvisningar, och
    - ii) en nivå som är mindre än eller lika med hälften av vätskebehållarens kapacitet.

För att varningslampans funktion ska kunna kontrolleras ska den tändas genom aktivering av tändningsnyckeln och släckas när kontrollen är klar. När tändningsnyckeln är i på-läget ska varningslampan fortsätta att lysa så länge det finns ett fel.

- 5.1.13 Fordon som är utrustade med ett system med låsningsfria bromsar ska vara försedda med en gul varningslampa. Lampan ska tändas när det uppstår ett fel som påverkar genereringen eller överföringen av signaler i fordonets system med låsningsfria bromsar.

För att varningslampans funktion ska kunna kontrolleras ska den tändas genom aktivering av tändningsnyckeln och släckas när kontrollen är klar.

När tändningsnyckeln är i på-läget ska varningslampan fortsätta att lysa så länge ett fel består.

## 5.2 Hållbarhet

- 5.2.1 Det ska kompenseras för slitage av bromsarna med hjälp av ett system för automatisk eller manuell justering.
- 5.2.2 Antingen ska friktionsmaterialets tjocklek vara synligt utan isärtagning eller, när friktionsmaterialet inte är synligt, ska slitage bedömas med hjälp av en anordning som är utformad för detta ändamål.
- 5.2.3 Under alla provningar som dessa föreskrifter omfattar och när de avslutats, ska friktionsmaterialet inte lossna och bromsvätskan inte läcka.

## 5.3 Mätning av dynamisk prestanda

Metoden som används för att mäta prestanda är den som anges i respektive provning i bilaga 3. Färdbrömsystemets prestanda kan mätas på följande tre sätt:

- 5.3.1 Medelvärde för fullt utvecklad retardation (MFDD):

Beräkning av MFDD

$$d_m = \frac{V_b^2 - V_c^2}{25,92 \cdot (S_c - S_b)} \text{ i m/s}^2$$

där

$d_m$  = medelvärdet för fullt utvecklad retardation,

$V_1$  = fordonets hastighet när föraren aktiverar manöverorganet,

$V_b$  = fordonets hastighet vid 0,8  $V_1$  i km/tim,

$V_e$  = fordonets hastighet vid 0,1  $V_1$  i km/tim,

$S_b$  = tillryggalagd sträcka mellan  $V_1$  och  $V_b$  i meter,

$S_e$  = tillryggalagd sträcka mellan  $V_1$  och  $V_e$  i meter.

### 5.3.2 Bromssträcka:

Grundas på de grundläggande ekvationerna för rörelse:

$$S = 0,1 \cdot V + (X) \cdot V^2$$

där

$S$  = bromssträckan i meter,

$V$  = fordonets hastighet i km/tim,

$X$  = en variabel som grundas på kravet för varje provning.

Följande formel kan användas för beräkning av den korrigerade bromssträckan med hjälp av fordonets egentliga provningshastighet:

$$S_s = 0,1 \cdot V_s + (S_a - 0,1 \cdot V_a) \cdot V_s^2 / V_a^2$$

där

$S_s$  = korrigerad bromssträcka i meter,

$V_s$  = fordonets angivna provningshastighet i km/tim,

$S_a$  = egentlig bromssträcka i meter,

$V_a$  = fordonets egentliga provningshastighet i km/tim.

*Observera:* Denna ekvation gäller endast när den egentliga provningshastigheten ( $V_a$ ) ligger inom  $\pm 5$  km/tim av den angivna provningshastigheten ( $V_s$ ).

### 5.3.3 Kontinuerlig mätning av retardation:

För inslipningsförfarandet och provningar såsom förfarandet för våta bromsar samt värmeavmatnings- och uppvärmningsförfarandena, mäts fordonets ögonblickliga retardation kontinuerligt från den tidpunkt då en kraft anbringas på bromsens manöverorgan tills dess att fordonet stannar.

## 5.4 Bromsbeläggmaterial:

Bromsbelägg ska inte innehålla asbest.

## 6. PROVNINGAR

De bromsprovningar (provningsförhållanden och provningsförfaranden) som fordon som inlämnats för typgodkännande ska genomgå, och den bromsverkan som krävs, föreskrivs i bilaga 3 till dessa föreskrifter.

## 7. ÄNDRINGAR AV FORDONSTYP ELLER BROMSSYSTEM OCH UTÖKNING AV TYPGODKÄNNANDE

7.1 Varje ändring av fordonstypen eller dess bromssystem ska meddelas den myndighet som godkänt fordonstypen. Myndigheten kan då antingen

7.1.1 anse att ändringarna sannolikt inte kommer att få några märkbara negativa effekter och att fordonet ändå fortfarande uppfyller kraven, eller

7.1.2 inkräva ytterligare en provningsrapport från den tekniska tjänst som ansvarar för genomförandet av provningarna.

7.2 Bekräftelse på beviljat typgodkännande eller avslag på ansökan om typgodkännande ska med angivande av ändringarna meddelas de parter i överenskommelsen som tillämpar dessa föreskrifter genom det förfarande som anges i punkt 4.3.

- 7.3 Den behöriga myndighet som utfärdar utökningar av typgodkännanden ska tilldela varje meddelandebblankett som upprättats för en sådan utökning ett serienummer.
8. PRODUKTIONSÖVERENSSTÄMMELSE
- 8.1 Alla fordon (fordonssystem) som typgodkänns enligt dessa föreskrifter ska tillverkas på ett sådant sätt att de överensstämmer med den godkända typen genom att de uppfyller kraven i punkt 5.
- 8.2 För verifiering av att kraven i punkt 8.1 är uppfyllda ska lämpliga produktionskontroller utföras.
- 8.3 Innehavaren av typgodkännandet ska i synnerhet
- 8.3.1 försäkra sig om att det finns effektiva system för kontroll av produkternas kvalitet,
- 8.3.2 ha tillgång till nödvändig kontrollutrustning för att kontrollera överensstämmelsen för varje godkänd typ,
- 8.3.3 försäkra sig om att uppgifter om provningsresultat dokumenteras och att de bifogade dokumenten finns tillgängliga under en tidsperiod som bestäms av typgodkännandemyndigheten,
- 8.3.4 analysera resultaten av varje typ av provning för att verifiera och säkerställa produkttegenskapernas stabilitet och ta hänsyn till variationer i industriell produktion,
- 8.3.5 försäkra sig om att för varje produkttyp åtminstone provningarna som föreskrivs i bilaga 3 till dessa föreskrifter utförs, och
- 8.3.6 försäkra sig om att om något eller några stickprov eller provningsdelar uppvisar bristande överensstämmelse med den berörda provningstypen ska detta föranleda nya stickprov och ny provning. Alla nödvändiga åtgärder ska vidtas för att återställa produktionsöverensstämmelsen i fråga.
- 8.4 Den behöriga myndighet som beviljat typgodkännandet får när som helst granska de metoder för kontroll av produktionsöverensstämmelse som är tillämpliga på varje produktionsenhet.
- 8.4.1 Vid varje inspektion ska provningsrapporter och uppgifter om produktionen visas för inspektören.
- 8.4.2 Inspektören får välja ut provexemplar slumpvis för provning i tillverkarens laboratorium. Minsta antal stickprover får fastställas i förhållande till resultaten från tillverkarens egen kontroll.
- 8.4.3 När kvalitetsnivån förefaller otillfredsställande eller när det verkar nödvändigt att kontrollera giltigheten hos de provningar som utförts med tillämpning av punkt 8.4.2 ska inspektören ta prov som ska sändas till den tekniska tjänst som utfört typgodkännandeprovningarna.
- 8.4.4 Den behöriga myndigheten får utföra varje provning som föreskrivs i dessa föreskrifter.
- 8.4.5 De inspektioner som den behöriga myndigheten bemyndigar ska i normalfallet utföras en gång vartannat år. Om resultaten vid en inspektion är otillfredsställande, ska den behöriga myndigheten försäkra sig om att samtliga nödvändiga åtgärder vidtas för att så snabbt som möjligt återupprätta produktionens överensstämmelse med den godkända typen.
9. ÖVERGÅNGSBESTÄMMELSER
- 9.1 Från och med dagen för det officiella ikraftträdandet av ändringsserie 03 till dessa föreskrifter får ingen av de parter i överenskommelsen som tillämpar dessa föreskrifter vägra att ta emot en ansökan om typgodkännande enligt dessa föreskrifter i deras ändrade lydelse enligt ändringsserie 03. På begäran av tillverkaren får de parter i överenskommelsen som tillämpar dessa föreskrifter samtycka till att tillämpa dessa ändringar före den dag de träder i kraft.
- 9.2 När 24 månader förlöpt sedan det officiella ikraftträdande som nämns i punkt 9.1 ska de parter i överenskommelsen som tillämpar dessa föreskrifter bevilja godkännanden endast om fordonstypen uppfyller kraven i dessa föreskrifter i deras ändrade lydelse enligt ändringsserie 03.

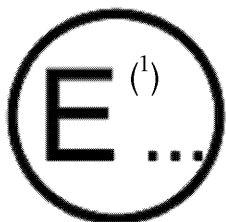
- 9.3 Typgodkännanden som beviljas före utgången av 24-månadersperioden efter det officiella ikraftträdandet ska upphöra att gälla 48 månader efter ikraftträdandet som nämns i punkt 9.1, om inte den part i överenskommelsen som beviljade typgodkännandet underrättar de andra parter i överenskommelsen som tillämpar dessa föreskrifter om att de typgodkända fordonen uppfyller kraven i dessa föreskrifter i deras ändrade lydelse enligt ändringsserie 03.
- 9.4 Trots ovanstående övergångsbestämmelser är de parter i överenskommelsen som börjar tillämpa dessa föreskrifter efter dagen för ikraftträdandet av den senaste ändringsserien inte skyldiga att godta typgodkännanden som beviljats i enlighet med någon tidigare ändringsserie till dessa föreskrifter.
10. PÅFÖLJDER VID BRISTANDE PRODUKTIONSÖVERENSSTÄMMELSE
- 10.1 Ett godkännande som beviljats för en fordonstyp i enlighet med dessa föreskrifter kan återkallas om kraven i punkt 8.1 inte uppfylls eller om ett fordon av denna typ utan framgång genomgått kontrollerna enligt punkt 8.3.
- 10.2 Om någon av de parter i överenskommelsen som tillämpar dessa föreskrifter återkallar ett typgodkännande som den tidigare beviljat ska den genast rapportera detta till de övriga parter i överenskommelsen som tillämpar dessa föreskrifter, med hjälp av en meddelandebblankett som i slutet ska vara försedd med en underskriven och daterad notering med lydelsen "SLUTGILTIGT UPPHÖRANDE AV TILLVERKNINGEN" i versaler.
11. SLUTGILTIGT UPPHÖRANDE AV PRODUKTIONEN
- En innehavare av ett typgodkännande som slutgiltigt upphör med sin produktion av ett fordon som typgodkänts i enlighet med dessa föreskrifter ska underrätta typgodkännandemyndigheten om detta. Myndigheten ska då rapportera detta till de övriga parter i överenskommelsen som tillämpar dessa föreskrifter, med hjälp av en meddelandebblankett som i slutet ska vara försedd med en underskriven och daterad notering med lydelsen "SLUTGILTIGT UPPHÖRANDE AV TILLVERKNINGEN" i versaler.
12. NAMN- OCH ADRESSUPPGIFTER FÖR DE TEKNISKA TJÄNSTER SOM ANSVARAR FÖR TYPGODKÄNNANDEPROVNINGARNA OCH FÖR TYPGODKÄNNANDEMYNDIGHETERNA
- De parter i överenskommelsen som tillämpar dessa föreskrifter ska meddela Förenta nationernas sekretariat namn- och adressuppgifter för de tekniska tjänster som ansvarar för typgodkännandeprovning, och för de typgodkännandemyndigheter till vilka sådana intyg om beviljat, utökat, ej beviljat eller återkallat typgodkännande som utfärdats i andra länder ska sändas.
-



## BILAGA 1 (\*)

## MEDDELANDE

(Största format: A4 (210 × 297 mm))



Utfärdat av: Myndighetens namn

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

Om <sup>(2)</sup>:

BEVILJAT TYPGODKÄNNANDE

UTÖKAT TYPGODKÄNNANDE

EJ BEVILJAT TYPGODKÄNNANDE

ÅTERKALLAT TYPGODKÄNNANDE

SLUTGILTIGT UPPHÖRANDE AV PRODUKTIONEN

av en fordonstyp i kategori L med avseende på bromsning enligt föreskrifter nr 78

Typgodkännande nr ..... Utökning nr .....

1. Fordonets handelsnamn eller varumärke: .....

2. Tillverkarens beteckning på fordonstypen: .....

3. Tillverkarens namn och adress: .....

4. Namn- och adressuppgifter för tillverkarens eventuella ombud: .....

5. Kort beskrivning: .....

5.1. Fordon:

Fordonskategori: .....

Fordonets bruttovikt: .....

5.2. Motor: .....

5.3. Kraftöverföring:

Växlarnas antal och utväxlingsförhållanden: .....

Slutligt utväxlingsförhållande: .....

Däckdimensioner: .....

5.4. Bromssystem: .....

Bromsbeläggens fabrikat och typ: .....

Färdbroms (färdbromsar) (fram, bak, kombinerade) <sup>(2)</sup> .....Eventuellt sekundärt bromssystem, eventuellt parkeringsbromssystem <sup>(2)</sup> .....

Andra system (låsningsfria bromsar osv.)

6. Teknisk tjänst som ansvarar för typgodkännandeprovningarna: .....

7. Datum för rapporten som denna tjänst utfärdat: .....

8. Nummer på rapporten som denna tjänst utfärdat: .....

9. Skäl till eventuell utökning av typgodkännandet: .....
10. Eventuella övriga kommentarer (höger- eller vänsterstyrt fordon): .....
11. Ort: .....
12. Datum: .....
13. Underskrift: .....
14. Se bifogad förteckning över vilka delar som utgör typgodkännandedokumentet; dessa dokument kan erhållas på begäran från typgodkännandemyndigheten.

---

---

(\*) På begäran av sökande om typgodkännande enligt föreskrifter nr 90 ska typgodkännandemyndigheten tillhandahålla denna information enligt tillägget till denna bilaga. Denna information ska dock inte tillhandahållas för andra ändamål än typgodkännanden enligt föreskrifter nr 90.

(<sup>1</sup>) Särskiljande landsnummer för det land som beviljat/utökat/ej beviljat/återkallat typgodkännandet (se bestämmelserna om typgodkännande i föreskrifterna).

(<sup>2</sup>) Stryk det som inte är tillämpligt.

## TILLÄGG

## FÖRTECKNING ÖVER FORDONSUPPGIFTER FÖR TYPGODKÄNNANDEN ENLIGT FÖRESKRIFTER nr 90

1. Beskrivning av fordonstypen:.....
- 1.1 Fordonets eventuella handelsnamn eller varumärke:.....
- 1.2 Fordonskategori:.....
- 1.3 Fordonstyp enligt typgodkännande enligt föreskrifter nr 78:.....
- 1.4 Fordonstypens eventuella modeller eller handelsnamn:.....
- 1.5 Tillverkarens namn och adress:.....
2. Bromsbeläggens fabrikat och typ:.....
3. Fordonets minimivikt:.....
- 3.1 Fördelningen av vikten mellan axlarna (maximivärde):.....
4. Fordonets bruttovikt:.....
- 4.1 Fördelningen av vikten mellan axlarna (maximivärde):.....
5. Vmax ..... km/tim
6. Däck- och hjuldimensioner:.....
7. Utformningen av de av varandra oberoende bromssystemen:.....
8. Specifikationer över eventuella bromsventiler:.....
- 8.1 Specifikationer för anpassning av lastkännande ventil:.....
- 8.2 Inställning av tryckventil:.....
9. Bromsspecifikation:.....
- 9.1 Typ av skivbroms (t.ex. antal kolvar med diameter (diametrar), ventilerad eller solid skiva):.....
- 9.2 Typ av trumbroms (t.ex. simplexdrift, med kolstorlek och trumdimensioner):.....
10. Typ och storlek på eventuell huvudcylinder:.....

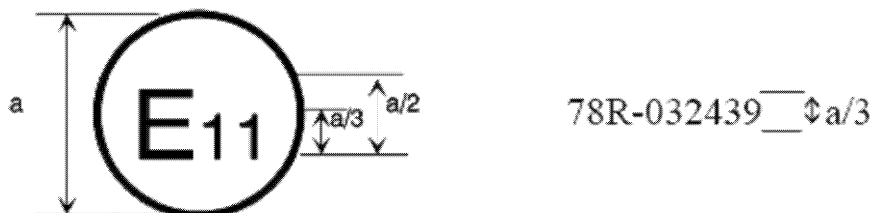
---

## BILAGA 2

## TYPGODKÄNNANDEMÄRKETS UTFORMNING

## FÖRLAGA A

(Se punkt 4.4 i dessa föreskrifter)

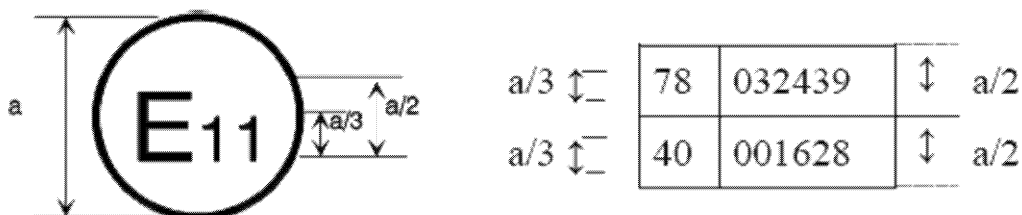


a = minst 8 mm

Det fordon som försetts med ovanstående typgodkännandemärke har typgodkänts med avseende på bromsning i Förenade kungariket (E11) enligt föreskrifter nr 78 med typgodkännandenummer 032439. De två första siffrorna i typgodkännandenumret visar att ändringsserie 03 redan har införlivats med föreskrifter nr 78 när typgodkännandet beviljades.

## FÖRLAGA B

(Se punkt 4.5 i dessa föreskrifter)



a = minst 8 mm

Det fordon som försetts med ovanstående typgodkännandemärke har typgodkänts med avseende på bromsning i Förenade kungariket (E11) enligt föreskrifter nr 78 and 40 (\*). De två första siffrorna i typgodkännandenumren visar att ändringsserie 03 redan har införlivats med föreskrifter nr 78 när respektive typgodkännande beviljades men att föreskrifter nr 40 fortfarande gällde i sin ursprungliga lydelse.

(\*) Numret ges endast som exempel.

## BILAGA 3

## PROVNINGSFÖRHÅLLANDEN, PROVNINGSFÖRFARANDEN OCH PRESTANDAKRAV

## 1. ALLMÄNT

## 1.1 Provningsytor

## 1.1.1 Yta med hög friktion:

- a) Detta gäller för alla dynamiska bromsprovningar utom provningar av system med låsningsfria bromsar, för vilka en yta med låg friktion specificeras.
- b) Provningsområdet ska vara en ren och jämn yta med en lutning  $\leq 1\%$ .
- c) Ytan ska ha en nominell toppbromskoefficient (PBC) på 0,9 om inte annat anges.

## 1.1.2 Yta med låg friktion:

- a) Detta gäller för alla provningar av dynamiska bromssystem, för vilka en yta med låg friktion specificeras.
- b) Provningsområdet ska vara en ren, torr och jämn yta med en lutning  $\leq 1\%$ .
- c) Ytan ska ha en toppbromskoefficient  $\leq 0,45$ .

## 1.1.3 Mätning av toppbromskoefficienten:

Toppbromskoefficienten mäts såsom fastställts av typgodkännandemyndigheten med användning av antingen

- a) standardreferensdäck från American Society for Testing and Materials (ASTM) E1136-93 (förnyat typgodkännande 2003), i enlighet med ASTM-metoden E1337-90 (förnyat typgodkännande 2002), vid en hastighet av 40 mph eller
- b) den metod som anges i tillägget till denna bilaga.

## 1.1.4 Provningar av parkeringsbromssystem:

Den angivna provningsrampen ska ha en ren och torr yta som inte deformeras av fordonets vikt.

## 1.1.5 Provningskörfältets bredd:

För tvåhjuliga fordon (i fordonskategorierna  $L_1$  och  $L_2$ ) ska provningskörfältets bredd vara 2,5 m.

För trehjuliga fordon (i fordonskategorierna  $L_2$ ,  $L_3$  och  $L_4$ ) ska provningskörfältets bredd vara 2,5 m plus fordonets bredd.

## 1.2 Omgivande temperatur

Den omgivande temperaturen ska vara 4–45 °C.

## 1.3 Vindhastighet

Vindhastigheten ska vara högst 5 m/s.

## 1.4 Toleransen för provningshastigheten

Toleransen för provningshastigheten ska vara  $\pm 5$  km/tim.

Om den faktiska provningshastigheten avviker från den angivna provningshastigheten, ska den faktiska bromssträckan korrigeras med hjälp av formeln i punkt 5.3.2 i dessa föreskrifter.

## 1.5 Automatisk växellåda

Automatväxlade fordon ska genomgå alla provningar – oavsett om de gäller för "inkopplad motor" eller "frikopplad motor".

Om en automatisk växellåda har ett neutralt läge väljs detta neutrala läge för provningar där det anges att motorn ska vara frikopplad.

## 1.6 Fordonets läge och hjullåsning:

- a) Fordonet ska placeras i mitten av provningskörvägstråket inför varje bromsning.
- b) Fordonets hjul får inte passera det aktuella provningskörvägstråket och hjulen får inte låsas under bromsningarna.

## 1.7 Provningssekvens

För provning	Punkt
1. Torra bromsar – ett enkelt bromsmanöverorgan aktiveras	3
2. Torra bromsar – färdbromsens alla manöverorgan aktiveras	4
3. Hög hastighet	5
4. Våta bromsar	6
5. Värmeavmattning <sup>(1)</sup>	7
6. Eventuella system:	
6.1 Parkeringsbromssystem	8
6.2 System med låsningsfria bromsar	9
6.3 Partiellt fel i ett delat färdbromssystem	10
6.4 Fel i servobromssystem	11

<sup>(1)</sup> Provningssekvens av värmeavmattning är alltid den sista provningen som ska utföras.

## 2. FÖRBEREDELSE

## 2.1 Motorns tomgångsvarvtal

Motorns tomgångsvarvtal ska vara inställt enligt tillverkarens anvisningar.

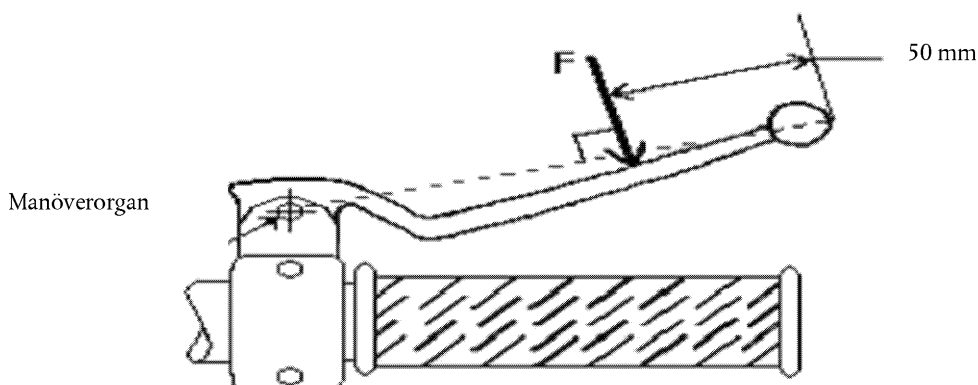
## 2.2 Däcktryck

Däcken ska vara pumpade enligt tillverkarens anvisningar för fordonets lasttillstånd inför provningen.

## 2.3 Kontrollpunkter och kontrollriktning

För handbromsmanöverorganet ska aktiveringskraften ( $F$ ) anbringas på manöverorganets främre yta vinkelrätt mot manöverorganets axel och dess yttersta punkt på det plan längs med vilket manöverorganet roterar (se figuren nedan).

Aktiveringskraften ska anbringas på en punkt som är belägen 50 mm från manöverorganets yttersta punkt, mätt längs axeln mellan den centrala axeln i mitten av manöverorganet och dess yttersta punkt.



För ett fotbromsmanöverorgan ska aktiveringskraften anbringas i mitten av och vinkelrätt mot manöverorganet.

## 2.4 Mätning av bromsarnas temperatur

Såsom fastställts av typgodkännandemyndigheten mäts bromsarnas temperatur ungefär mitt på skivans eller trummans bromsytta med användning av

- a) en värmegivare som står i kontakt med ytan på skivan eller trumman, eller
- b) en värmegivare som är inbyggd i friktionsmaterialet.

## 2.5 Inslipningsförfarande

Fordonets bromsar ska slipas in före utvärderingen av resultaten. Detta förfarande kan genomföras av tillverkaren enligt följande förhållanden:

- a) Lätt lastat fordon.
- b) Frikopplad motor.
- c) Provningshastighet:
  - i) Utgångshastighet: 50 km/tim eller 0,8  $V_{max}$ , beroende på vilken som är lägst.
  - ii) Sluthastighet = 5–10 km/tim.

### d) Bromsanvändning:

Varje färdbrömsystems manöverorgan ska aktiveras separat.

### e) Fordonets retardation:

#### i) Endast enkelt frambromssystem:

3,0–3,5  $m/s^2$  för fordonskategorierna  $L_3$  och  $L_4$ .

1,5–2,0  $m/s^2$  för fordonskategorierna  $L_1$  och  $L_2$ .

#### ii) Endast enkelt bakbromssystem: 1,5–2,0 $m/s^2$ .

#### iii) Kombinerat bromssystem (CBS) eller ett delat färdbrömsystem: 3,5–4,0 $m/s^2$ .

### f) Antal retardationer: 100 per bromssystem.

### g) Bromsarnas ursprungliga temperatur före varje bromsanvändning $\leq 100$ °C.

### h) Inför den första bromsningen accelereras fordonet till utgångshastigheten och därefter aktiveras bromssystemets manöverorgan under angivna förhållanden tills sluthastigheten har uppnåtts. Därefter accelereras fordonet igen till utgångshastigheten och denna hastighet behålls tills bromstemperaturen sjunker till det angivna ursprungliga värdet. När dessa villkor är uppfyllda, aktiveras återigen bromsen såsom anges. Detta förfarande upprepas för det angivna antalet retardationer. Efter inslipningen justeras bromsarna i enlighet med tillverkarens rekommendationer.

## 3. PROVNING MED TORRA BROMSAR – ENKELT BROMSMANÖVERORGAN AKTIVERAS

### 3.1 Fordonsförhållanden:

#### a) Testet kan tillämpas på alla fordonstyper.

#### b) Lastat fordon:

För fordon som är försedda med ett kombinerat färdbrömsystem och ett delat färdbrömsystem ska fordonet provas både lätt lastat och lastat.

#### c) Frikopplad motor.

### 3.2 Provningsförhållanden och provningsförfaranden:

#### a) Bromsarnas ursprungliga temperatur: $\geq 55$ °C och $\leq 100$ °C.

- b) Provningshastighet:
- i) För fordonskategorierna L<sub>1</sub> och L<sub>2</sub>: 40 km/tim eller 0,9 V<sub>max</sub>, beroende på vilken som är lägst.
  - ii) För fordonskategorierna L<sub>3</sub>, L<sub>5</sub> och L<sub>4</sub>: 60 km/tim eller 0,9 V<sub>max</sub>, beroende på vilken som är lägst.
- c) Bromsanvändning:
- Varje färdbrömsystems manöverorgan aktiveras separat.
- d) Bromsaktiveringskraft:
- i) Handbromsmanöverorgan: ≤ 200 N.
  - ii) Fotbromsmanöverorgan: ≤ 350 N för fordonskategorierna L<sub>1</sub>, L<sub>2</sub>, L<sub>3</sub>, L<sub>4</sub>.  
≤ 500 N för fordonskategori L<sub>5</sub>.
- e) Antal bromsningar: tills fordonet uppfyller prestandakraven under högst 6 bromsningar.
- f) Inför varje bromsning accelereras fordonet till provningshastigheten och därefter aktiveras bromssystemets manöverorgan under de förhållanden som anges i denna punkt.

### 3.3 Prestandakrav

När bromsarna provas i enlighet med det provningsförfarande som anges i punkt 3.2, ska bromssträcka vara den som anges kolumn 2 eller så ska medelvärdet för fullt utvecklad retardation (MFDD) vara det som anges i kolumn 3 i följande tabell:

Kolumn 1	Kolumn 2	Kolumn 3
Fordonskategori	BROMSSTRÄCKA (BROMSSTRÄCKOR) (där V är den angivna provningshastigheten i km/tim och S är den föreskrivna bromssträcka i meter)	MFDD

Enkelt bromssystem, endast bromsning på framhjulet (framhjulen):

L <sub>1</sub>	$S \leq 0,1 V + 0,0111 V^2$	≥ 3,4 m/s <sup>2</sup>
L <sub>2</sub>	$S \leq 0,1 V + 0,0143 V^2$	≥ 2,7 m/s <sup>2</sup>
L <sub>3</sub>	$S \leq 0,1 V + 0,0087 V^2$	≥ 4,4 m/s <sup>2</sup>
L <sub>5</sub>	Ej tillämpligt	Ej tillämpligt
L <sub>4</sub>	$S \leq 0,1 V + 0,0105 V^2$	≥ 3,6 m/s <sup>2</sup>

Enkelt bromssystem, endast bromsning på bakhjulet (bakhjulen):

L <sub>1</sub>	$S \leq 0,1 V + 0,0143 V^2$	≥ 2,7 m/s <sup>2</sup>
L <sub>2</sub>	$S \leq 0,1 V + 0,0143 V^2$	≥ 2,7 m/s <sup>2</sup>
L <sub>3</sub>	$S \leq 0,1 V + 0,0133 V^2$	≥ 2,9 m/s <sup>2</sup>
L <sub>5</sub>	Ej tillämpligt	Ej tillämpligt
L <sub>4</sub>	$S \leq 0,1 V + 0,0105 V^2$	≥ 3,6 m/s <sup>2</sup>



Kolumn 1	Kolumn 2	Kolumn 3
Fordonskategori	BROMSSTRÄCKA (BROMSSTRÄCKOR) (där V är den angivna provningshastigheten i km/tim och S är den föreskrivna bromssträckan i meter)	MFDD
Fordon med CBS eller delat bromssystem – för lastade och lätt lastade fordon:		
L <sub>1</sub> och L <sub>2</sub>	$S \leq 0,1 V + 0,0087 V^2$	$\geq 4,4 \text{ m/s}^2$
L <sub>3</sub>	$S \leq 0,1 V + 0,0076 V^2$	$\geq 5,1 \text{ m/s}^2$
L <sub>5</sub>	$S \leq 0,1 V + 0,0077 V^2$	$\geq 5,0 \text{ m/s}^2$
L <sub>4</sub>	$S \leq 0,1 V + 0,0071 V^2$	$\geq 5,4 \text{ m/s}^2$
Fordon med CBS – sekundärt bromssystem:		
ALLA	$S \leq 0,1 V + 0,0154 V^2$	$\geq 2,5 \text{ m/s}^2$

#### 4. PROVNING MED TORRA BROMSAR – FÄRDBROMSENS ALLA MANÖVERORGAN AKTIVERAS

##### 4.1 Fordonsförhållanden:

- Provningsanvänds för fordonskategorierna L<sub>3</sub>, L<sub>5</sub> och L<sub>4</sub>.
- Lätt lastat fordon.
- Frikopplad motor.

##### 4.2 Provningsförhållanden och provningsförfaranden:

- Bromsarnas ursprungliga temperatur:  $\geq 55 \text{ °C}$  och  $\leq 100 \text{ °C}$ .
- Provningshastighet: 100 km/tim eller 0,9 V<sub>max</sub>, beroende på vilken som är lägst.
- Bromsanvändning:

Samtidig aktivering av färdbrömsystemets båda manöverorgan, om sådan utrustning finns, eller det enkla färdbrömsystemets manöverorgan om färdbrömsystemet verkar på alla hjul.

##### d) Bromsaktiveringskraft:

Handbromsmanöverorgan:  $\leq 250 \text{ N}$ .

Fotbromsmanöverorgan:  $\leq 400 \text{ N}$  för fordonskategorierna L<sub>3</sub> och L<sub>4</sub>.

$\leq 500 \text{ N}$  för fordonskategori L<sub>5</sub>.

##### e) Antal bromsningar: tills fordonet uppfyller prestandakraven under högst 6 bromsningar.

##### f) Inför varje bromsning accelereras fordonet tills det når provningshastigheten och därefter aktiveras bromssystemets manöverorgan under de förhållanden som anges i denna punkt.

##### 4.3 Prestandakrav

När bromsarna provas i enlighet med det provningsförfarande som anges i punkt 4.2, ska bromssträckan (S) vara  $S \leq 0,0060 V^2$  (där V är den angivna provningshastigheten i km/tim och S är den bromssträcka som krävs, räknat i meter).

## 5. PROVNING VID HÖG HASTIGHET

## 5.1 Fordonsförhållanden:

- a) Provningsprovningen används för fordonskategorierna L<sub>3</sub>, L<sub>5</sub> och L<sub>4</sub>.
- b) Provningsprovningen krävs inte för fordon med  $V_{max} \leq 125$  km/tim.
- c) Lätt lastat fordon.
- d) Motorn inkopplad med kraftöverföring i högsta växeln.

## 5.2 Provningsförhållanden och provningsförfaranden:

- a) Bromsarnas ursprungliga temperatur:  $\geq 55$  °C och  $\leq 100$  °C.
- b) Provningshastighet:  $0,8 V_{max}$  för fordon med  $V_{max} > 125$  km/tim och  $< 200$  km/tim.  
 $160$  km/tim för fordon med  $V_{max} \geq 200$  km/tim.

## c) Bromsanvändning:

Samtidig aktivering av färdbromssystemets båda manöverorgan, om sådan utrustning finns, eller det enkla färdbromssystemets manöverorgan om färdbromssystemet verkar på alla hjulen.

## d) Bromsaktiveringskraft:

Handbromsmanöverorgan:  $\leq 200$  N.

Fotbromsmanöverorgan:  $\leq 350$  N för fordonskategorierna L<sub>3</sub> och L<sub>4</sub>.

$\leq 500$  N för fordonskategori L<sub>5</sub>.

- e) Antal bromsningar: tills fordonet uppfyller prestandakraven under högst 6 bromsningar.
- f) Inför varje bromsning accelereras fordonet till provningshastigheten och därefter aktiveras bromssystemets manöverorgan under de förhållanden som anges i denna punkt.

## 5.3 Prestandakrav:

När bromsarna ska provas i enlighet med det provningsförfarande som anges i punkt 5.2 ska något av följande villkor uppfyllas:

- a) Bromssträckan (S) ska vara  $\leq 0,1 V + 0,0067 V^2$   
(där V är den angivna provningshastigheten i km/tim och S är den föreskrivna bromssträckan i meter).
- b) Medelvärdet för fullt utvecklade retardation (MFDD) ska vara  $\geq 5,8$  m/s<sup>2</sup>.

## 6. PROVNING MED VÅTA BROMSAR

## 6.1 Allmänt

- a) Provningsprovningen består av följande två delar som utförs i en följd för varje bromssystem:
  - i) En grundprovningsskörning som grundas på provningen med torra bromsar – det enkla bromsmanöverorganet aktiveras (avsnitt 3 i denna bilaga).
  - ii) En enkel bromsning med våta bromsar med användning av samma provningsparametrar som i i, medan bromsen (bromsarna) kontinuerligt sprejas med vatten under provningen i syfte att mäta bromsarnas väggrepp på vått underlag.
- b) Provningsprovningen kan inte användas för ett parkeringsbromssystem, om det inte utgör det sekundära bromssystemet.
- c) Trumbromsar eller helt inkapslade skivbromsar är undantagna från denna provning, om de inte har ventilationsluckor eller öppna inspektionsluckor.

- d) Vid denna provning ska fordonet utrustas med instrument som kontinuerligt registrerar kraften hos bromsens manöverorgan och fordonets retardation. Mätning av MFDD och bromssträcka är inte lämpliga i detta fall.

## 6.2 Fordonsförhållanden:

- a) Provningsen kan användas för alla fordonskategorier.

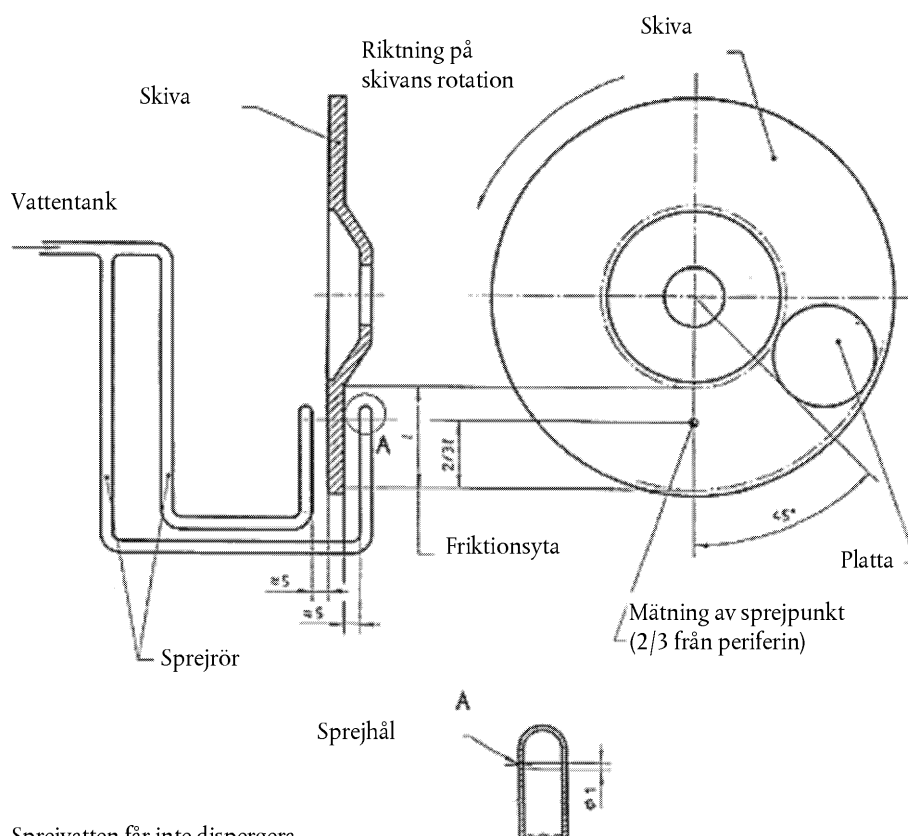
- b) Lastat fordon:

För fordon som är försedda med ett kombinerat färdbrämssystem (CBS) och ett delat färdbrämssystem: fordonet provas i både lätt lastat och lastat tillstånd.

- c) Frikopplad motor.

- d) Varje bräm ska utrustas med sprinklerutrustning:

- i) Skivbräm: Skiss över sprinklerutrustning:



Sprejvatten får inte dispergera.

Mått i mm.

Skivbrämsens sprinklerutrustning ska monteras enligt följande:

- Vatten ska sprejas på varje bräm med en flödes hastighet på 15 l/tim. Vattnet fördelas jämnt på varje sida av rotorn.
- Om rotorns yta har en avskärmning appliceras sprejen 45° före avskärmningen.
- Om det inte är möjligt att placera sprejen i det läge som visas på ritningen eller om sprejen sammanfaller med ett ventilationshål för bräm eller liknande, kan sprinklermunstycket flyttas fram med ytterligare högst 90° från kanten av bottenplattan med samma radie.

- ii) Trumbromsar med ventilationsluckor och öppna inspektionsluckor:

Vattensprinklerutrustningen ska monteras enligt följande:

- a) Vatten ska sprejas jämnt fördelat på båda sidor av trumbromsen (på den stationära bottenplattan och den roterande trumman) med en flödes hastighet på 15 l/tim.
- b) Sprinklermunstyckena är placerade på två tredjedelar av avståndet från den roterande trummans ytteromkrets till hjulnavets centrum.
- c) Munstyckets läge är  $> 15^\circ$  från kanten av en eventuell öppning i trummans bottenplatta.

### 6.3 Grundprovning

#### 6.3.1 Provningsförhållanden och provningsförfaranden:

- a) Provningsförfarandet i avsnitt 3 i denna bilaga (Provning med torra bromsar – aktivering av enkelt bromsmanöverorgan) utförs för varje bromssystem men med en kraft från bromsmanöverorganet som resulterar i en fordonsretardation av 2,5–3,0 m/s<sup>2</sup>, och följande fastställs:
  - i) bromsmanöverorganets genomsnittliga kraft uppmätt när fordonet färdas i mellan 80 % och 10 % av den angivna provningshastigheten,
  - ii) fordonets genomsnittliga retardation under perioden 0,5–1,0 sekunder efter aktivering av bromsmanöverorganet,
  - iii) fordonets maximala retardation under fullständig bromsning utom de sista 0,5 sekunderna.
- b) Grundprovning utförs och medelvärdet beräknas av de värden som erhållits i leden i, ii och iii.

### 6.4 Bromsning med våta bromsar

#### 6.4.1 Provningsförhållanden och provningsförfaranden:

- a) Fordonet körs vid den provningshastighet som används i grundprovning i punkt 6.3 med sprinklerutrustningen i drift på de(n) broms (bromsar) som ska provas och utan att bromssystemet används.
- b) Efter en sträcka  $\geq 500$  m anbringas det genomsnittliga värde för bromsmanöverorgankraften som fastställts i grundprovning för det bromssystem som provas.
- c) Fordonets genomsnittliga retardation mäts under perioden 0,5–1,0 sekunder efter aktivering av bromsmanöverorganet.
- d) Fordonets maximala retardation mäts under den fullständiga bromsningen utom de sista 0,5 sekunderna.

### 6.5 Prestandakrav

När bromsarna ska provas i enlighet med provningsförfarandet i punkt 6.4.1 ska prestandan för retardationen med våta bromsar vara följande:

- a) Det värde som mäts i punkt 6.4.1 c  $\geq 60$  % av värdena för den genomsnittliga retardation som registrerats i grundprovning i led ii i punkt 6.3.1. a, det vill säga under perioden 0,5–1,0 sekunder efter det ögonblick då bromsmanöverorganet ansätts.
- b) Mätvärdet i punkt 6.4.1 d  $\leq 120$  % av de genomsnittliga värdena för retardationen som registrerats i grundprovning i led iii i punkt 6.3.1. a, det vill säga under fullständig bromsning, men med undantag av de sista 0,5 sekunderna.

## 7. PROVNING AV VÄRMEAVMATTNING

### 7.1 Allmänt

- a) Provningsförfarandet består av följande tre delar som utförs i en följd för varje bromssystem:
  - i) En grundprovning med användning av provningen med torra bromsar – det enkla bromsmanöverorganet aktiveras (avsnitt 3 i denna bilaga).

- ii) Ett uppvärmningsförfarande som består av en rad upprepade bromsningar för att bromsen (bromsarna) ska värmas upp.
  - iii) En bromsning med varma bromsar med användning av provningen med torra bromsar – det enkla bromsmanöverorganet aktiverat (avsnitt 3 i denna bilaga) för att mäta bromsens prestanda efter uppvärmningen.
- b) Provningsförfarandet kan användas för fordonskategorierna L<sub>3</sub>, L<sub>5</sub> och L<sub>4</sub>.
  - c) Provningsförfarandet gäller inte för parkeringsbromssystem och sekundära färbromssystem.
  - d) Alla bromsningar utförs med ett lastat fordon.
  - e) Vid uppvärmningsförfarandet ska fordonet vara försett med instrument som kontinuerligt registrerar kraften hos bromsens manöverorgan och fordonets retardation. Mätning av MFDD och bromssträcker är inte lämpligt för uppvärmningsförfarandet. Vid grundprovningsskörden för bromsning med varma bromsar krävs mätning av antingen MFDD eller bromssträcker.

## 7.2 Grundprovningsskörden

### 7.2.1 Fordonsförhållanden:

Frikopplad motor.

### 7.2.2 Provningsförhållanden och provningsförfaranden:

- a) Bromsarnas ursprungliga temperatur:  $\geq 55$  °C och  $\leq 100$  °C.
- b) Provningshastighet: 60 km/tim eller 0,9 V<sub>max</sub>, beroende på vilken som är lägst.
- c) Bromsanvändning:  
Varje manöverorgan hos färbromssystemen aktiveras oberoende av varandra.
- d) Bromsaktiveringskraft:  
Handbromsmanöverorgan:  $\leq 200$  N.  
Fotbromsmanöverorgan:  $\leq 350$  N för fordonskategorierna L<sub>3</sub> och L<sub>4</sub>.  
 $\leq 500$  N för fordonskategori L<sub>5</sub>.
- e) Fordonet accelereras till provningshastigheten, bromsarnas manöverorgan aktiveras under de angivna förhållandena och den kraft på manöverorganet som krävs för att uppnå den bromsningens prestanda för fordonet som anges i tabellen i punkt 3.3 i denna bilaga registreras.

## 7.3 Uppvärmningsförfarande

### 7.3.1 Fordonsförhållanden:

Motorns kraftöverföring:

- i) Från den föreskrivna provningshastigheten till 50 % av den föreskrivna provningshastigheten: inkopplad motor, med den högsta växeln vald, så att motorns hastighet fortsätter att ligga över tillverkarens angivna tomgångshastighet.
- ii) Från 50 % av den angivna provningshastigheten till stillastående: frikopplad motor.

### 7.3.2 Provningsförhållanden och provningsförfaranden:

- a) Bromsarnas ursprungliga temperatur endast före första bromsningen:  $\geq 55$  °C och  $\leq 100$  °C.
- b) Provningshastighet:  
Enkelt bromssystem, bromsning endast på framhjulen: 100 km/tim eller 0,7 V<sub>max</sub>, beroende på vilken som är lägst.  
Enkelt bromssystem, bromsning endast på bakhjulen: 80 km/tim eller 0,7 V<sub>max</sub>, beroende på vilken som är lägst.  
Ett kombinerat bromssystem eller ett delat färbromssystem: 100 km/tim eller 0,7 V<sub>max</sub>, beroende på vilken som är lägst.

## c) Bromsanvändning:

Varje manöverorgan hos färd bromssystemen aktiveras oberoende av varandra.

## d) Bromsaktiveringskraft:

## i) För den första bromsningen:

Den konstanta kontrollkraften som uppnår en retardationshastighet för fordonet på 3,0–3,5 m/s<sup>2</sup> medan fordonet retarderar mellan 80 % och 10 % av den angivna hastigheten.

Om fordonet inte kan uppnå den angivna retardationshastigheten, genomförs denna bromsning för att uppfylla de retardationskrav som anges i tabellen i punkt 3.3 i denna bilaga.

## ii) För de återstående bromsningarna:

a) Samma konstanta bromsmanöverorgankraft som används för den första bromsningen.

b) Antal bromsningar: 10.

c) Intervall mellan bromsningarna: 1 000 m.

e) En bromsning utförs under de förhållanden som anges i denna punkt och omedelbart därefter accelereras fordonet maximalt för att uppnå den angivna hastigheten och behålla denna hastighet tills nästa bromsning.

## 7.4 Bromsning med varma bromsar

## 7.4.1 Provningsförhållanden och provningsförfaranden:

En enkel bromsning utförs under de förhållanden som används i grundprovningsskörningen (punkt 7.2) för det bromssystem som har upphettats under förfarandet i enlighet med punkt 7.3. Denna bromsning utförs inom en minut efter det att det förfarande som anges i punkt 7.3 har genomförts med en kraft på bromsmanöverorganet som är mindre än eller lika med den kraft som används under provningen som anges i punkt 7.2.

## 7.5 Prestandakrav

När bromsarna ska provas i enlighet med det provningsförfarande som anges i punkt 7.4.1 gäller något av följande:

a) Bromssträcker  $S_2 \leq 1,67 S_1 - 0,67 \times 0,1 V$ ,

där

$S_1$  = korrigerad bromssträcka i meter som uppnåtts i grundprovningsskörningen enligt punkt 7.2,

$S_2$  = korrigerad bromssträcka i meter som uppnåtts vid bromsning med varma bromsar enligt punkt 7.4.1,

$V$  = angiven provningshastighet i km/tim.

b) Medelvärdet för fullt utvecklade retardation (MFDD)  $\geq 60$  % av MFDD som registrerats i den provning som anges i punkt 7.2.

## 8. PROVNING AV PARKERINGSBROMSSYSTEM – FÖR FORDON SOM ÄR UTRUSTADE MED PARKERINGSBROMSAR

## 8.1 Fordonsförhållanden:

a) Provningsförfarandet används för fordonskategorierna L<sub>2</sub>, L<sub>5</sub> och L<sub>4</sub>.

b) Lastat fordon.

c) Frikopplad motor.

## 8.2 Provningsförhållanden och provningsförfaranden:

a) Bromsarnas utgångstemperatur:  $\leq 100$  °C.

b) Provningsytans lutning = 18 %.

- c) Bromsaktiveringskraft:  
 Handbromsmanöverorgan:  $\leq 400$  N.  
 Fotbromsmanöverorgan:  $\leq 500$  N.
- d) För den första delen av provningen parkeras fordonet på provningsytan som lutar uppåt med användning av parkeringsbromssystemet under de förhållanden som anges i denna punkt. Om fordonet förblir stillastående, påbörjas mätningen av provningsperioden.
- e) När provningen av fordonet i uppåtlutande riktning avslutats upprepas samma provningsförfarande med fordonet i nedåtlutande riktning.

### 8.3 Prestandakrav

När parkeringsbromssystemet provas i enlighet med det provningsförfarande som anges i punkt 8.2, ska det hålla fordonet stillastående i 5 minuter både då fordonet lutar uppåt och nedåt.

## 9. PROVNING AV LÅSNINGSFRIA BROMSAR

### 9.1 Allmänt

- a) Provningsarna kan endast tillämpas på system med låsningsfria bromsar som är monterade på fordonskategorierna  $L_1$  och  $L_3$ .
- b) Provningsarna ska bekräfta prestandan hos bromssystem som är utrustade med låsningsfria bromsar och deras prestanda om det skulle uppstå ett elektriskt fel på de låsningsfria bromsarna.
- c) Med genomförande av cykel menas en upprepad anpassning av bromskraften, vilket systemet med låsningsfria bromsar gör för att förhindra låsning av de direktstyrda hjulen.
- d) Hjullåsning är tillåten så länge som fordonets stabilitet inte påverkas i så hög grad att föraren måste släppa manöverorganet eller att ett fordonshjul passerar utanför provningskörfältet.

Provningsserien omfattar följande enskilda provningar, som kan genomföras i valfri ordning:

Provningar av system med låsningsfria bromsar	Punkt
a) Bromsningar på en yta med hög friktion – enligt punkt 1.1.1	9.3
b) Bromsningar på en yta med låg friktion – enligt punkt 1.1.2	9.4
c) Hjullåsningkontroller på ytor med hög och låg friktion	9.5
d) Hjullåsningkontroller – övergång från hög till låg friktion	9.6
e) Hjullåsningkontroller – övergång från låg till hög friktion	9.7
f) Bromsningar med ett elektriskt fel på de låsningsfria bromsarna	9.8

### 9.2 Fordonsförhållanden:

- a) Lätt lastat fordon.  
 b) Frikopplad motor.

### 9.3 Bromsningar på en yta med hög friktion:

#### 9.3.1 Provningsförhållanden och provningsförfaranden:

- a) Bromsarnas utgångstemperatur:  $\geq 55$  °C och  $\leq 100$  °C.  
 b) Provningshastighet: 60 km/tim eller 0,9  $V_{max}$ , beroende på vilken som är lägst.

## c) Bromsanvändning:

Samtidig aktivering av färdbrömsystemets båda manöverorgan, om sådan utrustning finns, eller av det enkla färdbrömsystemets manöverorgan, om det finns ett färdbrömsystem som verkar på alla hjulen.

## d) Bromsaktiveringskraft:

Den kraft som anbringas är den kraft som är nödvändig för att säkerställa att systemet med låsningsfria bromsar genomför en fullständig cykel vid varje bromsning ned till 10 km/tim.

## e) Om ett hjul inte är utrustat med ett system med låsningsfria bromsar, ska färdbrömsens manöverorgan aktiveras på detta hjul med en kraft som är mindre än den kraft som orsakar låsning av hjulet.

## f) Antal bromsningar: tills fordonet uppfyller prestandakraven under högst 6 bromsningar.

## g) Inför varje bromsning accelereras fordonet tills det når provningshastigheten och därefter aktiveras bromssystemets manöverorgan under de förhållanden som anges i denna punkt.

## 9.3.2 Prestandakrav

När bromsarna ska provas i enlighet med det provningsförfarande som anges i punkt 9.3.1 gäller följande:

a) Bromssträcka (S) ska vara  $\leq 0,0063 V^2$  (där V är den angivna provningshastigheten i km/tim och S är den bromssträcka som krävs, räknat i meter) eller MFDD ska vara  $\geq 6,17 \text{ m/s}^2$ .

## b) Det får inte förekomma någon hjullåsning och fordonets hjul ska hålla sig inom provningskörväg.

## 9.4 Bromsningar på en yta med hög friktion:

## 9.4.1 Provningsförhållanden och provningsförfaranden:

Såsom anges i punkt 9.3.1, men med användning av en yta med låg friktion i stället för hög friktion.

## 9.4.2 Prestandakrav

När bromsarna ska provas i enlighet med det provningsförfarande som anges i punkt 9.4.1 gäller följande:

a) Bromssträcka (S) ska vara  $\leq 0,0056 V^2/P$  (där V är den angivna provningshastigheten i km/tim, P är toppbromskoefficienten och S är den bromssträcka som krävs, räknat i meter) eller MFDD ska vara  $\geq 6,87 \times P$ , i  $\text{m/s}^2$ .

## b) Det får inte förekomma någon hjullåsning och fordonets hjul ska hålla sig inom provningskörväg.

## 9.5 Hjullåsningkontroller på ytor med hög och låg friktion:

## 9.5.1 Provningsförhållanden och provningsförfaranden:

## a) Provningsytor:

## i) Yta med hög friktion.

## ii) Yta med låg friktion.

b) Bromsarnas utgångstemperatur:  $\geq 55 \text{ °C}$  och  $\leq 100 \text{ °C}$ .

## c) Provningshastighet:

i) På en yta med hög friktion: 80 km/tim eller 0,8  $V_{\text{max}}$ , beroende på vilken som är lägst.ii) På en yta med låg friktion: 60 km/tim eller 0,8  $V_{\text{max}}$ , beroende på vilken som är lägst.

## d) Bromsanvändning:

## i) Varje manöverorgan hos färdbrömsystemen aktiveras oberoende av de andra.

## ii) Om system med låsningsfria bromsar är monterade på båda bromssystemen, aktiveras båda bromsmanöverorganen samtidigt utöver led i.



## e) Bromsaktiveringskraft:

Den kraft som anbringas är den kraft som är nödvändig för att säkerställa att systemet med låsningsfria bromsar genomför en fullständig cykel vid varje bromsning ned till 10 km/tim.

## f) Bromsaktiveringshastighet:

Den kraft som aktiverar bromsmanöverorganet anbringas under 0,2–0,5 sekunder.

## g) Antal bromsningar: tills fordonet uppfyller prestandakraven under högst 3 bromsningar.

## h) Inför varje bromsning accelereras fordonet tills det når provningshastigheten och därefter aktiveras bromsmanöverorganet under de förhållanden som anges i denna punkt.

## 9.5.2 Prestandakrav

När bromsarna ska provas i enlighet med provningsförfarandena i punkt 9.5.1 får ingen hjullåsning förekomma och fordonets hjul ska hålla sig inom provningskörvälet.

## 9.6 Hjullåsningkontroll – övergång från yta med hög friktion till yta med låg friktion.

## 9.6.1 Provningsförhållanden och provningsförfaranden:

## a) Provningsytor:

En yta med hög friktion omedelbart följd av en yta med låg friktion.

b) Bromsarnas utgångstemperatur:  $\geq 55$  °C och  $\leq 100$  °C.

## c) Provningshastighet:

Den hastighet som ger 50 km/tim eller 0,5  $V_{max}$ , beroende på vilken som är lägst, i det ögonblick då fordonet passerar från en yta med hög friktion till en yta med låg friktion.

## d) Bromsanvändning:

i) Varje manöverorgan hos färdbrömsystemen aktiveras oberoende av varandra.

ii) Om system med låsningsfria bromsar är monterade på båda bromssystemen, aktiveras båda bromsmanöverorganen samtidigt utöver led i.

## e) Bromsaktiveringskraft:

Den kraft som anbringas är den kraft som är nödvändig för att säkerställa att systemet med låsningsfria bromsar genomför en fullständig cykel vid varje bromsning ned till 10 km/tim.

## f) Antal bromsningar: tills fordonet uppfyller prestandakraven under högst 3 bromsningar.

## g) Inför varje bromsning accelereras fordonet till provningshastigheten och därefter aktiveras bromsmanöverorganet innan fordonet når övergången från den ena till den andra friktionsytan.

## 9.6.2 Prestandakrav

När bromsarna ska provas i enlighet med provningsförfarandena i punkt 9.6.1, får ingen hjullåsning förekomma och fordonets hjul ska hålla sig inom provningskörvälet.

## 9.7 Hjullåsningkontroll – övergång från yta med hög friktion till yta med låg friktion.

## 9.7.1 Provningsförhållanden och provningsförfaranden:

## a) Provningsytor:

En yta med låg friktion omedelbart följd av en yta med hög friktion med toppbromskoefficienten  $\geq 0,8$

b) Bromsarnas utgångstemperatur:  $\geq 55$  °C och  $\leq 100$  °C

## c) Provningshastighet:

Den hastighet som ger 50 km/tim eller 0,5  $V_{max}$ , beroende på vilken som är lägst, vid den punkt där fordonet passerar från en yta med hög friktion till en yta med låg friktion.

## d) Bromsanvändning:

- i) Varje manöverorgan hos färdbrömsystemen aktiveras oberoende av varandra.
- ii) Om system med låsningsfria bromsar är monterade på båda bromssystemen, aktiveras de båda bromsmanöverorganen samtidigt utöver led i.

## e) Bromsaktiveringskraft:

Den kraft som anbringas är den kraft som är nödvändig för att säkerställa att systemet med låsningsfria bromsar genomför en fullständig cykel vid varje bromsning ned till 10 km/tim.

## f) Antal bromsningar: tills fordonet uppfyller prestandakraven under högst 3 bromsningar.

## g) Inför varje bromsning accelereras fordonet till provningshastigheten och därefter aktiveras bromsmanöverorganet innan fordonet når övergången från den ena till den andra friktionsytan.

## h) Fordonets kontinuerliga retardation registreras.

## 9.7.2 Prestandakrav

## a) När bromsarna ska provas i enlighet med provningsförfarandena i punkt 9.7.1 får ingen hjullåsning förekomma och fordonets hjul ska hålla sig inom provningskörvägarna.

## b) Inom en sekund efter det att bakhjulet passerat övergången mellan ytan med låg friktion och ytan med hög friktion, ska fordonets retardation öka.

## 9.8 Bromsningar med ett elektriskt fel på systemet med de låsningsfria bromsarna.

## 9.8.1 Provningsförhållanden och provningsförfaranden:

Provningsförfarandet i avsnitt 3 i denna bilaga (provning med torra bromsar – aktivering av enkelt bromsmanöverorgan) utförs med det elektriska systemet för de låsningsfria bromsarna ur funktion och med tillämpning av de förhållanden som är relevanta för det provade bromssystemet och fordonet.

## 9.8.2 Prestandakrav

När bromsarna ska provas i enlighet med det provningsförfarande som anges i punkt 9.8.1 gäller följande:

- a) Systemet ska uppfylla kraven för felvarning i punkt 5.1.13 i dessa föreskrifter.
- b) Minimikraven för bromssträcka och MFDD ska vara de som anges i kolumn 2 respektive 3 under rubriken "Enkelt bromssystem, endast bromsning på bakhjulet (bakhjulen)" i tabellen i punkt 3.3 i denna bilaga.

## 10. PROVNING AV PARTIELLT FEL – FÖR ETT DELAT FÄRDBROMSSYSTEM

## 10.1 Allmän information:

- a) Provningsförfarandet gäller endast fordon som är utrustade med delade färdbrömsystem.
- b) Provningsförfarandet går ut på att fastställa prestandan hos resten av delsystemet om en läcka skulle uppstå i det hydrauliska systemet.

## 10.2 Fordonsförhållanden:

- a) Provningsförfarandet används för fordonskategorierna L<sub>3</sub>, L<sub>5</sub> och L<sub>4</sub>.
- b) Lätt lastat fordon.
- c) Frikopplad motor.

## 10.3 Provningsförhållanden och provningsförfaranden:

- a) Bromsarnas utgångstemperatur:  $\geq 55$  °C och  $\leq 100$  °C.
- b) Provningshastigheter: 50 km/tim och 100 km/tim eller 0,8 V<sub>max</sub>, beroende på vilken som är lägst.
- c) Bromsaktiveringskraft:  
Handbromsmanöverorgan:  $\leq 250$  N.  
Fotbromsmanöverorgan:  $\leq 400$  N.

- d) Antal bromsningar: tills fordonet uppfyller prestandakraven under högst 6 bromsningar för varje provningshastighet.
- e) Färdbromssystemet anpassas så att en fullständig förlust av bromskraften i ett delsystem induceras. Inför varje bromsning accelereras fordonet tills det når provningshastigheten och därefter aktiveras bromsmanöverorganet under de förhållanden som anges i denna punkt.
- f) Upprepa provningen för varje delsystem.

#### 10.4 Prestandakrav:

När bromsarna ska provas i enlighet med det provningsförfarande som anges i punkt 10.3 gäller följande:

- a) Systemet ska uppfylla kraven för felvarning i punkt 5.1.11 i dessa föreskrifter.
- b) Bromssträckan (S) ska vara  $\leq 0,1 V + 0,0117 V^2$  (där V är den angivna provningshastigheten i km/tim och S är den bromssträcka som krävs, räknat i meter) eller MFDD ska vara  $\geq 3,3 \text{ m/s}^2$ .

### 11. PROVNING AV SERVOBROMSSYSTEMFEL

#### 11.1 Allmän information:

- a) Provningen utförs inte när fordonet är utrustat med ett annat separat färdbromssystem.
- b) Provningen går ut på att fastställa prestandan hos resten av delsystemet om ett fel skulle uppstå på servon.

#### 11.2 Provningsförhållanden och provningsförfaranden:

Den provning som anges i avsnitt 3 i denna bilaga (provning med torra bromsar – aktivering av enkelt bromsmanöverorgan) utförs för varje färdbromssystem med servon ur drift.

#### 11.3 Prestandakrav

När bromsarna provas i enlighet med det provningsförfarande som anges i punkt 11.2 ska bromssträckan vara den som anges i kolumn 2 eller MFDD det som anges i kolumn 3 i följande tabell:

Kolumn 1	Kolumn 2	Kolumn 3
Fordonskategori	BROMSTRÄCKA (BROMSTRÄCKOR) (där V är den angivna provningshastigheten i km/tim och S är den föreskrivna bromssträckan i meter).	MFDD
Enkelt bromssystem		
L <sub>1</sub>	$S \leq 0,1 V + 0,0143 V^2$	$\geq 2,7 \text{ m/s}^2$
L <sub>2</sub>	$S \leq 0,1 V + 0,0143 V^2$	$\geq 2,7 \text{ m/s}^2$
L <sub>3</sub>	$S \leq 0,1 V + 0,0133 V^2$	$\geq 2,9 \text{ m/s}^2$
L <sub>4</sub>	$S \leq 0,1 V + 0,0105 V^2$	$\geq 3,6 \text{ m/s}^2$
Fordon med kombinerat bromssystem eller delat färdbromssystem		
ALLA	$S \leq 0,1 V + 0,0154 V^2$	$\geq 2,5 \text{ m/s}^2$

Observera att om servon kan aktiveras av mer än ett manöverorgan ska ovanstående prestanda uppnås när varje manöverorgan aktiveras oberoende av de andra.

## TILLÄGG

## ALTERNATIV METOD FÖR BESTÄMNING AV TOPPBROMSKOEFFICIENTEN (PBC)

(se punkt 1.1.3 i denna bilaga)

## 1.1 Allmänt:

- a) Provningsen går ut på att fastställa toppbromskoefficienten för fordonstypen när den bromsas på de provningsytor som beskrivs i punkt 1.1.1 och 1.1.2 i bilaga 3.
- b) Provningsen består av ett antal bromsningar med varierande kraft hos bromsmanöverorganet. Båda hjulen ska bromsas samtidigt till läget före hjullåsning i syfte att uppnå fordonets maximala retardationshastighet på given provningsyta.
- c) Fordonets maximala retardationshastighet är det högsta värde som registrerats under samtliga provbromsningar.
- d) Toppbromskoefficienten beräknas utifrån den provbromsning som genererar fordonets maximala retardationshastighet enligt följande:

där

t = tidsåtgången i sekunder som behövs för fordonet att minska sin hastighet från 40 km/tim till 20 km/tim.

*Observera:* För fordon som inte uppnår en provningshastighet av 50 km/tim ska toppbromskoefficienten mätas enligt följande:

$$PBC = \frac{0,566}{t}$$

där

t = tidsåtgång i sekunder som behövs för fordonet att minska sin hastighet från 0,8 V<sub>max</sub> till (0,8 V<sub>max</sub> – 20), där V<sub>max</sub> mäts i km/tim.

- e) Värdet för toppbromskoefficienten ska avrundas till tre decimaler.

## 1.2 Fordonsförhållanden:

- a) Provningsen används för fordonskategorierna L<sub>1</sub> och L<sub>3</sub>.
- b) Systemet med låsningsfria bromsar ska vara antingen urkopplat eller ur drift mellan 40 km/tim och 20 km/tim.
- c) Lätt lastat fordon.
- d) Frikopplad motor.

## 1.3 Provningsförhållanden och provningsförfaranden:

- a) Bromsarnas utgångstemperatur: ≥ 55 °C och ≤ 100 °C.
- b) Provningshastighet: 60 km/tim eller 0,9 V<sub>max</sub>, beroende på vilken som är lägst.
- c) Bromsanvändning:

Samtidig aktivering av färdbromssystemets båda manöverorgan, om sådan utrustning finns, eller det enkla färdbromssystemets manöverorgan om färdbromssystemet verkar på alla hjulen.

För fordon som är utrustade med ett manöverorgan för ett enkelt färdbromssystem kan det vara nödvändigt att anpassa bromssystemet om något av hjulen inte närmar sig maximal retardation.

## d) Bromsaktiveringskraft:

Den manöverorgankraft som åstadkommer fordonets maximala retardationshastighet som definieras i punkt 1.1 c.

Tillämpningen av manöverorgankraften ska vara konstant under bromsningen.

## e) Antal bromsningar: tills fordonet uppnår den maximala retardationshastigheten.

## f) Inför varje bromsning accelereras fordonet upp till provningshastigheten och därefter aktiveras bromssystemets manöverorgan under de förhållanden som anges i denna punkt.

---





ISSN 1977-0820 (elektronisk utgåva)  
ISSN 1725-2628 (pappersutgåva)



**Europeiska unionens publikationsbyrå**  
2985 Luxemburg  
LUXEMBURG

**SV**