

**I EES-STOFNANIR****1. EES-ráðið****2. Sameiginlega EES-nefndin**

<b>97/EES/16/01</b>	Ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 72/96 frá 13. desember 1996 um breytingu á II. viðauka (Tæknilegar reglugerðir, staðlar, prófanir og vottun) við EES-samninginn ..... 1
	Tilskipun framkvæmdastjórnarinnar 95/54/EB frá 31. október 1995 um aðlögun að tækniframförum á tilskipun ráðsins 72/245/EBE um samræmingu laga aðildarríkjanna varðandi aðgerðir gegn rafsegultruflunum frá hreyflum með neistakveikju í vélknúnum ökutækjum og breytingu á tilskipun 70/156/EBE um samræmingu laga aðildarríkjanna um gerðarviðurkenningu á vélknúnum ökutækjum og eftirvögnum þeirra ..... 2
<b>97/EES/16/02</b>	Ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 73/96 frá 13. desember 1996 um breytingu á II. viðauka (Tæknilegar reglugerðir, staðlar, prófanir og vottun) við EES-samninginn ..... 75
	Tilskipun framkvæmdastjórnarinnar 96/20/EB frá 27. mars 1996 um aðlögun að tækniframförum á tilskipun ráðsins 70/157/EBE um samræmingu laga aðildarríkjanna um leyfilegt hljóðstig og útblásturskerfi vélknúinna ökutækja ..... 76
<b>97/EES/16/03</b>	Ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 74/96 frá 13. desember 1996 um breytingu á II. viðauka (Tæknilegar reglugerðir, staðlar, prófanir og vottun) við EES-samninginn ..... 94
	Tilskipun framkvæmdastjórnarinnar 95/56/EB frá 8. nóvember 1995 um aðlögun að tækniframförum á tilskipun ráðsins 74/61/EBE um samræmingu laga aðildarríkjanna varðandi búnað til að koma í veg fyrir notkun vélknúins ökutækis án leyfis ..... 95
<b>97/EES/16/04</b>	Ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 75/96 frá 13. desember 1996 um breytingu á II. viðauka (Tæknilegar reglugerðir, staðlar, prófanir og vottun) við EES-samninginn ..... 142
	Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 96/1/EB frá 22. janúar 1996 um breytingu á tilskipun 88/77/EBE um samræmingu laga aðildarríkjanna varðandi aðgerðir gegn mengandi efnum í útblæstri dísilhreyfla til nota í ökutækjum ..... 143
<b>97/EES/16/05</b>	Ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 76/96 frá 13. desember 1996 um breytingu á II. viðauka (Tæknilegar reglugerðir, staðlar, prófanir og vottun) við EES-samninginn ..... 153
	Tilskipun framkvæmdastjórnarinnar 95/48/EB frá 20. september 1995 um aðlögun að tækniframförum á tilskipun ráðsins 92/21/EBE um massa og mál vélknúinna ökutækja í flokki M <sub>1</sub> ..... 154

97/EES/16/06	Ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 77/96 frá 13. desember 1996 um breytingu á VI. viðauka (Félagslegt öryggi) við EES-samninginn ..... 168
	Ákvörðun nr. 162 frá 31. maí 1996 um túlkun á 1. mgr. 14. gr. og 1. mgr. 14. gr. b í reglugerð ráðsins (EBE) nr. 1408/71 um gildandi löggjöf fyrir launþega sem eru sendir annað til starfa, samþykkt af framkvæmdaráði Evrópubandalaganna um félagslegt öryggi farandlaunþega ..... 169
97/EES/16/07	Ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 78/96 frá 13. desember 1996 um breytingu á VI. viðauka (Félagslegt öryggi) við EES-samninginn ..... 172
	Ákvörðun nr. 163 frá 31. maí 1996 um túlkun á a-lið í 1. mgr. 22. gr. reglugerðar ráðsins (EBE) nr. 1408/71 að því er varðar einstaklingaá sem fá skilunar- eða súrefnismeðferð, samþykkt af framkvæmdaráði Evrópubandalaganna um félagslegt öryggi farandlaunþega ..... 173
97/EES/16/08	Ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 79/96 frá 13. desember 1996 um breytingu á II. viðauka (Tæknilegar reglugerðir, staðlar, prófanir og vottun) og X. viðauka (Hljóð- og myndmiðlun) við EES-samninginn ..... 174
	Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 95/47/EB frá 24. október 1995 um notkun staðla um merkjasetningar fyrir sjónvarp ..... 175
97/EES/16/09	Ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 80/96 frá 13. desember 1996 um breytingu á XIII. viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn ..... 179
	Tilskipun ráðsins 96/49/EB frá 23. júlí 1996 um samræmingu laga aðildarríkjanna að því er varðar flutning á hættulegum farmi með járnbrautum ..... 180
97/EES/16/10	Ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 81/96 frá 13. desember 1996 um breytingu á XX. viðauka (Umhverfismál) við EES-samninginn ..... 186
	Ákvörðun framkvæmdastjórnarinnar 96/461/EB frá 11. júlí 1996 um vistfræðilegar viðmiðanir er veita á umhverfismerki bandalagsins fyrir þvottavélar ..... 187
97/EES/16/11	Ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 82/96 frá 13. desember 1996 um breytingu á XX. viðauka (Umhverfismál) við EES-samninginn ..... 190
	Ákvörðun framkvæmdastjórnarinnar 96/467/EB frá 16. júlí 1996 um vistfræðilegar viðmiðanir er veita á umhverfismerki bandalagsins fyrir afritunarpappír ..... 191
	<b>3. Sameiginlega EES-þingmannanefndin</b>
	<b>4. Ráðgjafarnefnd EES</b>
	<b>II EFTA-STOFNANIR</b>
	<b>1. Fastanefnd EFTA-ríkjanna</b>
	<b>2. Eftirlitsstofnun EFTA</b>
	<b>3. EFTA-dómstóllinn</b>
	<b>III EB-STOFNANIR</b>
	<b>1. Ráðið</b>
	<b>2. Framkvæmdastjórnin</b>
97/EES/16/12	Samfylking sem tilkynnt hefur verið fyrirfram (Mál nr. IV/M.902 - Warner Bros./Lusomundo/Sogecable) ..... 195
97/EES/16/13	Samfylking sem tilkynnt hefur verið fyrirfram (Mál nr. IV/M.907 - Agos Itafinco) ..... 196

# EB-STOFNANIR

## FRAMKVÆMDASTJÓRNIN

ÁKVÖRÐUN SAMEIGINLEGU EES-NEFNDARINNAR

97/EES/16/01

nr. 72/96  
frá 13. desember 1996

um breytingu á II. viðauka (Tæknilegar reglugerðir, staðlar, prófanir og vottun) við EES-samninginn

### SAMEIGINLEGA EES-NEFNDIN HEFUR,

með hliðsjón af samningnum um Evrópska efnahagssvæðið, eins og hann var aðlagður með bókun um breytingu á samningnum um Evrópska efnahagssvæðið, er nefnist hér á eftir samningurinn, einkum 98. gr.,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

II. viðauka við samninginn var breytt með ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 62/95 frá 29. september 1995<sup>(1)</sup>.

Tilskipun framkvæmdastjórnarinnar 95/54/EB frá 31. október 1995 um aðlögun að tækniframförum á tilskipun ráðsins 72/245/EBE um samræmingu laga aðildarríkjanna varðandi aðgerðir gegn rafsegultruflunum frá hreyflum með neistakveikju í vélknúnum ökutækjum og breytingu á tilskipun 70/156/EBE um samræmingu laga aðildarríkjanna um gerðarviðurkenningu á vélknúnum ökutækjum og eftirvögnum þeirra<sup>(2)</sup> skal felld inn í samninginn.

### ÁKVEDIÐ EFTIRFARANDI:

#### 1. gr.

- Eftirfarandi undirliður bætist við í 1. lið (tilskipun ráðsins 70/156/EBE) í I. kafla II. viðauka við samninginn:

„ - **395 L 0054:** Tilskipun framkvæmdastjórnarinnar 95/54/EB frá 31. október 1995 (Stjttíð. EB nr. L 266, 8. 11. 1995, bls. 1).“.

- Eftirfarandi undirliður bætist við í 11. lið (tilskipun ráðsins 72/245/EBE) í I. kafla II. viðauka við samninginn:

„ - **395 L 0054:** Tilskipun framkvæmdastjórnarinnar 95/54/EB frá 31. október 1995 (Stjttíð. EB nr. L 266, 8. 11. 1995, bls. 1).“.

#### 2. gr.

Fullgiltur texti tilskipunar framkvæmdastjórnarinnar 95/54/EB á íslensku og norsku fylgir sem viðauki við útgáfu þessarar ákvörðunar á hvoru máli fyrir sig.

#### 3. gr.

Ákvörðun þessi öðlast gildi hinn 1. janúar 1997, að því tilskildu að allar tilkynningar samkvæmt 1. mgr. 103. gr. samningsins hafi verið sendar sameiginlegu EES-nefndinni.

#### 4. gr.

Ákvörðun þessi skal birt í EES-deild og EES-viðbæti við Stjórnartíðindi Evrópubandalagsins.

Gjört í Brussel 13. desember 1996.

Fyrir hönd sameiginlegu EES-nefndarinnar

Formaður

*H. Hafstein*

<sup>(1)</sup> Stjttíð. EB nr. L 301, 14. 12. 1995, bls. 36 og EES-viðbætur við Stjttíð. EB nr. 48, 14. 12. 1995, bls. 1.

<sup>(2)</sup> Stjttíð. EB nr. L 266, 8. 11. 1995, bls. 1.

**TILSKIPUN FRAMKVÆMDASTJÓRNARINNAR 95/54/EB****frá 31. október 1995****um aðlögun að tækniframförum á tilskipun ráðsins 72/245/EBE um samræmingu laga aðildarríkjanna varðandi aðgerðir gegn rafsegultruflunum frá hreyflum með neistakveikju í vélknúnum ökutækjum og breytingu á tilskipun 70/156/EBE um samræmingu laga aðildarríkjanna um gerðarviðurkenningu á vélknúnum ökutækjum og eftirvögnum þeirra(\*)****FRAMKVÆMDASTJÓRN EVRÓPUBANDALAGANNA HEFUR,**

með hliðsjón af stofnsáttmála Evrópubandalagsins,

með hliðsjón af tilskipun ráðsins 70/156/EBE frá 6. febrúar 1970 um samræmingu laga aðildarríkjanna um gerðarviðurkenningu á vélknúnum ökutækjum og eftirvögnum þeirra <sup>(1)</sup>, eins og henni var síðast breytt með tilskipun framkvæmdastjórnarinnar 93/81/EBE <sup>(2)</sup>, einkum 2. mgr. 13. gr.,með hliðsjón af tilskipun ráðsins 72/245/EBE frá 20. júní 1972 um samræmingu laga aðildarríkjanna varðandi aðgerðir gegn rafsegultruflunum frá hreyflum með neistakveikju í vélknúnum ökutækjum <sup>(3)</sup>, eins og henni var breytt með tilskipun framkvæmdastjórnarinnar 89/491/EBE <sup>(4)</sup>, einkum 4. gr.,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

Tilskipun 72/245/EBE er ein sértilskipana sem fjalla um EBE-gerðarviðurkenningarferlið sem komið var á með tilskipun 70/156/EBE. Af því leiðir að ákvæði tilskipunar 70/156/EBE um kerfi í ökutækjum, íhluta og aðskildar tæknieiningar eiga við um þessa tilskipun.

Vegna tilskipunar 70/156/EBE, einkum 4. mgr. 3. gr. og 3. mgr. 4. gr., er nauðsynlegt að hverri sértilskipun fylgi upplýsingaskjal þar sem fram koma þau atriði í I. viðauka við þá tilskipun sem skipta máli ásamt gerðarviðurkenningarvottorði samkvæmt VI. viðauka við sömu tilskipun í því skyni að koma á tölvuskráningu gerðarviðurkenninga.

Með tilskipun 72/245/EBE voru stigin fyrstu skref til að koma á undirstöðurafsegulsviðssamhæfi með tilliti til rafsegultruflana og síðan þá hafa tækniframfarir stuðlað að því að rafmagns- og rafeindabúnaður hefur orðið sífellt flóknari og margbreytilegri.

Með tilliti til aukinnar eftirtektarsemi varðandi tækniframfarir á sviði rafmagns- og rafeindabúnaðar og þörf fyrir að tryggja almennt samhæfi ólíks rafmagns- og rafeindabúnaðar voru í tilskipun ráðsins 89/336/EBE <sup>(5)</sup>, eins og henni var síðast breytt með tilskipun 93/68/EBE <sup>(6)</sup>, sett almenn ákvæði um rafsegulsviðssamhæfi fyrir allar vörur.

Í tilskipun 89/336/EBE er sú meginregla ákveðin að almenn ákvæði hennar gildi ekki eða gildi ekki lengur um tækjabúnað sem sértilskipanir gilda um, að svo miklu leyti sem kröfur um vernd sem eru tilgreindar í fyrrnefndri tilskipun eru samhæfðar.

Þörf er sértilskipunar á sviði ökutækja, íhluta og aðskilinna tæknieininga til notkunar í tengslum við evrópska gerðarviðurkenningu þar sem kveðið er á um að tiltekin innlend yfirvöld geti veitt viðurkenningu með skírskotun til samhæfðra tæknikrafna.

Gera ber tilskipun 72/245/EBE að slíkri sértilskipun.

Fjallað er um rafsegulsviðssamhæfi í öðrum tilskipunum um ökutæki, íhluta og aðskildar tæknieiningar á grundvelli tilskipunar 70/156/EBE.

Frá og með 1. janúar 1996 skulu ákvæði tilskipunar 72/245/EBE gilda alfarið um tæknikröfur á sviði rafsegultruflana (rafsegulsviðssamhæfis) í ökutækjum, íhlutum og aðskildum tæknieiningum.

Nauðsynlegt er að breyta tilskipun 70/156/EBE þannig að hún taki tillit til þess að gildissvið tilskipunar 72/245/EBE víkkar og nær til allra ökutækjaflokka.

Nauðsynlegt er að skírskota til tilskipunar ráðsins 72/306/EBE <sup>(7)</sup>, eins og henni var breytt með tilskipun 89/491/EBE, til að greina á milli hreyfla með neistakveikju og þrýstikveikju.

(\*) Þessi EB-gerð, sem birtist í Stjttíð. EB nr. L 266, 8. 11. 1995, bls. 1, var nefnd í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 72/96 frá 13. desember 1996 um breytingu á II. viðauka (Tæknilegar reglugerðir, staðlar, prófanir og vottun) við EES-samninginn, sjá þessa útgáfu af EES-viðbæti við Stjórnartíðindi Evrópubandalagsins.

<sup>(1)</sup> Stjttíð. EB nr. L 42, 23. 2. 1970, bls. 1.<sup>(2)</sup> Stjttíð. EB nr. L 264, 23. 10. 1993, bls. 49.<sup>(3)</sup> Stjttíð. EB nr. L 152, 6. 7. 1972, bls. 15.<sup>(4)</sup> Stjttíð. EB nr. L 238, 15. 8. 1989, bls. 43.<sup>(5)</sup> Stjttíð. EB nr. L 139, 23. 5. 1989, bls. 19.<sup>(6)</sup> Stjttíð. EB nr. L 220, 30. 8. 1993, bls. 1.<sup>(7)</sup> Stjttíð. EB nr. L 190, 20. 8. 1972, bls. 1.

Ákvæði þessarar tilskipunar eru í samræmi við álit nefndar um aðlögun tilskipana að tækniframförum sem komið var á fót með tilskipun 70/156/EBE.

### SAMÞYKKT TILSKIPUN ÞESSA:

#### 1. gr.

Eftirfarandi breytingar eru hér með gerðar á tilskipun 72/245/EBE:

#### 1. Eftirfarandi komi í stað titils tilskipunarinnar:

„Tilskipun ráðsins 72/245/EBE frá 20. júní 1972 um rafsegultruflanir (rafsegulsviðssamhæfi) í ökutækjum“.

#### 2. Eftirfarandi komi í stað 1. gr.:

„1. gr.

Í þessari tilskipun merkir „ökutæki öll ökutæki eins og þau eru skilgreind í tilskipun 70/156/EBE.“

#### 3. Eftirfarandi komi í stað 2. gr.:

„2. gr.

Aðildarríkjum er óheimilt að synja um EBE-gerðarviðurkenningu eða innlenda gerðarviðurkenningu fyrir ökutæki, íhluta og aðskildar tæknieiningar af ástæðum sem varða rafsegulsviðssamhæfi ef kröfum sem um getur í þessari tilskipun er fullnægt.“

#### 4. Eftirfarandi komi í stað 3. gr.:

„3. gr.

1. Frá og með 1. janúar 1996 ber að líta á þessa tilskipun sem „sértilskipun“ að því er varðar 2. mgr. 2. gr. tilskipunar ráðsins 89/336/EBE(\*).

2. Líta ber svo á að ökutæki, íhlutar og aðskildar tæknieiningar sem eru viðurkennd samkvæmt ákvæðum þessarar tilskipunar fullnægi ákvæðum annarra tilskipana, sem vitnað er til í IV. viðauka við tilskipun ráðsins 92/53/EBE(\*\*), þar sem fjallað er um rafsegulsviðssamhæfi.

(\* ) Stjtið. EB nr. L 139, 23. 5. 1989, bls. 19.

(\*\* ) Stjtið. EB nr. L 225, 10. 8. 1992, bls. 1.“

#### 5. Viðaukinn við þessa tilskipun komi í stað viðaukanna.

#### 2. gr.

1. Frá og með 1. desember 1995 er aðildarríkjunum óheimilt, af ástæðum sem varða rafsegulsviðssamhæfi, að

- synja um EBE-gerðarviðurkenningu eða innlenda gerðarviðurkenningu fyrir ökutæki af hvaða gerð sem er,

- synja um EBE-gerðarviðurkenningu eða innlenda gerðarviðurkenningu fyrir íhluta eða aðskildar tæknieiningar af hvaða gerð sem er, eða

- banna að ökutæki séu skráð, seld eða tekin í notkun,

- banna að íhlutar eða aðskildar tæknieiningar séu skráðar, seldar eða teknar í notkun,

ef ökutæki, íhlutar eða aðskildar tæknieiningar eru í samræmi við kröfur í tilskipun 72/245/EBE eins og henni er breytt með þessari tilskipun.

#### 2. Frá og með 1. janúar 1996:

- skulu aðildarríkin ekki lengur veita EBE-gerðarviðurkenningu ökutækja, EBE-gerðarviðurkenningu íhluta eða EBE-gerðarviðurkenningu aðskilinna tæknieininga, og einnig

- er aðildarríkjunum heimilt að synja um innlenda gerðarviðurkenningu,

fyrir ökutæki, íhluta eða aðskilda tæknieiningu af hvaða gerð sem er, af ástæðum sem varða rafsegulsviðssamhæfi, ef kröfum sem um getur í tilskipun 72/245/EBE, eins og henni er breytt með þessari tilskipun, er ekki fullnægt.

3. Ákvæði 2. mgr. gilda hvorki um gerðir ökutækja sem eru viðurkenndar fyrir 1. janúar 1996 samkvæmt tilskipun 72/306/EBE né síðari útvíkanir á þeim viðurkenningum.

#### 4. Frá og með 1. október 2002:

- skulu aðildarríkin líta svo á að samræmisvottorð sem fylgja nýjum ökutækjum í samræmi við ákvæði tilskipunar 70/156/EBE séu úr gildi fallin að því er varðar 1. mgr. 7. gr. þeirrar tilskipunar,

- er aðildarríkjunum heimilt að synja um skráningu eða sölu nýrra ökutækja sem ekki fylgir samræmisvottorð í samræmi við tilskipun 70/156/EBE eða að þau séu tekin í notkun, og einnig

- er aðildarríkjunum heimilt að synja um sölu rafmagns- eða rafeindaundireininga sem eru íhlutar eða aðskildar tæknieiningar eða að þær séu teknar í notkun,

ef kröfum sem um getur í þessari tilskipun er ekki fullnægt.

5. Frá og með 1. október 2002 gilda kröfur sem um getur í tilskipun 72/245/EBE og fjalla um rafmagns- eða rafeindaundireiningar sem eru íhlutar eða aðskildar tæknieiningar, eins og þeim er breytt með þessari tilskipun, að því er varðar 2. mgr. 7. gr. tilskipunar 70/156/EBE.

6. Þrátt fyrir ákvæði 2. og 5. mgr. skulu aðildarríkin veita áfram EBE-gerðarviðurkenningu og heimila sölu íhluta eða aðskilinna tæknieininga sem nota á í ökutækjagerðir sem eru viðurkenndar fyrir 1. janúar 1996, annaðhvort samkvæmt tilskipun 72/245/EBE eða tilskipun 72/306/EBE og, þar sem það á við, síðari útvíkanir slíkra viðurkenninga.

**3. gr.**

Breyta ber 10. lið í I. hluta IV. viðauka við tilskipun 70/156/EBE þannig að „X“ komi í hvern dálk fyrir ökutækjaflokk 0 undir fyrirsögninni „Gildissvið“.

**4. gr.**

1. Aðildarríkin skulu samþykka nauðsynleg lög og stjórnsýslufyrirmæli til að fara að tilskipun þessari fyrir 1. desember 1995. Þau skulu tilkynna það framkvæmdastjórninni þegar í stað.

Þegar aðildarríkin samþykkja þessi ákvæði skal vera í þeim tilvísun í þessa tilskipun eða þeim fylgja slík tilvísun þegar þau verða birt opinberlega. Aðildarríkin skulu setja nánari reglur um slíka tilvísun.

2. Aðildarríkin skulu senda framkvæmdastjórninni helstu ákvæði úr landslögum sem þau samþykkja um málefni sem tilskipun þessi nær til.

**5. gr.**

Tilskipun þessi öðlast gildi á tuttugasta degi frá því að hún birtist í *Stjórnartíðindum Evrópubandalaganna*.

**6. gr.**

Tilskipun þessari er beint til aðildarríkjanna.

Gjört í Brussel 31. október 1995.

Fyrir hönd framkvæmdastjórnarinnar,

**Martin BANGEMANN**

framkvæmdastjóri.

**SKRÁ YFIR VIÐAUKA**

- I. VIÐAUKI Kröfur sem ökutæki og rafmagns- eða rafeindaundireiningar, sem komið er fyrir í ökutækjum, þurfa að uppfylla
- II. VIÐAUKI A Fyrirmynd að upplýsingaskjali sem fjallar um EBE-gerðarviðurkenningu ökutækis með tilliti til rafsegulviðssamhæfis
- II. VIÐAUKI B Fyrirmynd að upplýsingaskjali sem fjallar um EBE-gerðarviðurkenningu rafmagns- eða rafeindaundireiningar með tilliti til rafsegulviðssamhæfis
- III. VIÐAUKI A Fyrirmynd að EBE-gerðarviðurkenningarvottorði (ökutæki)
- III. VIÐAUKI B Fyrirmynd að EBE-gerðarviðurkenningarvottorði (rafmagns- eða rafeindaundireiningar)
- IV. VIÐAUKI Aðferð til að mæla breiðbandsrafsegulgeislun frá ökutækjum
- V. VIÐAUKI Aðferð til að mæla þröngbandsrafsegulgeislun frá ökutækjum
- VI. VIÐAUKI Aðferð til að prófa rafsegulónæmi ökutækja
- VII. VIÐAUKI Aðferð til að mæla breiðbandsrafsegulgeislun frá rafmagns- eða rafeindaundireiningum
- VIII. VIÐAUKI Aðferð til að mæla þröngbandsrafsegulgeislun frá rafmagns- eða rafeindaundireiningum
- IX. VIÐAUKI Aðferð til að prófa rafsegulónæmi rafmagns- eða rafeindaundireininga

## I. VIÐAUKI

### KRÖFUR SEM ÖKUTÆKI OG RAFMAGNS- EÐA RAFEINDAUNDIREININGAR, SEM KOMIÐ ER FYRIR Í ÖKUTÆKJUM, ÞURFA AÐ UPPFYLLA

1. **Gildissvið**
  - 1.1. Tilskipun þessi gildir um rafsegulsviðssamhæfi ökutækja sem er fjallað um í 1. gr., það er að segja ökutækja eða eftirvagna (hér eftir nefnd ökutæki), í því ástandi sem framleiðandi ökutækjanna afhendir þau og um íhluta eða aðskildar tæknieiningar sem setja á í ökutæki.
2. **Skilgreiningar**
  - 2.1. Í tilskipun þessari er merking eftirfarandi hugtaka sem hér segir:
    - 2.1.1. „Rafsegulsviðssamhæfi“: Geta ökutækis, íhluta eða aðskildrar tæknieiningar til að starfa eðlilega í rafsegulumhverfi sínu án þess að valda óviðunandi rafsegultruflunum í því.
    - 2.1.2. „Rafsegultruflun“: Öll rafsegulfyrirbæri sem kunna að draga úr nothæfi ökutækis eða íhluta eða aðskilinnar tæknieiningar. Rafsegultruflun getur verið rafsegulhávaði, óæskilegt merki eða breyting í sjálfum útbreiðslumiðlinum.
    - 2.1.3. „Rafsegulónæmi“: Geta ökutækis, íhluta eða aðskilinnar tæknieiningar til að starfa eðlilega þrátt fyrir tiltekna rafsegultruflanir.
    - 2.1.4. „Rafsegulumhverfi“: Öll rafsegulfyrirbæri sem fyrirfinnast á tilteknum stað.
    - 2.1.5. „Viðmiðunarmörk“: Þau nafnmörk sem bæði gerðarviðurkenning og framleiðslusamræmi miðast við.
    - 2.1.6. „Viðmiðunarloftnet“ fyrir tíðnibilið 20 til 80 MHz: samhverft tvíþólloftnet sem er hálfbylgjutvípóll með jafnaðri hermu við 80 MHz; og fyrir tíðnibilið fyrir ofan 80 MHz: hálfbylgjutvípóll með jafnaðri hermu sem er stilltur eftir mældri tíðni.
    - 2.1.7. „Breiðbandsgeislun“: Geislun með meiri bandbreidd en tiltekið mælitæki eða viðtæki hefur.
    - 2.1.8. „Þröngbandsgeislun“: Geislun með minni bandbreidd en tiltekið mælitæki eða viðtæki hefur.
    - 2.1.9. „Rafmagns- eða rafeindakerfi“: Rafmagns- og/eða rafeindabúnaður eða samstæða slíks búnaðar, ásamt öllum tilheyrandi rafmagnstengingum og leiðslum, sem er hluti ökutækis en ekki er ætlast til að hljóti sérstaka gerðarviðurkenningu.
    - 2.1.10. „Rafmagns- eða rafeindaundireining“ (ESA): Rafmagns- og/eða rafeindabúnaður eða samstæða slíks búnaðar, ásamt öllum tilheyrandi rafmagnstengingum og leiðslum, sem verða á hluti ökutækis og gegnir einu eða fleiri sérhæfðum hlutverkum. Að beiðni framleiðanda er heimilt að viðurkenna rafmagns- eða rafeindaundireiningu annaðhvort sem „íhluta“ eða „aðskilda tæknieiningu“ (sjá 2. gr. tilskipunar 70/156/EBE).
    - 2.1.11. „Gerð ökutækis“ með tilliti til rafsegulsviðssamhæfis: ökutæki sem eru ekki innbyrðis ólík í grundvallaratriðum að því er varðar:



- 2.1.11.1. heildarstærð og -lögun vélarrýmis;
- 2.1.11.2. almenna niðurröðun rafmagns- og/eða rafeindafluta og almenna niðurröðun leiðslna;
- 2.1.11.3. það efni sem er aðallega notað í yfirbyggingu ökutækisins (til dæmis stál, ál eða trefjagler). Plötur úr ólíkum efnum breyta ekki gerð ökutækisins að því gefnu að grunnefni yfirbyggingarinnar sé óbreytt. Engu að síður ber að greina frá slíkum afbrigðum.
- 2.1.12. „Gerð rafmagns- eða rafeindaundireiningar“ með tilliti til rafsegulsviðssamhæfis: Rafmagns- eða rafeindaundireiningar sem eru ekki innbyrðis ólíkar í grundvallaratriðum sem þessum:
  - 2.1.12.1. það hlutverk sem rafmagns- eða rafeindaundireiningin gegnir;
  - 2.1.12.2. almenn niðurröðun rafmagns- og/eða rafeindafluta, ef við á.
- 3. **Umsókn um EBE-gerðarviðurkenningu**
  - 3.1. Viðurkenning ökutækisgerðar
    - 3.1.1. Framleiðandi ökutækis leggur fram umsókn um gerðarviðurkenningu ökutækis að því er varðar rafsegulsviðssamhæfi samkvæmt 4. mgr. 3. gr. tilskipunar 70/156/EBE.
    - 3.1.2. Fyrirmynd að upplýsingaskjali er að finna í II. viðauka A.
    - 3.1.3. Framleiðandi ökutækis skal semja áætlun þar sem lýst er öllum fyrirhuguðum samsetningum að því er varðar viðeigandi rafmagns- eða rafeindakerfi eða rafmagns- eða rafeindaundireiningar, útfærslur yfirbyggingar<sup>(1)</sup>, afbrigði með tilliti til efnis yfirbyggingar<sup>(1)</sup>, almenna niðurröðun leiðslna, hreyfilsafbrigði, afbrigði með stýrið hægra eða vinstra megin og afbrigði með mismunandi hjólhaf. Viðeigandi rafmagns- eða rafeindakerfi eða rafmagns- eða rafeindaundireiningar eru þau eða þær sem geta sent út umtalsverða breið- eða þröngbandsgeislun og/eða þau eða þær sem geta haft áhrif á beina stjórn ökumanns á ökutækinu (sjá lið 6.4.2.3 í þessum viðauka).
    - 3.1.4. Velja ber dæmigert ökutæki samkvæmt fyrrnefndri áætlun fyrir prófun samkvæmt gagnkvæmu samkomulagi milli framleiðanda og lögbærs yfirvalds. Ökutækið skal vera dæmigert fyrir ökutækisgerðina (sjá 1. viðbæti við II. viðauka A). Miða ber val ökutækis við rafmagns- eða rafeindakerfin sem framleiðandi hefur á boðstólum. Framleiðandi og viðkomandi lögbært yfirvald geta gert gagnkvæmt samkomulag um að velja annað ökutæki, samkvæmt fyrrnefndri áætlun, til prófunar ef talið er að það sé búið annars konar rafmagns- eða rafeindakerfum sem líklegt er að hafi veruleg áhrif á rafsegulsviðssamhæfi ökutækisins samanborið við hið dæmigerða ökutæki sem fyrst var valið.
    - 3.1.5. Samkvæmt málsmeðferðinni í lið 3.1.4 er einungis heimilt að velja ökutæki úr þeim samsetningum ökutækis og rafmagns- eða rafeindakerfa sem framleiða á í raun.
    - 3.1.6. Framleiðanda er heimilt að láta umsókn fylgja skýrslu um prófanir sem hafa farið fram. Yfirvöldum sem annast viðurkenningu er heimilt að hafa slík gögn, sem eru látin í té, til hliðsjónar við frágang gerðarviðurkenningarvottorðs.
    - 3.1.7. Framkvæmi sú tæknipjónusta sem er ábyrg fyrir gerðarviðurkenningarprófuninni sjálf prófunina ber að láta í té ökutæki sem er dæmigert fyrir þá gerð sem viðurkenna á, samkvæmt lið 3.1.4.
  - 3.2. Gerðarviðurkenning rafmagns- eða rafeindaundireiningar
    - 3.2.1. Framleiðandi ökutækis eða rafmagns- eða rafeindaundireiningar leggur fram umsókn um gerðarviðurkenningu rafmagns- eða rafeindaundireiningar að því er varðar rafsegulsviðssamhæfi samkvæmt 4. mgr. 3. gr. tilskipunar 70/156/EBE.

<sup>(1)</sup> Ef við á.

- 3.2.2. Fyrirmynd að upplýsingaskjali er að finna í II. viðauka B.
- 3.2.3. Framleiðanda er heimilt að láta umsókn fylgja skýrslu um prófanir sem hafa farið fram. Yfirvöldum sem annast viðurkenningu er heimilt að hafa slík gögn, sem eru látin í té, til hliðsjónar við frágang gerðarviðurkenningarvottorðs.
- 3.2.4. Framkvæmi sú tækniþjónusta sem er ábyrg fyrir gerðarviðurkenningarprófuninni sjálf prófunina ber að láta í té sýnishorn af rafmagns- eða rafeindaundireiningunni sem er dæmigert fyrir þá gerð sem sótt er um viðurkenningu fyrir, ef nauðsyn krefur eftir viðræður við framleiðandann um, til dæmis, hugsanleg afbrigði að því er varðar fyrirkomulag, fjölda íhluta eða fjölda nema. Tækniþjónustunni er heimilt að velja annað sýnishorn telji hún það nauðsynlegt.
- 3.2.5. Merkingar sýnishorna skulu vera greinilegar og óafmáanlegar, þar sem fram kemur viðskiptaheiti framleiðanda eða vörumerki og gerðarauðkenni.
- 3.2.6. Taka skal fram ef um einhverjar takmarkanir á notkun er að ræða. Geta skal um slíkar takmarkanir í II. viðauka B og/eða III. viðauka B.

#### 4. Gerðarviðurkenning

##### 4.1. Leiðir til að öðlast gerðarviðurkenningu

###### 4.1.1. Gerðarviðurkenning ökutækis

Framleiðanda er frjálst að velja milli eftirtalinnna leiða til að öðlast gerðarviðurkenningu ökutækis.

###### 4.1.1.1. Viðurkenning heils búnaðar í ökutækinu

Unnt er að öðlast beina gerðarviðurkenningu fyrir heilan búnað í ökutækinu með því að fara eftir ákvæðunum í 6. mgr. þessa viðauka. Ef framleiðandi ökutækis velur þessa leið eru sérstakar prófanir rafmagns- eða rafeindakerfa eða rafmagns- eða rafeindaundireininga óþarfar.

###### 4.1.1.2. Viðurkenning ökutækisgerðar með því að prófa einstakar rafmagns- eða rafeindaundireiningar

Framleiðandi ökutækis getur öðlast viðurkenningu fyrir ökutæki með því að sýna viðurkenningaryfirvöldum að öll viðeigandi (sjá lið 3.1.3 í þessum viðauka) rafmagns- eða rafeindakerfi eða allar rafmagns- eða rafeindaundireiningar hafi verið viðurkenndar sérstaklega í samræmi við ákvæði þessarar tilskipunar og hafi verið komið fyrir í ökutækinu í samræmi við öll skilyrði sem þar eru sett.

###### 4.1.1.3. Óski framleiðandi þess getur hann öðlast viðurkenningu samkvæmt ákvæðum þessarar tilskipunar fyrir ökutækið ef í því er enginn búnaður af þeirri gerð sem krafist er ónæmis- eða geislunarprófunar fyrir. Í ökutækinu skulu ekki vera nein þau kerfi sem tilgreind eru í lið 3.1.3 (ónæmi) og enginn neistakveikjubúnaður. Prófanir eru óþarfar vegna slíkra viðurkenninga.

###### 4.1.2. Gerðarviðurkenning rafmagns- eða rafeindaundireiningar

Heimilt er að veita gerðarviðurkenningu fyrir rafmagns- eða rafeindaundireiningu sem setja á annaðhvort í hvaða gerð ökutækis sem er eða sérstaka gerð eða gerðir ökutækis að ósk framleiðanda. Rafmagns- eða rafeindaundireiningar sem hafa bein áhrif á stjórn ökutækis eru oftast gerðarviðurkenndar í samvinnu við framleiðanda ökutækis.

##### 4.2. Gerðarviðurkenning veitt

###### 4.2.1. Ökutæki

###### 4.2.1.1. Veita ber EBE-gerðarviðurkenningu samkvæmt 3. mgr. 4. gr. og, ef við á, 4. mgr. 4. gr. tilskipunar 70/156/EEB ef dæmigert ökutæki fullnægir kröfum þessarar tilskipunar.

- 4.2.1.2. Fyrirmynd að EBE-gerðarviðurkenningarvottorðinu er í III. viðauka A.
- 4.2.2. Rafmagns- eða rafeindaundireining
- 4.2.2.1. Veita ber EBE-gerðarviðurkenningu samkvæmt 3. mgr. 4. gr. og, ef við á, 4. mgr. 4. gr. tilskipunar 70/156/EBE ef dæmigerð rafmagns- eða rafeindaundireining fullnægir kröfum þessarar tilskipunar.
- 4.2.2.2. Fyrirmynd að EBE-gerðarviðurkenningarvottorðinu er í III. viðauka B.
- 4.2.3. Við frágang vottorðanna sem um getur í lið 4.2.1.2 eða lið 4.2.2.2 er lögbærum yfirvöldum í aðildarríkinu sem veitir gerðarviðurkenningu heimilt að styðjast við skýrslu samþykkrar eða viðurkenndrar rannsóknarstofu eða skýrslu sem er í samræmi við ákvæði þessarar tilskipunar.
- 4.3. Viðurkenningum breytt
- 4.3.1. Ákvæði 5. gr. tilskipunar 70/156/EBE gilda ef breyta á viðurkenningum sem eru veittar samkvæmt ákvæðum þessarar tilskipunar.
- 4.3.2. Breyting á gerðarviðurkenningu ökutækis þegar rafmagns- eða rafeindaundireining er sett í ökutækið sem viðbót eða henni er skipt út.
- 4.3.2.1. Heimilt er að breyta gerðarviðurkenningu ökutækis án frekari prófana hafi framleiðandi ökutækis öðlast viðurkenningu fyrir heilan búnað í ökutækinu og óskar þess að koma fyrir í honum viðbótarrafmagns- eða rafeindakerfi eða viðbótar rafmagns- eða rafeindaundireiningu eða skipta slíku kerfi eða einingu út sem þegar hefur hlotið viðurkenningu samkvæmt þessari tilskipun og sem verður komið fyrir í ökutækinu í samræmi við öll skilyrði sem þar eru sett. Að því er varðar framleiðslusamræmi ber að líta á viðbótar- eða vararafmagns- eða rafeindakerfi eða viðbótar- eða vararafmagns- eða rafeindaundireiningu sem hluta af ökutækinu.
- 4.3.2.2. Ef viðbótar- eða varahlutir hafa ekki hlotið viðurkenningu samkvæmt þessari tilskipun og ef prófun er talin nauðsynleg skal líta svo á að allt ökutækið fullnægi tilsettum kröfum ef unnt er að sýna fram á að nýir eða endurgerðir hlutir séu í samræmi við viðeigandi kröfur í 6. lið eða ef unnt er að sýna fram á með samanburðarprófun að ekki sé líklegt að nýi hluturinn komi í veg fyrir að gerð ökutækisins samræmist tilsettum kröfum.
- 4.3.2.3. Viðurkenning ökutækis fellur ekki úr gildi þó framleiðandi ökutækis komi fyrir algengum einka- eða viðskiptabúnaði í viðurkenndu ökutæki, öðrum en farstöðvafjarskiptabúnaði(\*), sem er í samræmi við tilskipun 89/336/EBE og komið er fyrir samkvæmt leiðbeiningum framleiðenda búnaðarins og ökutækisins eða skipti slíkum búnaði út eða fjarlægji hann. Þetta kemur ekki í veg fyrir að framleiðandi ökutækis komi fyrir fjarskiptabúnaði samkvæmt viðeigandi leiðbeiningum sem framleiðandi ökutækis og/eða framleiðandi slíks fjarskiptabúnaðar semja. Framleiðandi ökutækis skal færa sönnur á (ef prófunaryfirvöld fara fram á það) að ökutækið starfi eðlilega þrátt fyrir slík senditæki. Hér getur verið um yfirlýsingu að ræða þess efnis að sendingarstyrkur og búnaðurinn séu þess eðlis að ónæmisviðmið þessarar tilskipunar veiti nægilega vernd þegar aðeins er um sendingar að ræða, það er fyrir utan sendingu í tengslum við prófanir sem um getur í 6. lið. Þessi tilskipun heimilar ekki notkun fjarskiptasendis þegar í gildi eru önnur ákvæði um slíkan búnað eða notkun hans. Framleiðandi ökutækis getur neitað að koma fyrir í ökutæki, sem hann framleiðir, algengum einka- eða viðskiptabúnaði sem er í samræmi við tilskipun 89/336/EBE.

## 5. Merkingar

- 5.1. Allar rafmagns- eða rafeindaundireiningar í samræmi við gerð sem er viðurkennd samkvæmt þessari tilskipun skulu bera EBE-gerðarviðurkenningarmerki.

(\*) Til dæmis þráðlausir símar og talstöðvar á tónisviði sem almenningur má nota (CB-talstöðvar).

5.2. Merkið samanstendur af réttthyrningi sem lýkur um lágstafinn „e“ og á eftir fylgir auðkennisnúmer eða -stafir þess aðildarríkis sem veitt hefur EBE-gerðarviðurkenningu:

1	Þýskaland
2	Frakkland
3	Ítalía
4	Holland
6	Belgía
9	Spánn
11	Breska konungsríkið
13	Lúxemborg
18	Danmörk
21	Portúgal
23	Grikkland
IRL	Írland

Nálægt réttthyrningnum skal staðsetja fjögurra stafa raðnúmer (með núllum á undan ef við á), hér eftir nefnt „grunnviðurkenningarnúmer“, sem kemur fram í 4. hluta gerðarviðurkenningarnúmersins í EBE-gerðarviðurkenningarskírteininu sem er gefið út fyrir þá gerð af búnaði sem um ræðir (sjá III. viðauka B) og þar fyrir framan þá tvo tölustafi sem gefa til kynna raðnúmer síðustu meiriháttar tæknibreytingar á tilskipun 72/245/EBE, sem hafði verið gerð, þegar viðkomandi EBE-gerðarviðurkenning fhluta var veitt. Í þessari tilskipun er raðnúmerið 02.

5.3. Festa ber EBE-gerðarviðurkenningarmerkið á meginhluta rafmagns- eða rafeindaundireiningarinnar (til dæmis á rafeindastýrieininguna) þannig að það sé vel læsilegt og óafmáanlegt.

5.4. Dæmi um EBE-gerðarviðurkenningarmerkið er í 7. viðbæti.

5.5. Engra merkinga er krafist fyrir rafmagns- eða rafeindakerfi sem eru í ökutækjagerðum sem eru viðurkenndar samkvæmt þessari tilskipun.

5.6. Merkingar á rafmagns- eða rafeindaundireiningum, sem eru í samræmi við lið 5.3, þurfa ekki að vera sýnilegar þegar rafmagns- eða rafeindaundireiningu er komið fyrir í ökutæki.

## 6. Forskriftir

6.1. Almenn forskrift

6.1.1. Ökutæki (og rafmagns- eða rafeindakerfi þeirra eða rafmagns- eða rafeindaundireiningar) skulu hönnuð, smíðuð og þannig gerð að þau geti fullnægt kröfum þessarar tilskipunar við venjulega notkun.

6.2. Forskriftir vegna breiðbandsrafsegulgeislunar frá ökutækjum með neistakveikju.

- 6.2.1. Mæliaðferð
- Mæla ber rafsegulgeislun sem dæmigert ökutæki fyrir viðkomandi gerð myndar samkvæmt aðferðinni sem er lýst í IV. viðauka í annarri þeirri loftnetsfjarlægð sem er gefin upp. Valið er framleiðanda ökutækisins.
- 6.2.2. Viðmiðunarmörk fyrir breiðbandsgeislun frá ökutæki
- 6.2.2.1. Ef mæliaðferðinni sem er lýst í IV. viðauka er beitt þar sem fjarlægð milli ökutækis og loftnets er  $10,0 \pm 0,2$  m skulu viðmiðunarmörk fyrir geislun vera 34 dB mÍkróvolt/m (50 mÍkróvolt/m) á tíðnibilinu 30 til 75 MHz og 34 til 45 dB mÍkróvolt/m (50 til 180 mÍkróvolt/m) á tíðnibilinu 75 til 400 MHz. Eins og fram kemur í 1. viðbæti við þennan viðauka hækka þessi mörk lógaritmískt (línulega) fyrir tíðni sem er hærri en 75 MHz. Á tíðnisviðinu 400 til 1 000 MHz eru mörkin stöðug við 45 dB mÍkróvolt/m (180 mÍkróvolt/m).
- 6.2.2.2. Ef mæliaðferðinni sem er lýst í IV. viðauka er beitt þar sem fjarlægð milli ökutækis og loftnets er  $3,0 \pm 0,05$  m skulu viðmiðunarmörk fyrir geislun vera 44 dB mÍkróvolt/m (160 mÍkróvolt/m) á tíðnibilinu 30 til 75 MHz og 44 til 55 dB mÍkróvolt/m (160 til 562 mÍkróvolt/m) á tíðnibilinu 75 til 400 MHz. Eins og fram kemur í 2. viðbæti við þennan viðauka hækka þessi mörk lógaritmískt (línulega) fyrir tíðni sem er hærri en 75 MHz. Á tíðnisviðinu 400 til 1 000 MHz eru mörkin stöðug við 55 dB mÍkróvolt/m (562 mÍkróvolt/m).
- 6.2.2.3. Mæld gildi í dB mÍkróvoltum/m (mÍkróvoltum/m) skulu vera að minnsta kosti 2,0 dB (20%) fyrir neðan viðmiðunarmörkin sem gilda fyrir dæmigert ökutæki fyrir viðkomandi gerð.
- 6.3. Forskriftir vegna þröngbandsrafsegulgeislunar frá ökutækjum.
- 6.3.1. Mæliaðferð
- Mæla ber rafsegulgeislun sem dæmigert ökutæki fyrir viðkomandi gerð myndar samkvæmt aðferðinni sem er lýst í V. viðauka í annarri þeirri loftnetsfjarlægð sem er gefin upp. Valið er framleiðanda ökutækisins.
- 6.3.2. Viðmiðunarmörk fyrir þröngbandsgeislun frá ökutæki
- 6.3.2.1. Ef mæliaðferðinni sem er lýst í V. viðauka er beitt þar sem fjarlægð milli ökutækis og loftnets er  $10,0 \pm 0,2$  m skulu viðmiðunarmörk fyrir geislun vera 24 dB mÍkróvolt/m (16 mÍkróvolt/m) á tíðnibilinu 30 til 75 MHz og 24 til 35 dB mÍkróvolt/m (15 til 56 mÍkróvolt/m) á tíðnibilinu 75 til 400 MHz. Eins og fram kemur í 3. viðbæti við þennan viðauka hækka þessi mörk lógaritmískt (línulega) fyrir tíðni sem er hærri en 75 MHz. Á tíðnisviðinu 400 til 1 000 MHz eru mörkin stöðug við 35 dB mÍkróvolt/m (56 mÍkróvolt/m).
- 6.3.2.2. Ef mæliaðferðinni sem er lýst í V. viðauka er beitt þar sem fjarlægð milli ökutækis og loftnets er  $3,0 \pm 0,05$  m skulu viðmiðunarmörk fyrir geislun vera 34 dB mÍkróvolt/m (50 mÍkróvolt/m) á tíðnibilinu 30 til 75 MHz og 34 til 45 dB mÍkróvolt/m (50 til 180 mÍkróvolt/m) á tíðnibilinu 75 til 400 MHz. Eins og fram kemur í 4. viðbæti við þennan viðauka hækka þessi mörk lógaritmískt (línulega) fyrir tíðni sem er hærri en 75 MHz. Á tíðnisviðinu 400 til 1 000 MHz eru mörkin stöðug við 45 dB mÍkróvolt/m (180 mÍkróvolt/m).
- 6.3.2.3. Mæld gildi í dB mÍkróvoltum/m (mÍkróvoltum/m) skulu vera að minnsta kosti 2,0 dB (20%) fyrir neðan viðmiðunarmörkin sem gilda fyrir dæmigert ökutæki fyrir viðkomandi gerð.
- 6.3.2.4. Þrátt fyrir viðmiðunarmörkin í liðum 6.3.2.1, 6.3.2.2 og 6.3.2.3 í þessum viðauka er litið svo á að ökutækið sé í samræmi við kröfurnar sem gilda um þröngbandsgeislun ef í ljós kemur í fyrstu prófun samkvæmt aðferðinni sem er lýst í lið 1.3 í V. viðauka að styrkur rafsegulbylgna mældur við fjarskiptalofnet ökutækisins er undir 20 dB mÍkróvoltum (10 mÍkróvoltum) á tíðnisviðinu 88 til 108 MHz og því er ekki nauðsynlegt að framkvæma frekari prófanir á því.

- 6.4. Forskriftir vegna ónæmis ökutækja fyrir rafsegulgeislun.
- 6.4.1. Prófunaraðferð
- Prófa ber ónæmi ökutækisins, sem er dæmigert fyrir viðkomandi gerð, fyrir rafsegulgeislun samkvæmt aðferðinni sem er lýst í VI. viðauka.
- 6.4.2. Viðmiðunarmörk fyrir ónæmi ökutækisins.
- 6.4.2.1. Ef prófunaraðferðinni sem er lýst í VI. viðauka er beitt skulu viðmiðunarmörk fyrir sviðsstyrk vera 24 volt/m - virk - á að minnsta kosti 90% af tíðnisviðinu 20 til 1 000 MHz og 20 volt/m - virk - á öllu tíðnisviðinu 20 til 1 000 MHz.
- 6.4.2.2. Ökutæki sem er dæmigert fyrir viðkomandi gerð er talið fullnægja kröfum um ónæmi ef engar óeðlilegar breytingar verða á snúningshraða drifhjóla, engar starfrænar truflanir verða sem gætu skapað glundroða fyrir aðra vegfarendur og engin truflun á beinni stjórn ökumanns á ökutækinu sem hann eða aðrir vegfarendur kunna að verða varir við þegar prófanir samkvæmt VI. viðauka eru gerðar á ökutækinu og það sett í sviðsstyrk sem uppgefinn í völlum/m er 25% yfir viðmiðunarmörkunum.
- 6.4.2.3. Bein stjórn ökumanns á ökutæki felst til dæmis í því að stýra, hemla eða stjórna snúningshraða hreyfils.
- 6.5. Forskriftir vegna breiðbandsrafsegultruflana af völdum rafmagns- eða rafeindaundireininga.
- 6.5.1. Mæliaðferð
- Mæla ber rafsegulgeislun sem dæmigerð rafmagns- eða rafeindaundireining fyrir viðkomandi gerð myndar samkvæmt aðferðinni sem er lýst í VII. viðauka.
- 6.5.2. Viðmiðunarmörk fyrir breiðbandsgeislun frá rafmagns- eða rafeindaundireiningum
- 6.5.2.1. Ef mæliaðferðinni sem er lýst í VII. viðauka er beitt skulu viðmiðunarmörk fyrir geislun vera 64 til 54 dB míkróvolt/m (1 600 til 500 míkróvolt/m) á tíðnibilinu 30 til 75 MHz, þar sem þau lækka lógaritmískt (línulega) fyrir tíðni sem er hærri en 30 MHz, og 54 til 65 dB míkróvolt/m (500 til 1 800 míkróvolt/m) á tíðnibilinu 75 til 400 MHz, þar sem þessi mörk lækka lógaritmískt (línulega) fyrir tíðni sem er hærri en 75 MHz, eins og fram kemur í 5. viðbæti við þennan viðauka. Á tíðnibilinu 400 til 1 000 MHz eru mörkin stöðug við 65 dB míkróvolt/m (1 800 míkróvolt/m).
- 6.5.2.2. Mæld gildi í dB míkróvoltum/m (míkróvoltum/m) skulu vera að minnsta kosti 2,0 dB (20%) fyrir neðan viðmiðunarmörkin sem gilda fyrir dæmigerða rafmagns- eða rafeindaundireiningu fyrir viðkomandi gerð.
- 6.6. Forskriftir vegna þröngbandsrafsegultruflana af völdum rafmagns- eða rafeindaundireininga.
- 6.6.1. Mæliaðferð
- Mæla ber rafsegulgeislun sem dæmigerð rafmagns- eða rafeindaundireining fyrir viðkomandi gerð myndar samkvæmt aðferðinni sem er lýst í VIII. viðauka.
- 6.6.2. Viðmiðunarmörk fyrir þröngbandsgeislun frá rafmagns- eða rafeindaundireiningum.
- 6.6.2.1. Ef mæliaðferðinni sem er lýst í VIII. viðauka er beitt skulu viðmiðunarmörk fyrir geislun vera 54 til 44 dB míkróvolt/m (500 til 160 míkróvolt/m) á tíðnibilinu 30 til 75 MHz, þar sem þau lækka lógaritmískt (línulega) fyrir tíðni sem er hærri en 30 MHz, og 44 til 55 dB míkróvolt/m (160 til 560 míkróvolt/m) á tíðnibilinu 75 til 400 MHz, þar sem þessi mörk lækka lógaritmískt (línulega) fyrir tíðni sem er hærri en 75 MHz, eins og fram kemur í 6. viðbæti við þennan viðauka. Á tíðnibilinu 400 til 1 000 MHz eru mörkin stöðug við 55 dB míkróvolt/m (560 míkróvolt/m).

- 6.6.2.2. Mæld gildi í dB mÍkróvoltum/m (mÍkróvoltum/m) skulu vera að minnsta kosti 2,0 dB (20%) fyrir neðan viðmiðunarmörkin sem gilda fyrir dæmigerða rafmagns- eða rafeindaundireiningu fyrir viðkomandi gerð.
- 6.7. Forskriftir varðandi ónæmi rafmagns- eða rafeindaundireininga fyrir rafsegulgeislun.
- 6.7.1. Prófunaraðferðir
- Prófa ber ónæmi rafmagns- eða rafeindaundireiningar, sem er dæmigerð fyrir viðkomandi gerð, fyrir rafsegulgeislun samkvæmt aðferðinni sem er lýst í IX. viðauka.
- 6.7.2. Viðmiðunarmörk fyrir ónæmi rafmagns- eða rafeindaundireininga.
- 6.7.2.1. Ef prófunaraðferðinni sem er lýst í IX. viðauka er beitt skulu viðmiðunarmörk fyrir ónæmisprófun vera 48 volt/m fyrir 150 mm flatleiðisprófunaraðferðina, 12 volt/m fyrir 800 mm flatleiðisprófunaraðferðina, 60 volt/m fyrir TEM-hólfprófunaraðferðina, 48 mA fyrir strauminnjafaraðferðina (BCI) og 24 volt/m fyrir frísviðsaðferðina.
- 6.7.2.2. Í rafmagns- eða rafeindaundireiningunni sem er dæmigerð fyrir viðkomandi gerð skal ekki koma fram nein bilun, sem gæti valdið starfrænum truflunum sem gætu skapað glundroða fyrir aðra vegfarendur eða truflun á beinni stjórn ökumans á ökutækinu, sem kerfinu hefur verið komið fyrir í, sem hann eða aðrir vegfarendur kunna að verða varir við, á sviðs- eða straumstyrk sem er 25% yfir viðmiðunarmörkum, uppgefinn í viðeigandi línulegum einingum.

## 7. Framleiðslusamræmi

- 7.1. Ráðstafanir til að tryggja framleiðslusamræmi skulu gerðar í samræmi við ákvæði 10. gr. tilskipunar 70/156/EBE.
- 7.2. Framleiðslusamræmi með tilliti til rafsegulsviðssamhæfis ökutækisins, íhluta eða aðskilinnar tæknieiningar er kannað á grundvelli lýsingar sem er gefin í gerðarviðurkenningarvottorðinu og lýst í III. viðauka A og/eða B við þessa tilskipun, eftir því sem við á.
- 7.3. Ákvæði liða 2.4.2 og 2.4.3 í X. viðauka við tilskipun 70/156/EBE og liða 7.3.1 og 7.3.2 hér að aftan gilda telji yfirvaldið eftirlitsaðferð framleiðanda ekki fullnægjandi.
- 7.3.1. Þegar eftirlit fer fram með raðframleiddum ökutækjum, íhlutum eða aðskildum tæknieiningum er litið svo á að framleiðslan, með tilliti til breiðbands- eða þröngbandsgeislunar, sé í samræmi við ákvæði þessarar tilskipunar ef mæld gildi fara ekki meir en 2 dB (25%) fram yfir viðmiðunarmörkin sem er lýst í lið 6.2.2.1 eða 6.2.2.2 og í lið 6.3.2.1 eða 6.3.2.2 (eftir því sem við á).
- 7.3.2. Við samræmisprófun á raðframleiddum ökutækjum, íhlutum eða aðskildum tæknieiningum er litið svo á að framleiðslan, með tilliti til ónæmis gegn rafsegulgeislun, sé í samræmi við ákvæði þessarar tilskipunar ef engar truflanir koma fram í ökutækinu, íhlutanum eða aðskildu tæknieiningunni með tilliti til beinnar stjórnar ökutækisins, sem ökumaður eða aðrir vegfarendur kunna að verða varir við, þegar ökutækið, íhlutinn eða aðskilda tæknieiningin er í því ástandi sem er tilgreint í 4. lið VI. viðauka og verður fyrir sviðsstyrk sem mældur í voltum/m er í hæsta lagi 80% af viðmiðunarmörkunum sem eru tilgreind í lið 6.4.2.1 í þessum viðauka.

## 8. Undantekningar

- 8.1. Líta ber svo á að ökutæki, rafmagns- eða rafeindakerfi eða rafmagns- eða rafeindaundireining sem er ekki búin rafeindasveifflugjafa með hærri vinnslutíðni en 9 kHz sé í samræmi við lið 6.3.2 eða 6.6.2 í I. viðauka og við V. og VIII. viðauka.
- 8.2. Ekki er nauðsynlegt að prófa ökutæki sem eru án rafmagns- eða rafeindakerfa eða rafmagns- eða rafeindaundireininga sem tengjast beinni stjórn ökutækisins með tilliti til ónæmis og líta ber svo á að slík ökutæki séu í samræmi við lið 6.4 í I. viðauka og við VI. viðauka við þessa tilskipun.

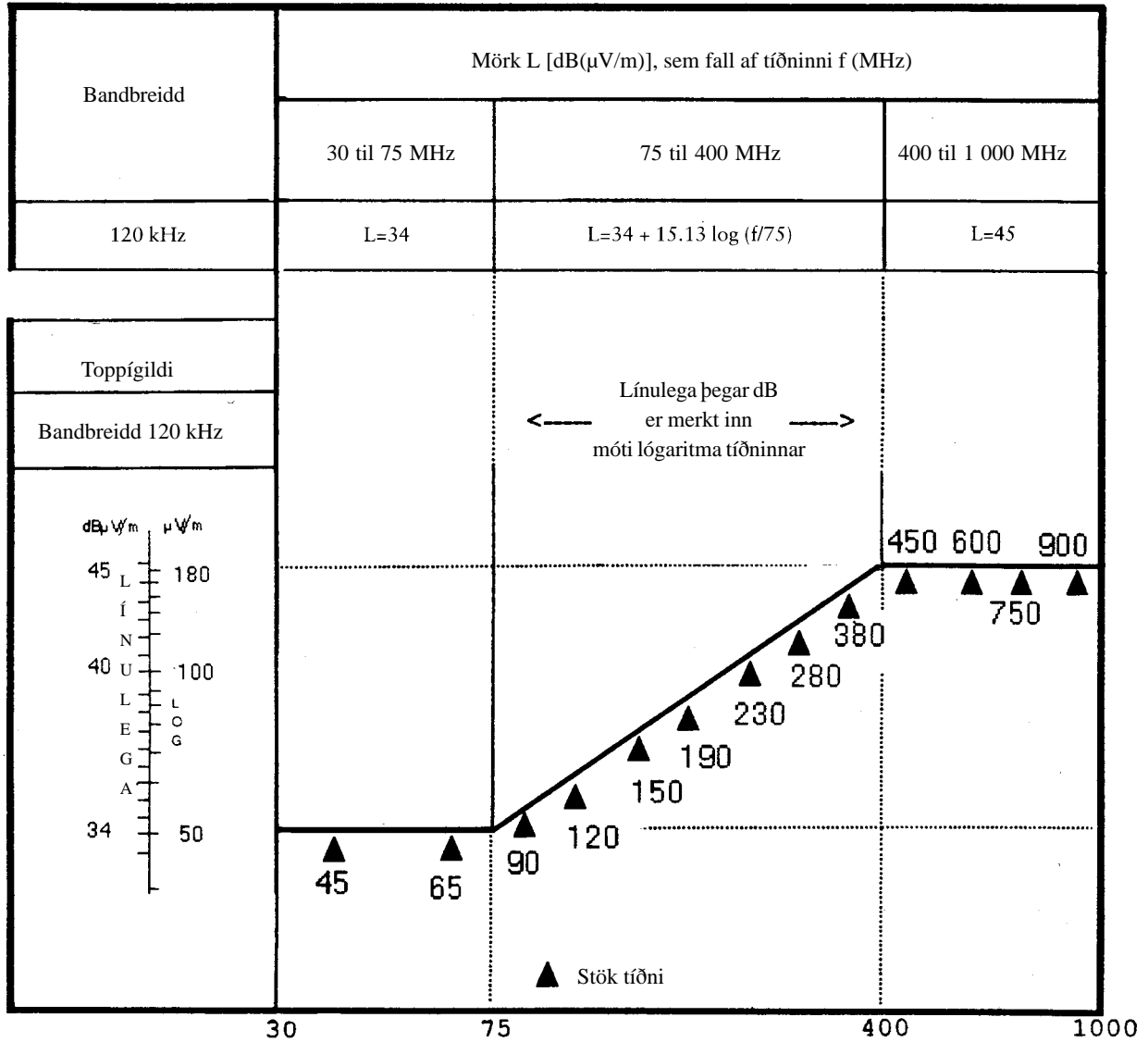
- 8.3. Ekki er nauðsynlegt að prófa rafmagns- eða rafeindaundireiningar sem tengjast ekki beinni stjórn ökutækisins með tilliti til ónæmis og líta ber svo á að þau séu í samræmi við lið 6.7 í I. viðauka og við IX. viðauka við þessa tilskipun.
- 8.4. Rafstöðuafhleðsla
- Líta má á yfirbyggingu eða undirvagn ökutækis með hjólbörðum sem rafeinangraða smíð. Markverðir rafstöðukraftar með tilliti til ytra umhverfis ökutækisins koma aðeins fram þegar ökumaður og/eða farþegar stíga inn og út úr ökutækinu. Þar eð ökutækið er í kyrrstöðu á meðan er litið svo á að gerðarviðurkenningarprófanir með tilliti til rafstöðuafhleðslu séu óþarfar.
- 8.5. Sveipir frá rafmagnsleiðslum
- Engir sveipir frá rafmagnsleiðslum myndast með tilliti til ytra umhverfis þar eð um engar rafmagnstengingar er að ræða við ökutæki utan frá í venjulegum akstri. Framleiðanda ber að tryggja að tækjabúnaður þoli sveipi frá rafmagnsleiðslum í ökutækinu, til dæmis af völdum álagsskiptingar og víxlverkunar milli kerfa. Litið er svo á að gerðarviðurkenningarprófanir með tilliti til sveipa frá rafmagnsleiðslum séu óþarfar.



I. Viðbætur

Viðmiðunarmörk fyrir breiðbandsgeislun frá ökutækinu

Fjarlægð milli loftnets og ökutækis: 10 m



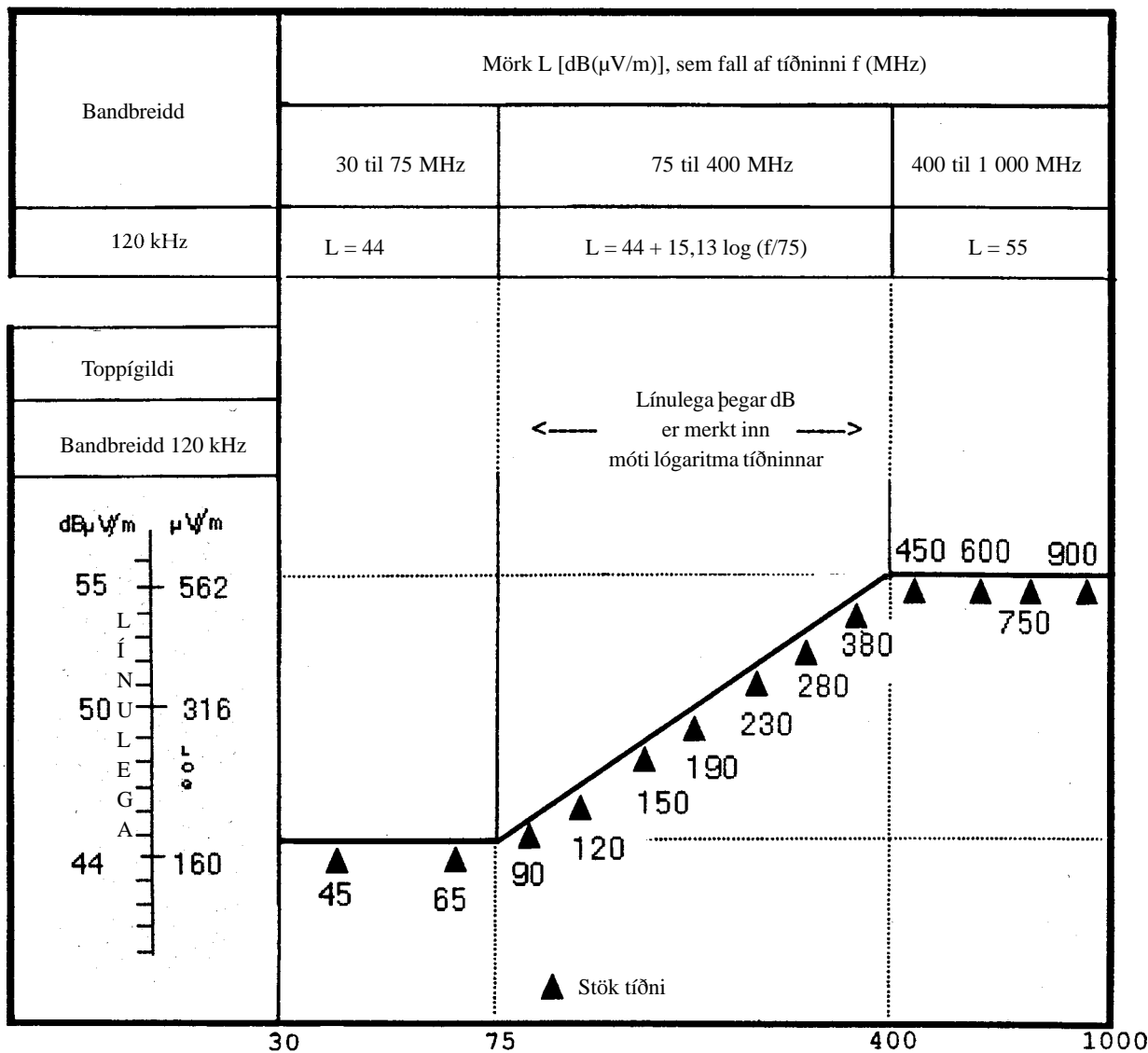
Tíðni - MHz - lógaritmískur kvarði

Sjá lið 6.2.2.1 í I. viðauka

2. Viðbætur

Viðmiðunarmörk fyrir breiðbandsgeislun frá ökutækinu

Fjarlægð milli loftnets og ökutækis: 3 m



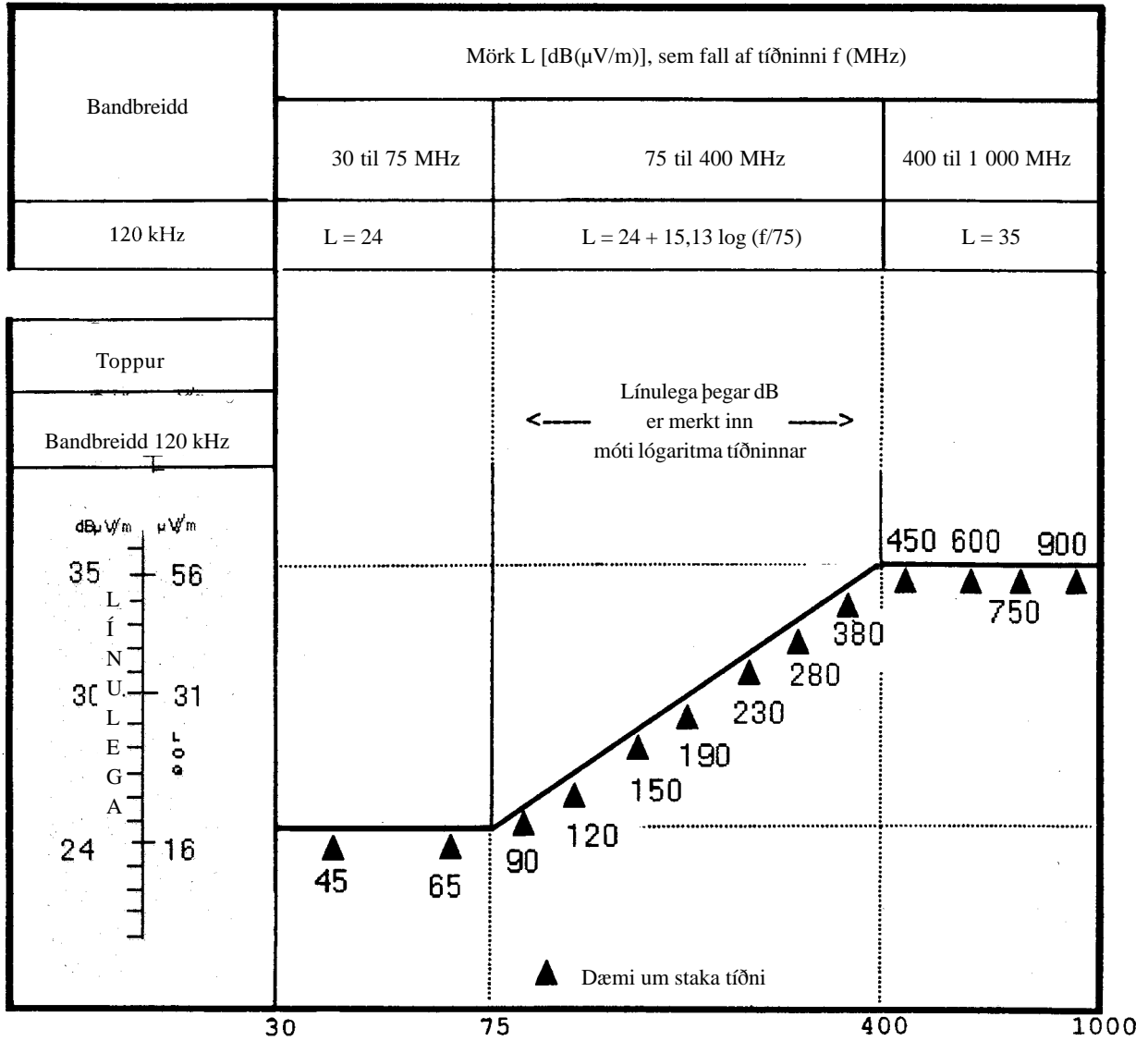
Tíðni - MHz - lógaritmískur kvarði

Sjá lið 6.2.2.2 í I. viðauka

3. Viðbætur

Viðmiðunarmörk fyrir þröngbandsgeislun frá ökutækinu

Fjarlægð milli loftnets og ökutækis: 10 m



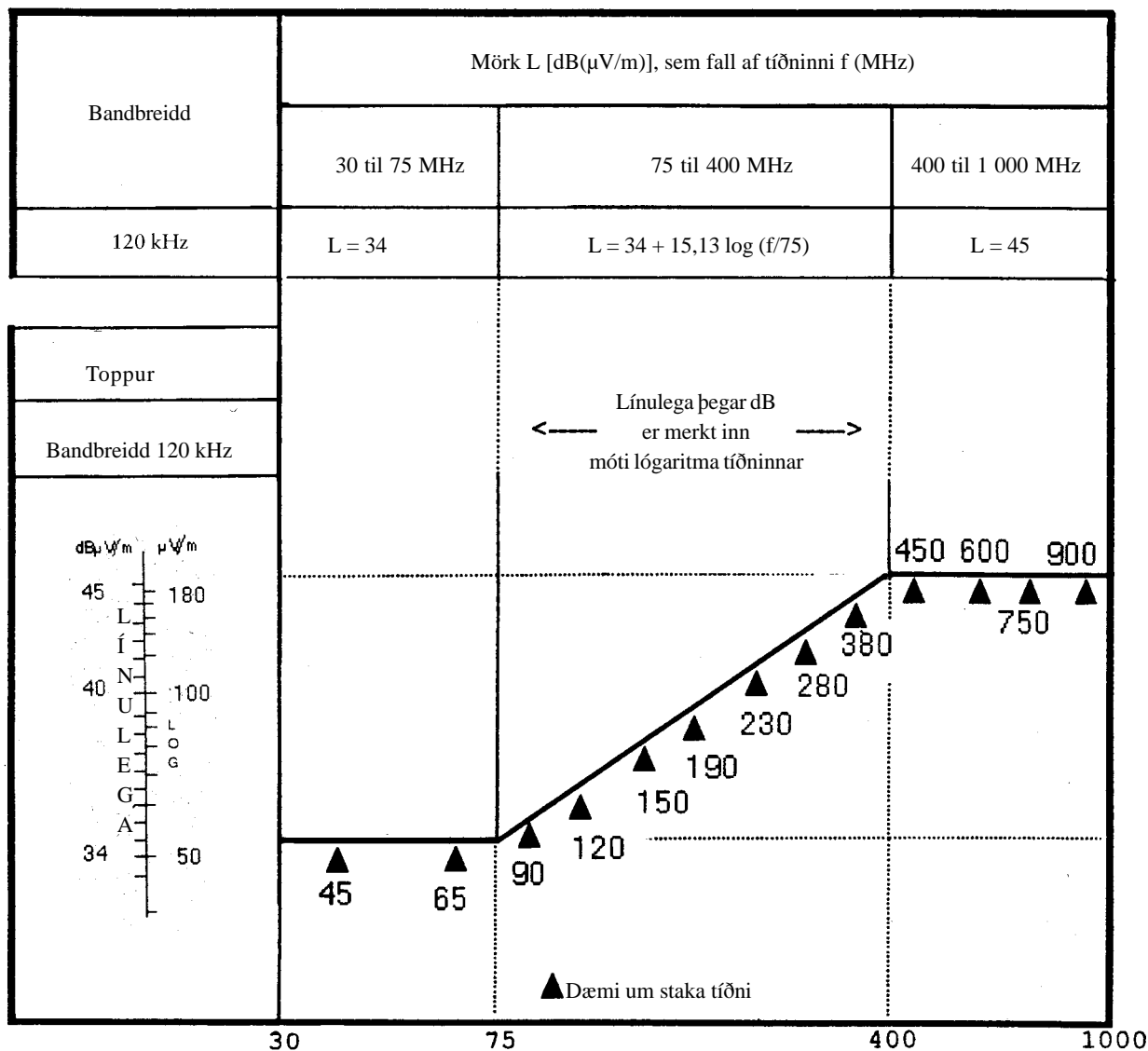
Tíðni - MHz - lógaritmískur kvarði

Sjá lið 6.3.2.1 í I. viðauka

4. Viðbætur

Viðmiðunarmörk fyrir þröngbandsgeislun frá ökutækinu

Fjarlægð milli loftnets og ökutækis: 3 m



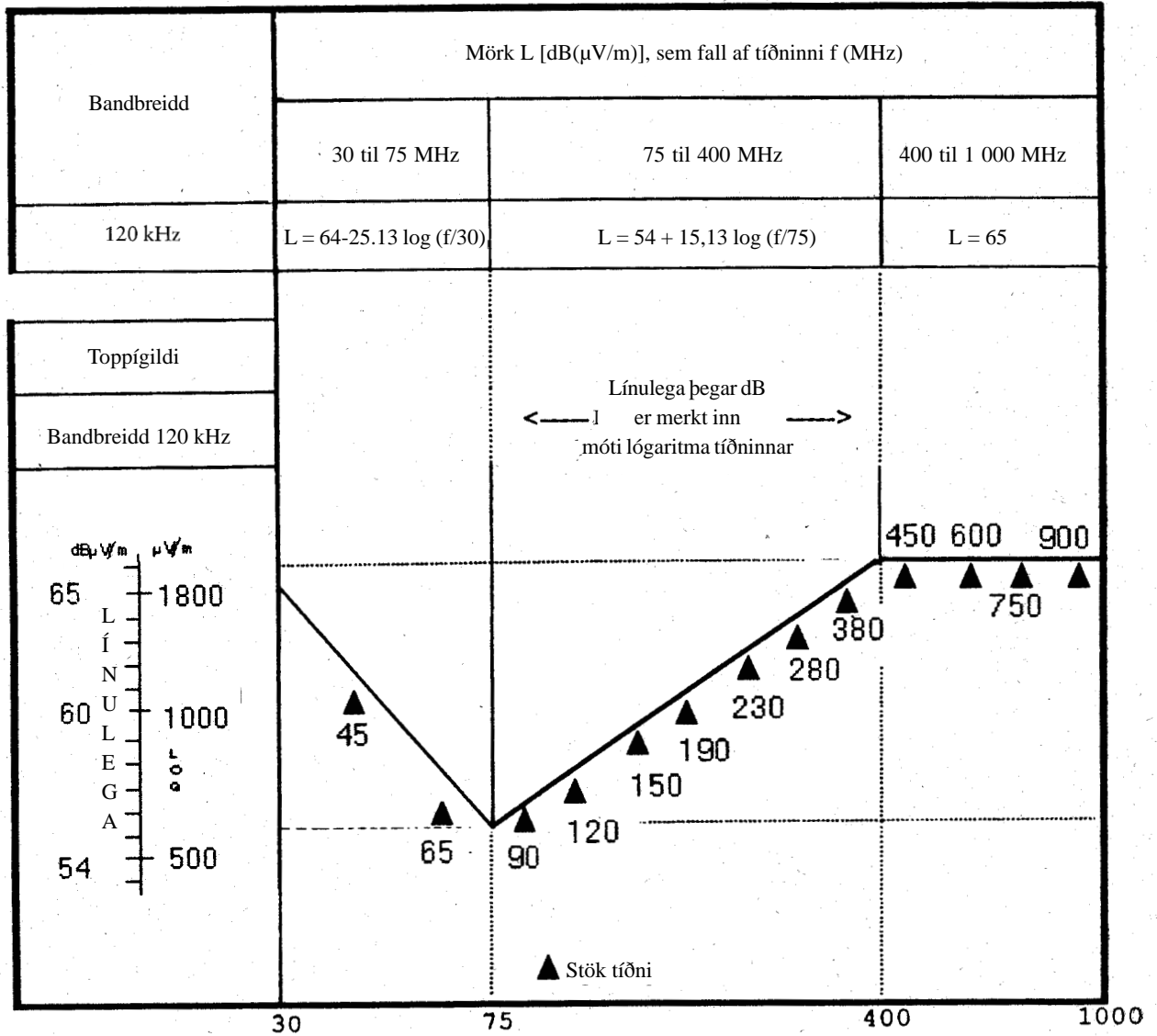
Tíðni - MHz - lógaritmískur kvarði

Sjá lið 6.8.2.2 í I. viðauka

5. Viðbætur

Rafmagns- eða rafeindaundireiningar

Viðmiðunarmörk fyrir breiðbandsgeislun



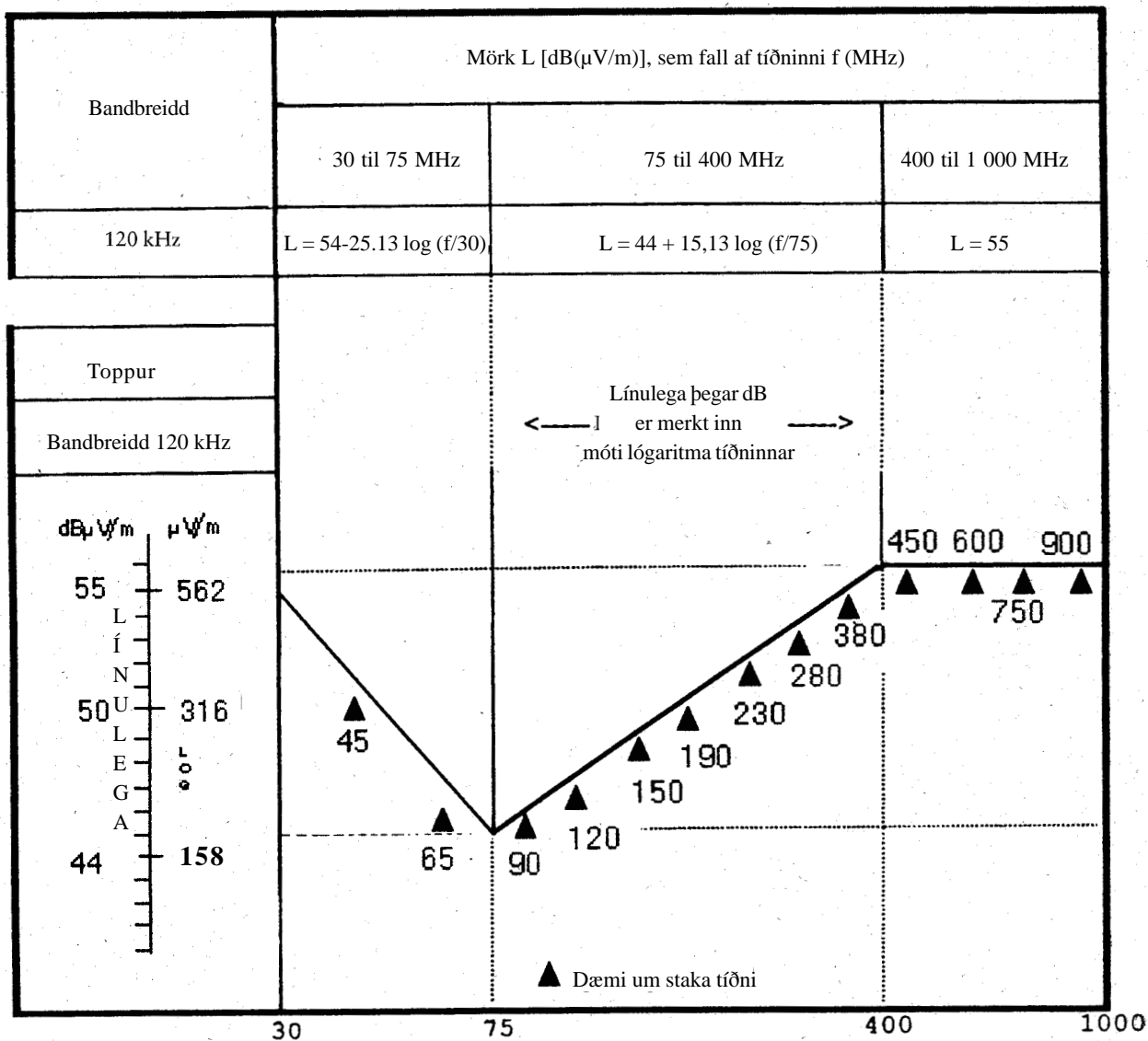
Tíðni - MHz - lógaritmískur kvarði

Sjá lið 6.5.2.1 í I. viðauka

6. Viðbætur

Rafmagns- eða rafeindaundireiningar

Viðmiðunarmörk fyrir þröngbandsgeislun

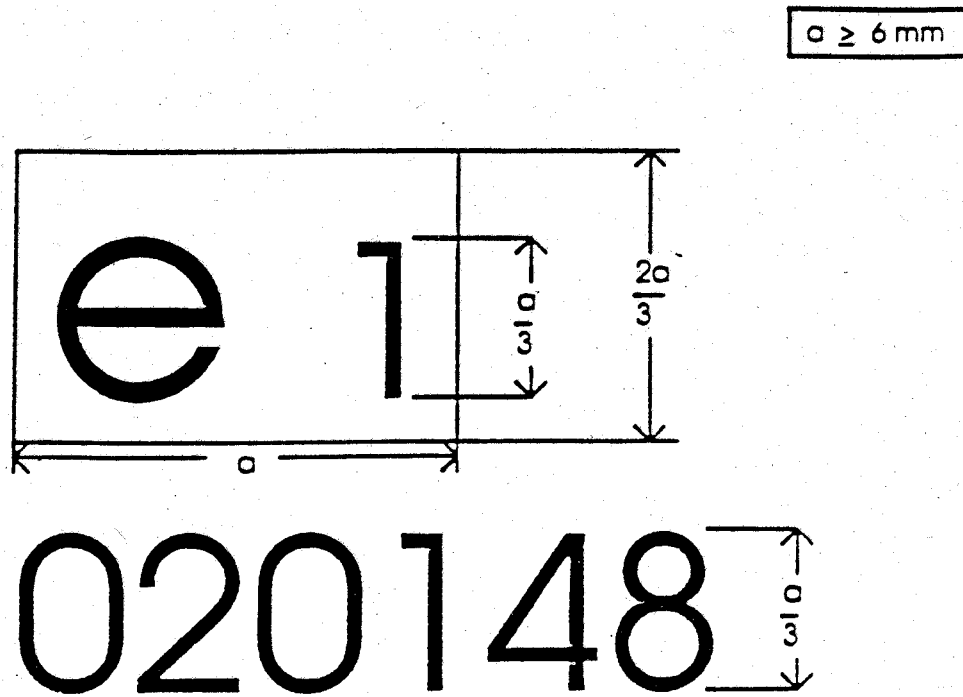


Tíðni - MHz - lógaritmískur kvarði

Sjá lið 6.6.2.1 í I. viðauka

## 7. Viðbætur

## Fyrirmynd að EBE-gerðarviðurkenningarmerkinu



Sú rafmagns- eða rafeindaundireining sem er með EBE-gerðarviðurkenningarmerkið hér að framan er tæknibúnaður sem hefur verið viðurkenndur í Þýskalandi (e1) með grunnviðurkenningarnúmerið 0148. Fyrstu tveir tölustafirnir (02) gefa til kynna að búnaðurinn fullnægi kröfum tilskipunar 72/245/EBE eins og henni er breytt með þessari tilskipun.

Tölurnar eru aðeins leiðbeinandi.

## II. VIÐAUKI A

**Upplýsingaskjal nr. ... samkvæmt I. viðauka við tilskipun 70/156/EBE(\*) sem fjallar um EBE-gerðarviðurkenningu ökutækis með tilliti til rafsegulviðssamhæfis (72/245/EBE), eins og henni var síðast breytt með tilskipun 95/... /EB**

Eftirfarandi upplýsingar skal eftir atvikum gefa í þrítí og með efnisyfirliti. Teikningar, ef einhverjar eru, skulu vera í hæfilegum hlutföllum og nægilega nákvæmar í A4 stærð eða brotnar saman í þá stærð. Ljósmyndir, ef einhverjar eru, skulu einnig vera nægilega nákvæmar. Ef rafknúinn stjórnbúnaður er í kerfum, íhlutum eða aðskildum tæknieiningum skulu fylgja upplýsingar um hvernig hann vinnur.

### 0. Almenn

- 0.1. Tegund (viðskiptaheiti framleiðanda):
- 0.2. Gerð og almennt verslunarheiti:
- 0.3. Gerðarauðkenni ef slíkt er á ökutækinu (b):
  - 0.3.1. Staðsetning auðkennis:
- 0.4. Ökutækjaflokkur (c):
- 0.5. Nafn og heimilisfang framleiðanda:
- 0.8. Heimilisfang eða -föng samsetningarverksmiðju eða -verksmiðja:

### 1. Almennir smíðaeiginleikar ökutækisins

- 1.1. Ljósmyndir og/eða teikningar af dæmigerðu ökutæki:
- 1.6. Staðsetning og fyrirkomulag hreyfils:

### 3. Hreyfill (q)

- 3.1. Framleiðandi:
  - 3.1.1. Hreyfilmerki framleiðanda: (eins og það sem sett er á hreyfilinn eða annars konar auðkenni):
    - 3.2.1.1. Vinnsluháttur: rafkveikja/þrýstikveikja, fjörgengishreyfill/tvígengishreyfill<sup>(1)</sup>
    - 3.2.1.2. Fjöldi og fyrirkomulag strokka:
    - 3.2.1.8. Hámarksnettóafli (t): ..... kW við ..... snún./mín.
  - 3.2.4. Eldsneytisgjöf
    - 3.2.4.1. Með blöndungi eða blöndungum: já/nei <sup>(1)</sup>

(\*) Númer liða og neðanmálgreinar sem eru notuð í þessu upplýsingaskjali svara til þeirra sem koma fram í 2. gr. tilskipunar 70/156/EBE. Liðum sem hafa ekki þýðingu að því er varðar þessa tilskipun er sleppt.

<sup>(1)</sup> Stríkið yfir það sem ekki á við.



- 3.2.4.1.3. Fjöldi:
  - 3.2.4.2. Með eldsneytisinnspýtingu (einungis fyrir ökutæki með þrýstikveikju): já/nei <sup>(1)</sup>
  - 3.2.4.2.1. Kerfislýsing:
  - 3.2.4.3. Með eldsneytisinnspýtingu (einungis fyrir ökutæki með rafkveikju): já/nei <sup>(1)</sup>
  - 3.2.4.3.4. Kerfislýsing
  - 3.2.5. Rafkerfi
  - 3.2.5.1. Málspena:..... V, jákvæð/neikvæð jarðtenging<sup>(1)</sup>
  - 3.2.5.2. Rafall
  - 3.2.5.2.1. Gerð:
  - 3.2.5.2.2. Nafnhrif:..... VA
  - 3.2.6. Kveikja
  - 3.2.6.2. Gerð(ir):
  - 3.2.6.3. Vinnsluháttur:
  - 3.3. Rafmagnshreyfill
  - 3.3.1. Gerð (vafningur, örvun):
  - 3.3.1.1. Hámarksafköst á klukkustund..... kW
  - 4. **Gírskipting (v)**
  - 4.2. Gerð (bein skipting, vökvaskipting, rafskipting o.s.frv)
  - 4.2.1. Stutt lýsing á rafmagns- eða rafeindaahlutum ef um þá er að ræða:
  - 6. **Fjöðrun**
  - 6.2.2. Stutt lýsing á rafmagns- eða rafeindaahlutum ef um þá er að ræða:
  - 7. **Stýrisbúnaður**
  - 7.2.2.1. Stutt lýsing á rafmagns- eða rafeindaahlutum ef um þá er að ræða:
  - 7.2.6. Stillingarvið og -aðferð með tilliti til stjórnækja sé slíkt fyrir hendi:
  - 8. **Hemlar**
  - 8.5. Fyrir ökutæki með læsivarnarbúnaði, lýsing á vinnsluhætti búnaðarins (að öllum rafeindahlutum meðtöldum), teikning af rafkerfi og vökva- eða lofthringrás:
  - 9. Yfirbygging
  - 9.1. Tegund yfirbyggingar:
- <sup>(1)</sup> Stríkið yfir það sem ekki á við.

- 9.5. Framrúður og aðrar rúður:
- 9.5.2.3. Stutt lýsing á rafmagns- eða rafeindaflutum gluggaopnunarbúnaðar ef um þá er að ræða:
- 9.6. Framrúðupurrka eða -purrkur:
- 9.6.1. Nákvæm tæknilysing (ásamt ljósmyndum eða teikningum):
- 9.8. Afísing og rakahreinsun:
- 9.8.1. Nákvæm tæknilysing (ásamt ljósmyndum eða teikningum):
- 9.9. Baksýnispeglar (tilgreint fyrir hvern um sig):
- 9.9.6. Stutt lýsing á rafmagns- eða rafeindaflutum stillibúnaðar ef um þá er að ræða:
- 9.10.3. Sæti:
- 9.10.3.4. Eiginleikar: lýsing á og teikning af:
  - 9.10.3.4.2. stillibúnaði:
  - 9.10.3.4.3. færslubúnaði og læsingarbúnaði.
- 9.12. Öryggisbelti og/eða annar aðhaldsbúnaður:
- 9.12.3. Stutt lýsing á rafmagns- eða rafeindaflutum ef um þá er að ræða:
- 9.18. Deyfing rafsegultruflana
- 9.18.1. Lýsing og teikningar/ljósmyndir af lögun og smíðaeftirbúnaði þeirra hluta yfirbyggingar sem mynda vélarrými og þeirra hluta farþegarýmis sem næst því er:
- 9.18.2. Teikningar eða ljósmyndir af staðsetningu málmhluta inni í vélarrými (t.d. upphitunarbúnaði, varahjóli, loftsú, stýrisbúnaði o.s.frv.):
- 9.18.3. Tafla og teikning af deyfibúnaði vegna rafsegultruflana:
- 9.18.4. Upplýsingar um nafngildi jafnstraumsviðnáms og, ef um er að ræða viðnámskveikjuþræði, nafnviðnám þeirra á metra:
- 10. **Ljós- og ljósamerkjabúnaður**
- 10.5. Stutt lýsing á rafmagns- eða rafeindaflutum öðrum en lömpum ef um þá er að ræða
- 12. Ýmislegt
- 12.2. Búnaður til að koma í veg fyrir óheimila notkun ökutækisins
- 12.2.3. Stutt lýsing á rafmagns- eða rafeindaflutum ef um þá er að ræða:

*1. Viðbætur*

Lýsing ökutækis sem er valið sem dæmigert eintak fyrir viðkomandi gerð

Lögun yfirbyggingar:

Stýri vinstra eða hægra megin:

Hjólhaf:

Valfrjálssir fhlutar:

*2. Viðbætur*

Viðeigandi prófunarskýrslur sem framleiðandi eða samþykktar eða viðurkenndar rannsóknarstofur láta í té til að hafa til hliðsjónar við frágang gerðarviðurkenningarvottorðs.

## II. VIÐAUKI B

**Upplýsingaskjal nr. ... sem fjallar um EBE-gerðarviðurkenningu rafmagns- eða rafeindaundireiningar með tilliti til rafsegulviðssamhæfis (72/245/EBE), eins og henni var síðast breytt með tilskipun 95/... /EB**

Eftirfarandi upplýsingar skal eftir atvikum gefa í þríriti og með efnisyfirliti. Teikningar, ef einhverjar eru, skulu vera í hæfilegum hlutföllum og nægilega nákvæmar í A4 stærð eða brotnar saman í þá stærð. Ljósmyndir, ef einhverjar eru, skulu einnig vera nægilega nákvæmar.

Ef rafknúinn stjórnbúnaður er í kerfum, íhlutum eða aðskildum tæknieiningum skulu fylgja upplýsingar um hvernig hann vinnur.

### 0. Almenn

0.1. Tegund (viðskiptaheiti framleiðanda):

0.2. Gerð og almennt verslunarheiti:

0.5. Nafn og heimilisfang framleiðanda:

0.7. Staðsetning og aðferð við að festa EBE-gerðarviðurkenningarmerkið ef um er að ræða íhluta og aðskildar tæknieiningar:

0.8. Heimilisfang samsetningarverksmiðju eða -verksmiðja:

1. **Viðurkenna ber þessa rafmagns- eða rafeindaundireiningu sem íhluta/aðskilda tæknieiningu(\*)**

2. **Takmarkanir á notkun og skilyrði fyrir ísetningu:**

#### 1. Viðbætur

Lýsing rafmagns- eða rafeindaundireiningar sem er valin sem dæmigert eintak fyrir viðkomandi gerð:

#### 2. Viðbætur

Viðeigandi prófunarskýrslur sem framleiðandi eða samþykktar eða viðurkenndar rannsóknarstofur láta í té til að hafa til hliðsjónar við frágang gerðarviðurkenningarvottorðs.

(\*) Strikið yfir það sem ekki á við.

### III. VIÐAUKI A

#### FYRIRMYND

(hámarksstærð: A4 (210 x 297mm))

#### EBE-GERÐARVIÐURKENNINGARVOTTORÐ

Stimpill yfirvalda

Skýrsla um:

- gerðarviðurkenningu<sup>(1)</sup>
- útvíkkun gerðarviðurkenningar<sup>(1)</sup>
- synjun gerðarviðurkenningar<sup>(1)</sup>
- afturköllun gerðarviðurkenningar<sup>(1)</sup>

á gerð ökutækis/íhluta/aðskilinnar tæknieiningar<sup>(1)</sup> með hliðsjón af tilskipun ... /... /EB, eins og henni var síðast breytt með tilskipun ... /... /EB.

Gerðarviðurkenningarnúmer:

Ástæða útvíkkunar:

#### I. HLUTI

- 0.1. Tegund (viðskiptaheiti framleiðanda):
- 0.2. Gerð og almennt/almenn verslunarheiti:
- 0.3. Gerðarauðkenni ef slíkt er á ökutækinu/íhlutanum/aðskildu tæknieiningunni<sup>(1)(2)</sup>:
- 0.3.1. Staðsetning auðkennisins:
- 0.4. Ökutækjaflokkur<sup>(3)</sup>:
- 0.5. Nafn og heimilisfang framleiðanda:
- 0.7. Staðsetning og aðferð við að festa EBE-gerðarviðurkenningarmerkið ef um er að ræða íhluta og aðskildar tæknieiningar:
- 0.8. Heimilisfang eða -föng samsetningarverksmiðju eða -verksmiðja:

#### II. HLUTI

1. Viðbótarupplýsingar (þar sem við á): Sjá viðbæti
2. Tækniþjónustan sem annast prófanirnar:
3. Dagsetning prófunarskýrslu:
4. Númer prófunarskýrslu:
5. Athugasemdir (þar sem við á): Sjá viðbæti
6. Staður:
7. Dagsetning:
8. Undirskrift:
9. Meðfylgjandi er skrá yfir innihald upplýsingasafnsins sem viðurkenningaryfirvöld varðveita en það má fá afhent sé þess óskað.

<sup>(1)</sup> Stríkið yfir það sem ekki á við.

<sup>(2)</sup> Ef í auðkenningu á gerð eru staftákn sem varða ekki lýsingu á gerð ökutækis, íhluta eða aðskilinnar tæknieiningar sem þetta upplýsingaskjal nær til skal setja spurningarmerki í stað stafatáknanna (t.d. ABC??123??).

<sup>(3)</sup> Samanber skilgreiningu í A-hluta II. viðauka við tilskipun 70/156/EBE.

*Viðbætur við EBE-gerðarviðurkenningu ökutækis með tilliti til tilskipunar 72/245/EBE eins og henni var síðast breytt með tilskipun 95/... /EB*

1. Viðbótarupplýsingar
  - 1.1 Sérstakur búnaður að því er varðar ákvæði IV. viðauka við þessa tilskipun (ef við á): (t.d. ... )
  - 1.2 Málsþenna rafkerfis ... V. jákvæð/neikvæð jarðtenging
  - 1.3 Gerð yfirbyggingar:
  - 1.4 Skrá yfir rafeindakerfi sem er komið fyrir í prófuðu(m) ökutæki(jum) sem takmarkast ekki við liðina í upplýsingaskjalinu (sjá I. viðbæti við II. viðauka):
  - 1.5 Samþykkt eða viðurkennd rannsóknarstofa (að því er varðar þessa tilskipun) sem annast framkvæmd prófananna:

5. Athugasemdir:

(gildir t. d. jafnt um ökutæki með stýri hægra eða vinstra megin.

### III. VIÐAUKI B

#### FYRIRMYND

(hámarksstærð: A4 (210 x 297mm))

#### EBE-GERÐARVIÐURKENNINGARVOTTORÐ

Stimpill yfirvalda

Skýrsla um:

- gerðarviðurkenningu<sup>(1)</sup>
- útvíkkun gerðarviðurkenningar<sup>(1)</sup>
- synjun gerðarviðurkenningar<sup>(1)</sup>
- afturköllun gerðarviðurkenningar<sup>(1)</sup>

á gerð ökutækis/íhluta/aðskilinnar tæknieiningar<sup>(1)</sup> með hliðsjón af tilskipun ... /... /EB, eins og henni var síðast breytt með tilskipun ... /... /EB.

Gerðarviðurkenningarnúmer:

Ástæða útvíkkunar:

#### I. HLUTI

- 0.1. Tegund (viðskiptaheiti framleiðanda):
- 0.2. Gerð og almennt/almenn verslunarheiti:
- 0.3. Gerðarauðkenni ef slíkt er á ökutækinu/íhlutanum/aðskildu tæknieiningunni<sup>(1)(2)</sup>:
- 0.3.1. Staðsetning auðkennisins:
- 0.4. Ökutækjaflokkur<sup>(3)</sup>:
- 0.5. Nafn og heimilisfang framleiðanda:
- 0.7. Staðsetning og aðferð við að festa EBE-gerðarviðurkenningarmerkið ef um er að ræða íhluta og aðskildar tæknieiningar:
- 0.8. Heimilisfang eða -föng samsetningarverksmiðju eða -verksmiðja:

#### II. HLUTI

1. Viðbótarupplýsingar (þar sem við á): Sjá viðbæti
2. Tækniþjónustan sem annast prófanirnar:
3. Dagsetning prófunarskýrslu:
4. Númer prófunarskýrslu:
5. Athugasemdir (þar sem við á): Sjá viðbæti
6. Staður:
7. Dagsetning:
8. Undirskrift:
9. Meðfylgjandi er skrá yfir innihald upplýsingasafnsins sem viðurkenningaryfirvöld varðveita en það má fá afhent sé þess óskað.

<sup>(1)</sup> Strikið út það sem á ekki við.

<sup>(2)</sup> Ef í auðkenningu á gerð eru staftákn sem varða ekki lýsingu á gerð ökutækis, íhluta eða aðskilinnar tæknieiningar sem þetta upplýsingaskjal nær til skal setja spurningamerki í stað stafatáknanna (t.d. ABC??123??).

<sup>(3)</sup> Samanber skilgreiningu í A-hluta II. viðauka við tilskipun 70/156/EBE.

*Viðbætur við EBE-gerðarviðurkenningarskírteini nr. ...*

*sem fjallar um gerðarviðurkenningu rafmagns- eða rafeindaundireiningar með tilliti til tilskipunar 72/245/EEB eins og henni var síðast breytt með tilskipun 95/... /EB*

1. Viðbótarupplýsingar:
  - 1.1 Málsþenna rafkerfis:
  - 1.2 Heimilt er að nota þessa rafmagns- eða rafeindaundireiningu í allar gerðir ökutækja með eftirtöldum takmörkunum:
    - 1.2.1. Skilyrði fyrir ísetningu, ef einhver:
  - 1.3 Aðeins er heimilt að nota rafmagns- eða rafeindaundireininguna í eftirtaldar gerðir ökutækja:
    - 1.3.1. Skilyrði fyrir ísetningu, ef einhver:
  - 1.4 Eftirtalin(dar) sértilgreind(ar) prófunaraðferð(ir) og eftirtalin tíðnibil eru notuð til að ákvarða ónæmi (tilgreina ber nákvæmlega hvaða aðferð í IX. viðauka er notuð)
  - 1.5 Samþykkt eða viðurkennd rannsóknarstofa (að því er varðar þessa tilskipun) sem annast framkvæmd prófananna.
5. Athugasemdir:



## IV. VIÐAUKI

### AÐFERÐ TIL AÐ MÆLA BREIÐBANDSRAFSEGULGEISLUN FRÁ ÖKUTÆKJUM

#### 1. Almenn

1.1. Prófunaraðferðin sem er lýst í þessum viðauka gildir aðeins fyrir ökutæki.

#### 1.2. Mælitæki

Mælitæki skulu vera í samræmi við kröfurnar í riti Alþjóðafastanefndarinnar um rafsegultruflanir (CISPR) nr. 16-1 frá 1993.

Nota ber toppgildisnema til að mæla breiðbandsrafsegulgeislun sem um getur í viðaukanum eða, ef toppgildisnemi er notaður, nauðsynlegan leiðréttingarstuðul eftir því um hvaða púlshraða neista er að ræða.

#### 1.3. Prófunaraðferð

Þessi prófunaraðferð er ætluð til að mæla breiðbandsgeislun frá neistakveikjubúnaði.

Um tvo kosti er að ræða að því er varðar fjarlægð viðmiðunarloftnets frá ökutæki, tíu eða þrjá metra. Í báðum tilvikum ber að fullnægja kröfunum í 3. lið í þessum viðauka.

#### 2. Niðurstöður mælinga

Gefa skal niðurstöður mælinga til kynna í dB míkrovoltum/m (míkrovoltum/m) fyrir 120 kHz bandbreidd. Ef raunveruleg bandbreidd mælitækisins B (gefin upp í kHz) vîkur frá 120 kHz skal breyta álestri í míkrovoltum/m í 120 kHz bandbreidd með margföldun með stuðlinum 120/B.

#### 3. Mælistaður

3.1. Prófun skal fara fram á láréttu svæði þar sem hvorki eru til staðar hindranir né fletir sem endurkasta rafsegulbylgjum innan minnst 30 m radíusar sem er mældur frá punkti sem er miðja vegu milli ökutækis og loftnets (sjá mynd 1 í 1. viðbæti við þennan viðauka).

3.2. Heimilt er að mælibúnaður, prófunarklefi eða ökutæki þar sem mælibúnaði er komið fyrir sé á prófunarstað, en aðeins á leyfilegu svæði sem er sýnt á mynd 1 í 1. viðbæti við þennan viðauka.

Heimilt er að önnur mæli loftnet séu inni á prófunarsvæðinu í að minnsta kosti 10 m fjarlægð frá bæði móttökuloftneti og ökutæki sem verið er að prófa, að því tilskildu að unnt sé að sýna fram á að það hafi ekki áhrif á niðurstöður prófana.

3.3. Heimilt er að nota lokaðan prófunarbúnað ef unnt er að sýna fram á að gagnkvæmt samband sé á milli hans og opins prófunarstaðar. Lokaður prófunarbúnaður þarf ekki að fullnægja öðrum mælikröfum sem koma fram á mynd 1 í 1. viðbæti við þennan viðauka en kröfum um fjarlægð milli ökutækis og loftnets og hæð loftnets. Þá þarf ekki að ganga úr skugga um geislun í umhverfi fyrir og eftir prófun með tilliti til fyrrnefnds búnaðar eins og kemur fram í lið 3.4 í þessum viðauka.

#### 3.4. Umhverfi

Til að tryggja að ekki sé um framandi suð eða merki að ræða af styrkleika sem getur haft áhrif á mælingarnar skal mæla fyrir og eftir aðalprófunina. Ef ökutækið er til staðar þegar umhverfismælingar fara fram er nauðsynlegt að tryggja að geislun frá því hafi ekki marktæk áhrif

á þær mælingar, til dæmis með því að fjarlægja ökutækið af prófunarsvæðinu, fjarlægja kveikjulykil eða aftengja rafgeymi. Báðar mælingar skulu gefa til kynna að framandi suð eða merki séu að minnsta kosti 10 dB fyrir neðan viðmiðunarmörkin í lið 6.2.2.1 eða 6.2.2.2 (eftir því sem við á) í I. viðauka fyrir utan leyfilegar þröngbandssumhverfisútsendingar.

#### 4. Ástand ökutækis meðan á prófun stendur

##### 4.1. Hreyfill

Hreyfillinn skal vera í gangi við eðlilegt hitastig og girskipting í hlutlausri stöðu. Ef ekki er unnt að verða við þessu af ástæðum sem lúta að framkvæmd er framleiðanda og prófunaryfirvöldum heimilt að gera gagnkvæmt samkomulag um annað verklag. Þess skal gætt að tryggt sé að hraðastillingarþúnaðurinn hafi ekki áhrif á rafsegulgeislun. Við hverja mælingu skal hreyfillinn látinn ganga með eftirfarandi hætti:

Gerð hreyfils	Mæliaðferð	
	Toppígildismæling	Toppmæling
Neistakveikja	Snúningshraði	Snúningshraði
Einn strokkur	2 500 h.á.m. ± 10%	2 500 h.á.m. ± 10%
Fleiri en einn strokkur	1 500 h.á.m. ± 10%	1 500 h.á.m. ± 10%

4.2. Prófun skal ekki fara fram meðan regn eða önnur úrkoma fellur á ökutækið eða innan 10 mínútna eftir að styttir upp.

#### 5. Gerð loftnets, staðsetning og stefna

##### 5.1. Gerð loftnets

Heimilt er að nota öll loftnet sem unnt er að stilla eins og viðmiðunarloftnet. Heimilt er að nota aðferð til að stilla loftnetið sem er lýst í viðbæti A í 3. útgáfu rits Alþjóðafastanefndarinnar um rafsegultrufnanir (CISPR) nr. 12.

##### 5.2. Mælihæð og -fjarlægð

###### 5.2.1. Hæð

###### 5.2.1.1. Prófun í 10 m fjarlægð

Fasamiðpunktur loftnetsins skal vera  $3,00 \pm 0,05$  m fyrir ofan flötinn sem ökutækið stendur á.

###### 5.2.1.2. Prófun í 3 m fjarlægð

Fasamiðpunktur loftnetsins skal vera  $1,80 \pm 0,05$  m fyrir ofan flötinn sem ökutækið stendur á.

5.2.1.3. Enginn af móttökuhlutum loftnetsins skal vera nær fletinum sem ökutækið stendur á en 0,25 m.

##### 5.2.2. Mælifjarlægð

###### 5.2.2.1. Prófun í 10 m fjarlægð

Lárétt fjarlægð milli loftnetsendans eða annars viðeigandi punkts þess, sem er ákveðinn þegar stilling sem er lýst í lið 5.1 í þessum viðauka fer fram, og ytra yfirborðs ökutækisins skal vera  $10,0 \pm 0,2$  m.

## 5.2.2.2. Prófun í 3 m fjarlægð

Lárétt fjarlægð milli loftnetsendans eða annars viðeigandi punkts þess, sem er ákveðinn þegar stilling sem er lýst í lið 5.1 í þessum viðauka fer fram, og ytra yfirborðs ökutækisins skal vera  $3,00 \pm 0,05$  m.

5.2.2.3. Fari prófun fram á lokuðum stað sem er varinn gegn rafsegulgeislun með útvarpstíðni skulu móttökulutar loftnetsins ekki vera nær efni af hvaða gerð sem er sem sagnar í sig útvarpsbylgjur en 1,0 m og ekki nær vegg hins lokaða staðar en 1,5 m. Ekkert íseygt efni skal vera milli móttökuloftnetsins og ökutækisins sem verið er að prófa.

## 5.3. Staðsetning loftnets með tilliti til ökutækis

Staðsetja ber loftnetið fyrst vinstra megin og síðan hægra megin við ökutækið samsíða lengdarási þess og í beinni línu við miðpunkt hreyfilsins (sjá mynd 1 í 1. viðbæti við þennan viðauka).

## 5.4. Stefna loftnets

Mæla ber á öllum mælistöðum bæði með loftnetið í lárétttri og lóðrétttri skautun (sjá mynd 2 í 1. viðbæti við þennan viðauka).

## 5.5. Álestur

Líta ber á hæsta álestrargildi af fjórum samkvæmt liðum 5.3 og 5.4 fyrir hverja og eina tíðni sem einkennandi gildi fyrir viðkomandi tíðni.

6. **Tíðni**

## 6.1. Mælingar

Mæla ber á öllu tíðnisviðinu 30 til 1 000 MHz. Til að staðfesta að ökutækið fullnægi skilyrðum þessa viðauka skal prófunaryfirvaldið prófa á allt að 13 stöðum á fyrrnefndu tíðnisviði, til dæmis á 45, 65, 90, 120, 150, 190, 230, 280, 380, 450, 600, 750, 900 MHz. Sé farið út fyrir tilsett mörk meðan á prófun stendur skal ganga úr skugga um að ökutækið valdi því en ekki geislun frá umhverfi.

6.1.1. Mörkin gilda á öllu tíðnisviðinu 30 til 1 000 MHz.

6.1.2. Heimilt er að mæla annaðhvort með toppgildis- eða toppgildisnema. Uppgefin mörk í liðum 6.2 og 6.5 í I. viðauka eru fyrir toppgildismælingu. Ef um toppmælingu er að ræða ber að bæta við 38 dB fyrir 1 MHz bandbreidd eða draga frá 22 dB fyrir 1 kHz bandbreidd.

## 6.2. Vikmörk

Einstök tíðni (MHz)	Vikmörk (MHz)
45, 65, 90, 120, 150, 190 og 230	±5
280, 380, 450, 600, 750 og 900	±20

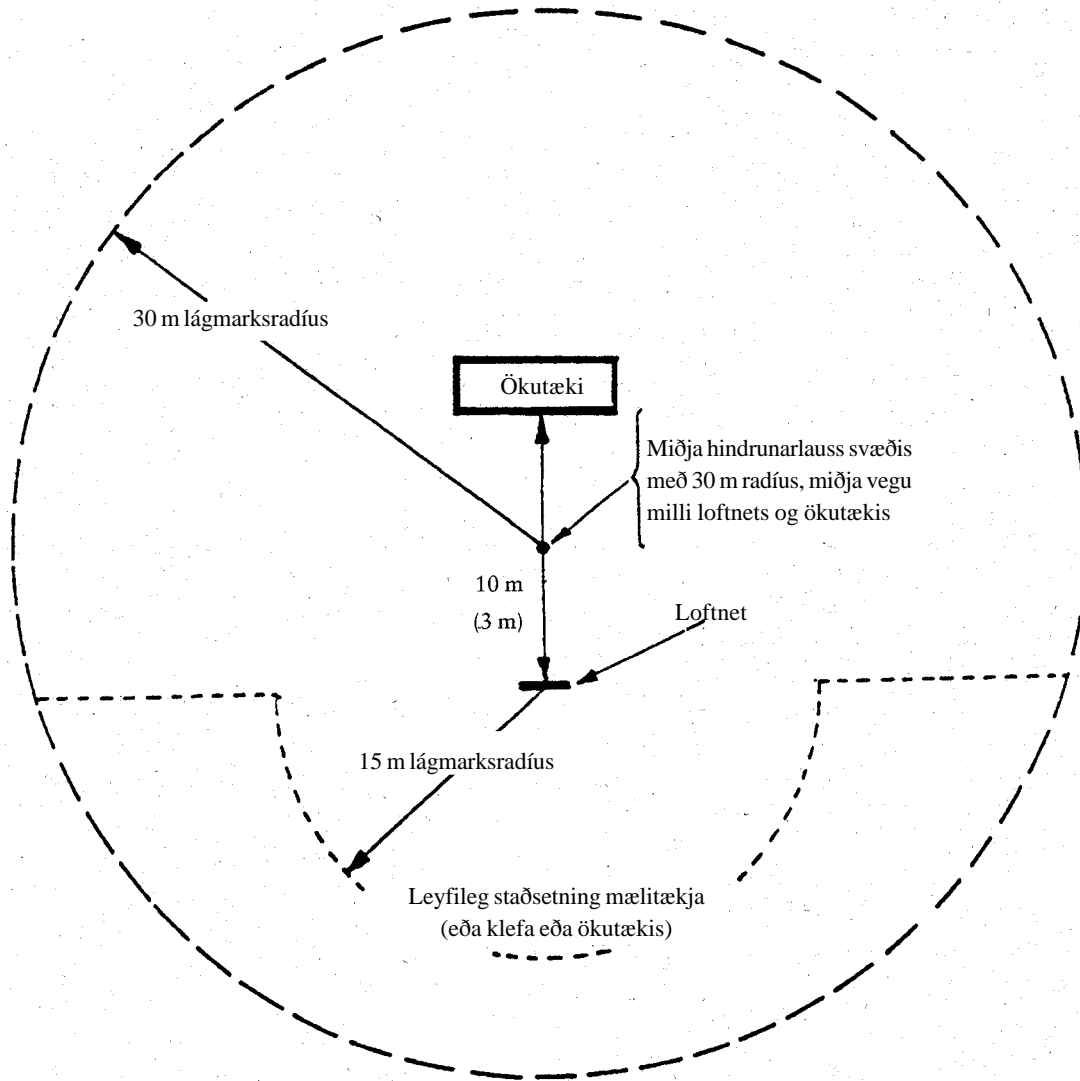
Vikmörkin fyrir þá tíðni sem um getur hér að framan þjóna þeim tilgangi að komast hjá truflunum frá útsendingum á eða nálægt einstakri nafntíðni meðan á mælingu stendur.

1. viðbætur

Mynd 1

SVÆÐI ÞAR SEM PRÓFUN ÖKUTÆKIS FER FRAM

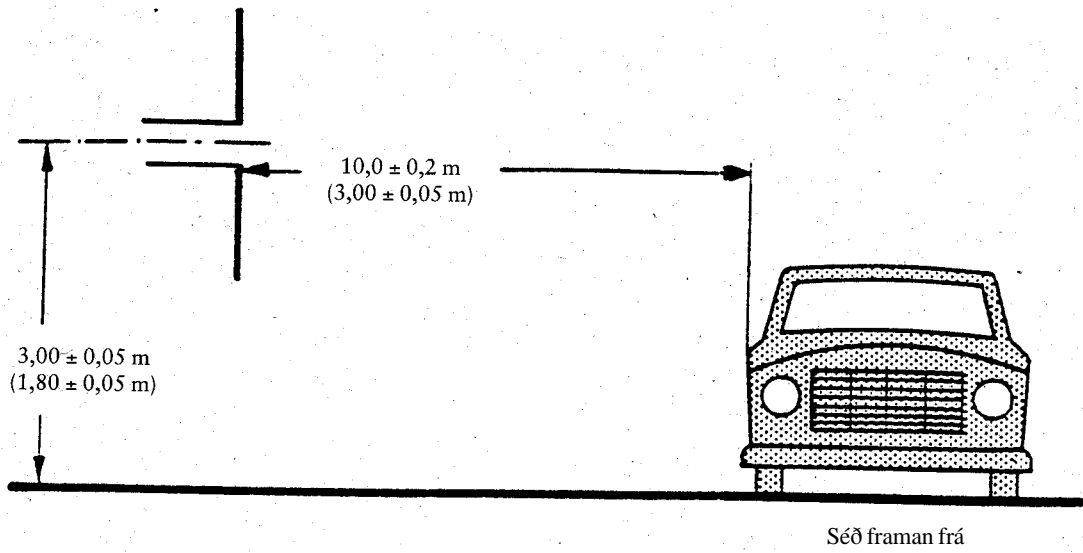
Slétt opið svæði þar sem hvorki eru til staðar hindranir né fletir sem endurkasta rafsegulbylgjum



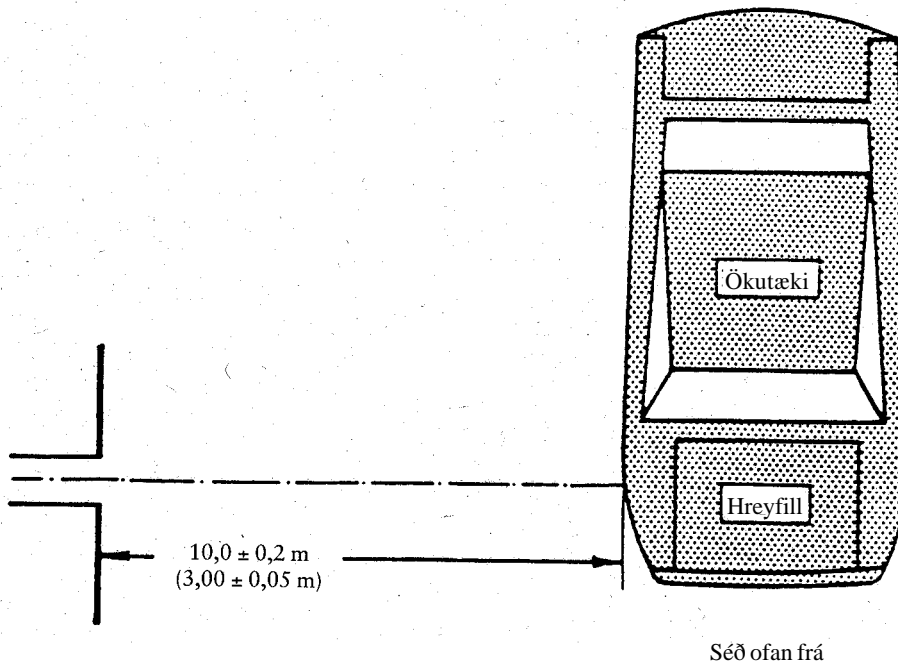
## 1. viðbætur

## Mynd 2

## STAÐSETNING LOFTNETS MED TILLITI TIL ÖKUTÆKIS



Tvívölloftnet í stöðu til að mæla lóðrétta geislun



Tvívölloftnet í stöðu til að mæla lárétta geislun

## V. VIÐAUKI

### AÐFERÐ TIL AÐ MÆLA ÞRÖNGBANDSRAFSEGULGEISLUN FRÁ ÖKUTÆKJUM

#### 1. Almennt

1.1. Prófunaraðferðin sem er lýst í þessum viðauka gildir aðeins fyrir ökutæki.

#### 1.2. Mælitæki

Mælitæki skulu vera í samræmi við kröfurnar í riti Alþjóðafastanefndarinnar um rafsegultruflanir (CISPR) nr. 16-1 frá 1993.

Nota ber meðalgildis- eða toppgildisnema til að mæla þröngbandsrafsegulgeislun sem um getur í viðaukanum.

#### 1.3. Prófunaraðferð

1.3.1. Með þessari prófunaraðferð er unnt að mæla þröngbandsgeislun eins og þá sem getur stafað frá kerfum sem eru grundvölluð á örgjörvum eða frá öðrum þröngbandsgeislagjöfum.

1.3.2. Í upphafi ber að mæla geislun á FM-tíðnisviði (88 til 108 MHz) við útvarpsloftnet ökutækisins með tækjabúnaði sem er lýst í lið 1.2. Ef niðurstaða mælingar fer ekki yfir mörkin sem eru tilgreind í lið 6.3.2.4 í I. viðauka ber að líta svo á að ökutækið fullnægi kröfum þessa viðauka með tilliti til fyrrnefnds tíðnisviðs og ekki er þörf á að framkvæma fullkomna mælingu.

1.3.3. Þegar um fullkomna mælingu er að ræða er unnt að velja tvenns konar fjarlægð milli loftnets og ökutækis: tíu eða þrjá metra. Í báðum tilvikum ber að fullnægja kröfunum í 3. lið í þessum viðauka.

#### 2. Niðurstöður mælinga

Gefa skal niðurstöður mælinga til kynna í dB míkrovoltum/m (míkrovoltum/m).

#### 3. Mælistaður

3.1. Prófun skal fara fram á láréttu svæði þar sem hvorki eru til staðar hindranir né fletir sem endurkasta rafsegulbylgjum innan minnst 30 m radíusar sem er mældur frá punkti sem er miðja vega milli ökutækis og loftnets (sjá mynd 1 í 1. viðbæti við IV. viðauka).

3.2. Heimilt er að mælibúnaður, prófunarklefi eða ökutæki þar sem mælibúnaði er komið fyrir sé á prófunarstað en aðeins á leyfilegu svæði sem er sýnt á mynd 1 í 1. viðbæti við IV. viðauka.

Heimilt er að önnur mæli loftnet séu inni á prófunarsvæðinu í að minnsta kosti 10 m fjarlægð frá bæði móttökuloftneti og ökutæki/staðaleiningu (STU) sem verið er að prófa, að því tilskildu að unnt sé að sýna fram á að það hafi ekki áhrif á niðurstöður prófana.

3.3. Heimilt er að nota lokaðan prófunarbúnað ef unnt er að sýna fram á að gagnkvæmt samband sé á milli hans og opins prófunarstaðar. Lokaður prófunarbúnaður þarf ekki að fullnægja öðrum mælikröfum sem koma fram á mynd 1 í 1. viðbæti við IV. viðauka en kröfum um fjarlægð milli ökutækis og loftnets og um hæð loftnets. Þá þarf ekki að ganga úr skugga um geislun í umhverfi fyrir og eftir prófun með tilliti til fyrrnefnds búnaðar eins og kemur fram í lið 3.4 í þessum viðauka.

### 3.4. Umhverfi

Til að tryggja að ekki sé um framandi suð eða merki að ræða af styrkleika sem getur haft áhrif á mælingarnar skal mæla fyrir og eftir aðalprófunina. Nauðsynlegt er að tryggja að geislun frá ökutækinu hafi ekki marktæk áhrif á umhverfismælingar, til dæmis með því að fjarlægja ökutækið af prófunarsvæðinu, fjarlægja kveikjulykil eða aftengja rafgeymi. Báðar mælingar skulu gefa til kynna að framandi suð eða merki séu að minnsta kosti 10 dB fyrir neðan viðmiðunarmörkin í lið 6.3.2.1 eða 6.3.2.2 (eftir því sem við á) í I. viðauka fyrir utan leyfilegar þröngbandssumhverfisútsendingar.

### 4. Ástand ökutækis meðan á prófun stendur

4.1. Rafeindakerfi ökutækisins skulu vera í sama ástandi og við venjulega notkun og ökutækið skal vera í kyrrstöðu.

4.2. Straumur skal vera á rafkerfi. Hreyfill skal ekki vera í gangi.

4.3. Prófun skal ekki fara fram meðan regn eða önnur úrkoma fellur á ökutækið eða innan 10 mínútna eftir að styttingar eru settar.

### 5. Gerð loftnets, staðsetning og stefna

#### 5.1. Gerð loftnets

Heimilt er að nota öll loftnet sem unnt er að stilla eins og viðmiðunarloftnet. Heimilt er að nota aðferð til að stilla loftnetið sem er lýst í viðbæti A í 3. útgáfu rits Alþjóðafastanefndarinnar um rafsegultruflanir (CISPR) nr. 12.

#### 5.2. Mæliháð og -fjarlægð

##### 5.2.1. Háð

##### 5.2.1.1. Prófun í 10 m fjarlægð

Fasamiðpunktur loftnetsins skal vera  $3,00 \pm 0,05$  m fyrir ofan flötinn sem ökutækið stendur á.

##### 5.2.1.2. Prófun í 3 m fjarlægð

Fasamiðpunktur loftnetsins skal vera  $1,80 \pm 0,05$  m fyrir ofan flötinn sem ökutækið stendur á.

5.2.1.3. Enginn af móttökulutum loftnetsins skal vera nær fletinum sem ökutækið stendur á en 0,25 m.

#### 5.2.2. Mælifjarlægð

##### 5.2.2.1. Prófun í 10 m fjarlægð

Lárétt fjarlægð milli loftnetsendans eða annars viðeigandi punkts þess, sem er ákveðinn þegar stilling sem er lýst í lið 5.1 í þessum viðauka fer fram, og ytra yfirborðs ökutækisins skal vera  $10,0 \pm 0,2$  m.

##### 5.2.2.2. Prófun í 3 m fjarlægð

Lárétt fjarlægð milli loftnetsendans eða annars viðeigandi punkts þess, sem er ákveðinn þegar stilling sem er lýst í lið 5.1 í þessum viðauka fer fram, og ytra yfirborðs ökutækisins skal vera  $3,00 \pm 0,05$  m.

5.2.2.3. Fari prófun fram á lokuðum stað sem er varinn gegn rafsegulgeislun með útvarpstíðni skulu móttökulutar loftnetsins ekki vera nær efni af hvaða gerð sem er sem sagnar í sig útvarpsbylgjur en 1,0 m og ekki nær vegg hins lokaða staðar en 1,5 m. Ekkert íseygt efni skal vera milli móttökuloftnetsins og ökutækisins sem verið er að prófa.

5.3. Staðsetning loftnets með tilliti til ökutækis

Staðsetja ber loftnetið fyrst vinstra megin og síðan hægra megin við ökutækið samsíða lengdarási þess og í línu við miðpunkt hreyfilsins (sjá mynd 2 í 1. viðbæti við IV. viðauka).

5.4. Stefna loftnets

Mæla ber á öllum mælistöðum bæði með loftnetið í láréttri og lóðréttri skautun (sjá mynd 2 í 1. viðbæti við IV. viðauka).

5.5. Álestur

Líta ber á hæsta álestrargildi af fjórum samkvæmt liðum 5.3 og 5.4 fyrir hverja og eina tíðni sem einkennandi gildi fyrir viðkomandi tíðni.

6. **Tíðni**

6.1. Mælingar

Mæla ber á öllu tíðnisviðinu 30 til 1 000 MHz. Deila ber þessu tíðnisviði í 13 hluta. Heimilt er að prófa á einum stað á hverjum hluta tíðnisviðs til að sýna fram á að tilskilin mörk séu virt. Til að staðfesta að ökutækið fullnægi skilyrðum þessa viðauka skal prófunaryfirvaldið prófa á einum slíkum stað á öllum 13 eftirfarandi hlutum tíðnisviðsins:

30 til 50, 50 til 75, 75 til 100, 100 til 130, 130 til 165, 165 til 200, 200 til 250, 250 til 320, 320 til 400, 400 til 520, 520 til 660, 660 til 820, 820 til 1 000 MHz.

Sé farið út fyrir tilsett mörk meðan á prófun stendur skal ganga úr skugga um að ökutækið valdi því en ekki geislun frá umhverfi.



## VI. VIÐAUKI

### AÐFERÐ TIL AÐ PRÓFA RAFSEGULÓNÆMI ÖKUTÆKJA

#### 1. Almenn

1.1. Prófunaraðferðin sem er lýst í þessum viðauka gildir aðeins fyrir ökutæki.

1.2. Prófunaraðferð

Prófun fer fram í þeim tilgangi að sýna fram á að ökutækið sé ónæmt fyrir neikvæðum áhrifum á beina stjórn þess. Prófa ber ökutækið í því rafsegulsviði sem er lýst í þessum viðauka og fylgjast skal með því á meðan.

#### 2. Niðurstöður mælinga

Gefa skal niðurstöður mælinga á sviðsstyrk til kynna, að því er varðar prófanir sem er lýst í þessum viðauka, í voltum/m.

#### 3. Mælistaður

Með prófunarbúnaði skal unnt að ná fram sviðsstyrk á þeim tíðnisviðum sem eru skilgreind í þessum viðauka. Prófunarbúnaður skal vera í samræmi við gildandi (innlend) lagaákvæði um útgeislun rafsegulmerkja.

Þess skal gætt að útgeislunarsvið hafi ekki áhrif á stjórn- og eftirlitsbúnað með þeim hætti að prófanir verði ómarktækar.

#### 4. Ástand ökutækis meðan á prófun stendur

4.1. Ökutækið skal vera óhlaðið að nauðsynlegum prófunartækjum undanskildum.

4.1.1. Hreyfillinn skal snúa drifhjólum á jöfnum 50 km hraða á klukkustund nema framleiðandi hafi tæknilega ástæðu til að ákveða annan hraða. Ökutækinu skal komið fyrir á aflmæli með hæfilegu fargi eða, ef slíkur mælir er ekki fyrir hendi, hvíla á einangruðum ásstoðum í eins líttilli fjarlægð frá jörðu og unnt er. Heimilt er að aftengja drifskaft þar sem það á við (til dæmis flutningabifreiðar).

4.1.2. Aðalljóssker skulu stillt á lággeisla.

4.1.3. Kveikt skal vera á vinstra eða hægra stefnuljósi.

4.1.4. Öll önnur kerfi sem hafa áhrif á stjórn ökumanns á ökutækinu skulu vera (í gangi) eins og þegar ökutækið gengur eðlilega.

4.1.5. Engar rafmagnstengingar skulu vera milli ökutækisins og prófunarsvæðisins eða tækjabúnaðar af hvaða gerð sem er nema þess sé krafist samkvæmt liðum 4.1.1 eða 4.2. Snerting hjólbarða við jörð innan prófunarsvæðis telst ekki vera rafmagnstenging.

4.2. Ef um er að ræða rafmagns- eða rafeindakerfi sem eru þáttur í beinni stjórn ökutækisins en virka ekki við þau skilyrði sem er lýst í lið 4.1 er framleiðanda heimilt að leggja fyrir prófunaryfirvöld skýrslu eða viðbótargögn sem staðfesta að viðkomandi rafmagns- eða rafeindakerfi séu í samræmi við ákvæði þessarar tilskipunar. Slík gögn skal varðveita með gerðarviðurkenningargögnum.

4.3. Aðeins skal nota tæki sem ekki valda truflunum þegar prófun ökutækis fer fram. Fylgjast skal með ytra borði ökutækisins og farþegarými þess til þess að ganga úr skugga um hvort ákvæðum þessa viðauka sé fylgt (til dæmis með því að beita myndupptökuvél eða -vélum).

- 4.4. Við venjulegar aðstæður skal framenda ökutækisins beint að föstu loftneti. Ef vel flestar rafeindastýrieningar og tilheyrandi leiðslur eru aftur í ökutækinu skal prófun þó fara fram við venjulegar aðstæður með framenda þess beint frá loftnetinu. Ef um er að ræða löng ökutæki (það er önnur en fólksbifreiðar og léttar sendibifreiðar), þar sem vel flestar rafeindastýrieningar og tilheyrandi leiðslur eru í ökutækinu miðju, er heimilt að ákveða viðmiðunarpunkt (sjá lið 5.4 í þessum viðauka) annaðhvort hægra eða vinstra megin við ökutækið. Viðmiðunarpunkturinn skal vera annaðhvort í miðju ökutækisins á langveginn eða á öðrum stað við hlið þess sem framleiðandi og viðkomandi lögbært yfirvald ákveða í sameiningu eftir að hafa kannað staðsetningu rafeindakerfa og leiðslna.

Slíkar prófanir skulu aðeins fara fram ef efnisleg bygging klefans leyfir það. Greina ber frá staðsetningu loftnetsins í prófunarskýrslu.

## 5. Gerð sviðsmyndunarbúnaðar, staðsetning og stefna

### 5.1. Gerð sviðsmyndunarbúnaðar

- 5.1.1. Velja ber sviðsmyndunarbúnað með tilliti til þess að unnt sé að mynda með honum þann sviðsstyrk sem er óskað eftir á viðmiðunarpunktinum (sjá lið 5.4 í þessum viðauka) á viðeigandi tíðni.

- 5.1.2. Sviðsmyndunarbúnaður getur annaðhvort verið loftnet eða sendingarlína (TLS).

- 5.1.3. Sviðsmyndunarbúnaður skal gerður og honum beint þannig að það svið sem myndast sé skautað, annaðhvort í lóðrétta eða lárétta stefnu á tíðnisviðinu 20 til 1 000 MHz.

### 5.2. Mælihæð og -fjarlægð

#### 5.2.1. Hæð

- 5.2.1.1. Fasamiðpunktur loftnets skal vera að minnsta kosti 1,5 m fyrir ofan flötinn sem ökutækið stendur á eða að minnsta kosti 2,0 m fyrir ofan flötinn sem ökutækið stendur á ef þakhæð ökutækisins er yfir 3 m.

- 5.2.1.2. Enginn af útgeislunarhlutum loftnetsins skal vera nær fletinum sem ökutækið stendur á en 0,25 m.

#### 5.2.2. Mælifjarlægð

- 5.2.2.1. Mestu líkindum við eðlilega notkun er náð með því að staðsetja sviðsmyndunarbúnaðinn eins langt frá ökutækinu og frekast er unnt. Dæmigerð fjarlægð í þessu tilliti er einn til fimm metrar.

- 5.2.2.2. Fari prófun fram á lokuðum stað skulu útgeislunarhlutar sviðsmyndunarbúnaðarins ekki vera nær efni af hvaða gerð sem er sem sagnar í sig útvarpsbylgjur en 1,0 m og ekki nær vegg hins lokaða staðar en 1,5 m. Ekkert íseygt efni skal vera milli sendingarloftnetsins og ökutækisins sem verið er að prófa.

### 5.3. Staðsetning loftnets með tilliti til ökutækis

- 5.3.1. Útgeislunarhlutar sviðsmyndunarbúnaðarins skulu ekki vera nær ytra borði ökutækisins en 0,5 m.

- 5.3.2. Staðsetja ber sviðsmyndunarbúnaðinn á miðlínu ökutækisins (samsíða lengdarási þess).

- 5.3.3. Enginn hluti sendingarlínu (TLS), að undanskildum fletinum sem ökutækið stendur á, skal vera nær hvaða hluta ökutækisins sem er en 0,5 m.

- 5.3.4. Sviðsmyndunarbúnaður sem er staðsettur yfir ökutækinu skal vera yfir miðju þess og þekja að minnsta kosti 75% af lengd þess.
- 5.4. Viðmiðunarpunktur
- 5.4.1. Í viðauka þessum er viðmiðunarpunktur sá punktur þar sem sviðsstyrkur er ákveðinn og er hann skilgreindur á eftirfarandi hátt:
- 5.4.1.1. að minnsta kosti tvo metra lárétt frá fasamiðju loftnetsins eða að minnsta kosti einn metra lóðrétt frá útgeislunarhlutum sendingarlínu (TLS),
- 5.4.1.2. á miðlínu ökutækisins (samsíða lengdarási þess),
- 5.4.1.3. í  $1,0 \pm 0,05$  m hæð yfir fletinum sem ökutækið stendur á eða  $2,0 \pm 0,05$  m ef lágmarksþakhæð einhvers ökutækis af sömu tegund fer yfir 3,0 m,
- 5.4.1.4. annaðhvort:
- 1,0 ± 0,2 m inni í ökutækinu mælt frá skurðpunkti framrúðu þess og vélarhlífur (C-liður 1. viðbætur við þennan viðauka) eða 0,2 ± 0,2 m frá miðlínu fremsta áss ökutækisins mælt í átt að miðju þess (D-liður 2. viðbætur við þennan viðauka),
- þannig að það gildi er lagt til grundvallar sem færir viðmiðunarpunktinn nær loftnetinu.
- 5.5. Ef ákvörðun er tekin um að geisla afturhluta ökutækisins ber að ákvarða viðmiðunarpunkt með sama hætti og í lið 5.4. Framhluta ökutækisins er því næst beint frá loftnetinu eins og ökutækinu hafi verið snúið 180 um miðpunkt sinn, það er að segja þannig að fjarlægðin milli loftnetsins og þess ytri hluta yfirbyggingar ökutækisins sem næstur er óbreytt. Sjá skýringamynd í 3. viðbætur við þennan viðauka.

## 6. Prófunarkröfur

- 6.1. Tíðnisvið, hve lengi prófun stendur yfir, skautun
- Ökutækið skal verða fyrir rafsegulgeislun á tíðnisviðinu 20 til 1 000 MHz.
- 6.1.1. Til að staðfesta að ökutækið fullnægi ákvæðum þessa viðauka ber að prófa ökutækið á allt að 14 stöðum á fyrrnefndu tíðnisviði, t.d.:
- 27, 45, 65, 90, 120, 150, 190, 230, 280, 380, 450, 600, 750 og 900 MHz.
- Taka ber tillit til svartíma þess búnaðar sem verið er að prófa og prófun skal standa yfir nógu lengi til þess að hann geti svarað við eðlileg skilyrði. Prófun skal aldrei standa yfir í skemmri tíma en tvær sekúndur.
- 6.1.2. Nota ber einn skautunarmáta fyrir hverja tíðni, samanber lið 5.1.3.
- 6.1.3. Allar aðrar færíbreytur í prófuninni skulu vera í samræmi við skilgreiningar þessa viðauka.
- 6.1.4. Standist ökutæki ekki prófunina sem um getur í lið 6.1.1 í þessum viðauka skal sannreyna að það hafi hent við eðlileg prófunarskilyrði en ekki af völdum sviða sem ekki verður stjórnað.

## 7. Myndun rétts sviðsstyrks

- 7.1. Prófunaraðferð

7.1.1. Beita ber svonefndri „skiptiaðferð“ til að mynda rétt prófunarsvið.

7.1.2. Kvörðunaráfangi

Veita ber afli inn í sviðsmyndunarbúnaðinn við hvert það tíðnisvið sem óskað er eftir til þess að mynda æskilegan sviðsstyrk á viðmiðunarpunktinum (samanber skilgreiningu í 5. lið) á prófunarsvæðinu þegar ökutækið er ekki til staðar. Mæla ber og skrá þetta áhrifasvið eða aðra færíbreytu sem er í beinum tengslum við sviðsstyrkinn. Prófunartíðnin skal vera á bilinu 20 til 1 000 MHz. Hefja ber kvörðun við 20 MHz og hækka sig um mest 2% milli skrefa uns 1 000 MHz er náð. Nota ber þessar niðurstöður við gerðarviðurkenningarprófanir nema að breytingar verði í búnaði eða tækjum þannig að nauðsynlegt verði að endurtaka ferlið.

7.1.3. Prófunaráfangi

Þá skal færa ökutækið inn á prófunarsvæðið og staðsetja það í samræmi við ákvæði 5. liðar. Sviðsmyndunarbúnaðurinn er síðan stilltur til að virka á því áhrifasviði sem um getur í lið 7.1.2 fyrir hvern þann stað á tíðnisviðinu sem um getur í lið 6.1.1.

7.1.4. Óháð því hvaða færíbreyta var valin til að ákvarða það svið sem krafist er samkvæmt lið 7.1.2 ber að nota sömu færíbreytu til að ákvarða æskilegan sviðsstyrk meðan prófun stendur yfir.

7.1.5. Þegar prófun fer fram skal nota eins sviðsmyndunarbúnað og staðsetningu og forskriftirnar sem fylgja aðgerðunum í lið 7.1.2 mæla fyrir um.

7.1.6. Sviðsstyrksmælir

Nota ber viðeigandi sviðsstyrksmæli til að ákvarða sviðsstyrk meðan kvörðunaráfangi skiptiaðferðarinnar varir.

7.1.7. Meðan kvörðunaráfangi skiptiaðferðarinnar varir ber að staðsetja fasamiðju sviðsstyrksmælisins í viðmiðunarpunktinum.

7.1.8. Ef kvarðað móttökulofnet er notað fyrir sviðsstyrksmæli ber að lesa af í þrjár áttir sem eru hornréttar innbyrðis og líta ber á einsátta jafngildi aflestranna sem þann sviðsstyrk sem um ræðir.

7.1.9. Til þess að unnt sé að taka tillit til mismunandi rúmfræðilegrar lögunar ökutækja kann að vera nauðsynlegt að ákvarða fleiri en eina loftnetsstöðu eða viðmiðunarpunkt fyrir tiltekinn prófunarbúnað.

7.2. Fyrimörk sviðsstyrks

7.2.1. Meðan kvörðunaráfangi skiptiaðferðarinnar varir (áður en ökutækið er fært inn á prófunarsvæðið) skal sviðsstyrkur í að minnsta kosti 80% kvörðunarþrepa ekki vera undir 50% af nafnsviðsstyrk á eftirfarandi stöðum:

- a) að því er varðar allan sviðsmyndunarbúnað,  $0,5 \pm 0,05$  m beggja vegna viðmiðunarpunktsins á línu sem sker punktinn hornrétt á lengdarás ökutækisins og í sömu hæð og viðmiðunarpunkturinn;
- b) að því er varðar útsendingarlínur,  $1,50 \pm 0,05$  m á línu sem sker viðmiðunarpunktinn í sömu hæð og hann og eftir lengdarási ökutækisins.

7.3. Meðsveiflunarskilyrði klefans

Þrátt fyrir þau skilyrði sem er lýst í lið 7.2.1 skulu prófanir ekki fara fram á meðsveiflunartíðnisviðum klefans.

7.4. Einkenni prófunarmerkisins sem mynda á.

7.4.1. Mesta frávik kúrvunnar

Mesta frávik prófunarmerkisins skal jafngilda frávik í ómótaðrar sínusbylgju með raungildi í voltum/m eins og um getur í lið 6.4.2 í I. viðauka (sjá 4. viðbæti við þennan viðauka).

7.4.2. Kúrvuform prófunarmerkis

Prófunarmerkið skal vera sínusbylgja með útvarpstíðni, víddarmótuð með 1 kHz sínusbylgju með mótnardýpt  $m$  sem er  $0,8 \pm 0,04$ .

7.4.3. Mótnardýpt

Mótnardýpt  $m$  er skilgreind þannig:

$$m = \frac{\text{mesta frávik kúrvunnar} - \text{minnsta frávik kúrvunnar}}{\text{rmesta frávik kúrvunnar} + \text{minnsta frávik kúrvunnar}}$$

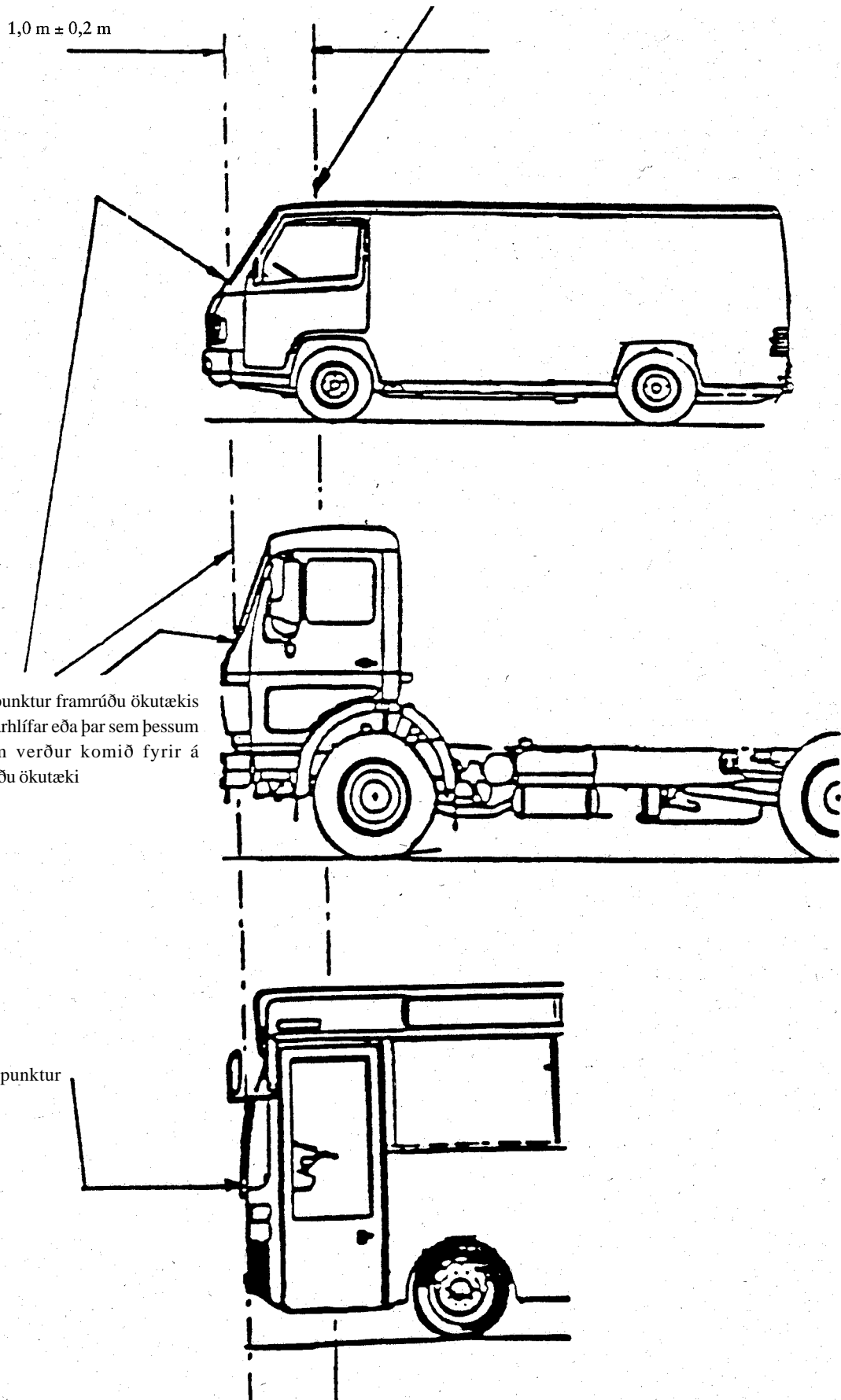
1. viðbætur

Viðmiðunarpunkturinn er í þessum fleti

1,0 m ± 0,2 m

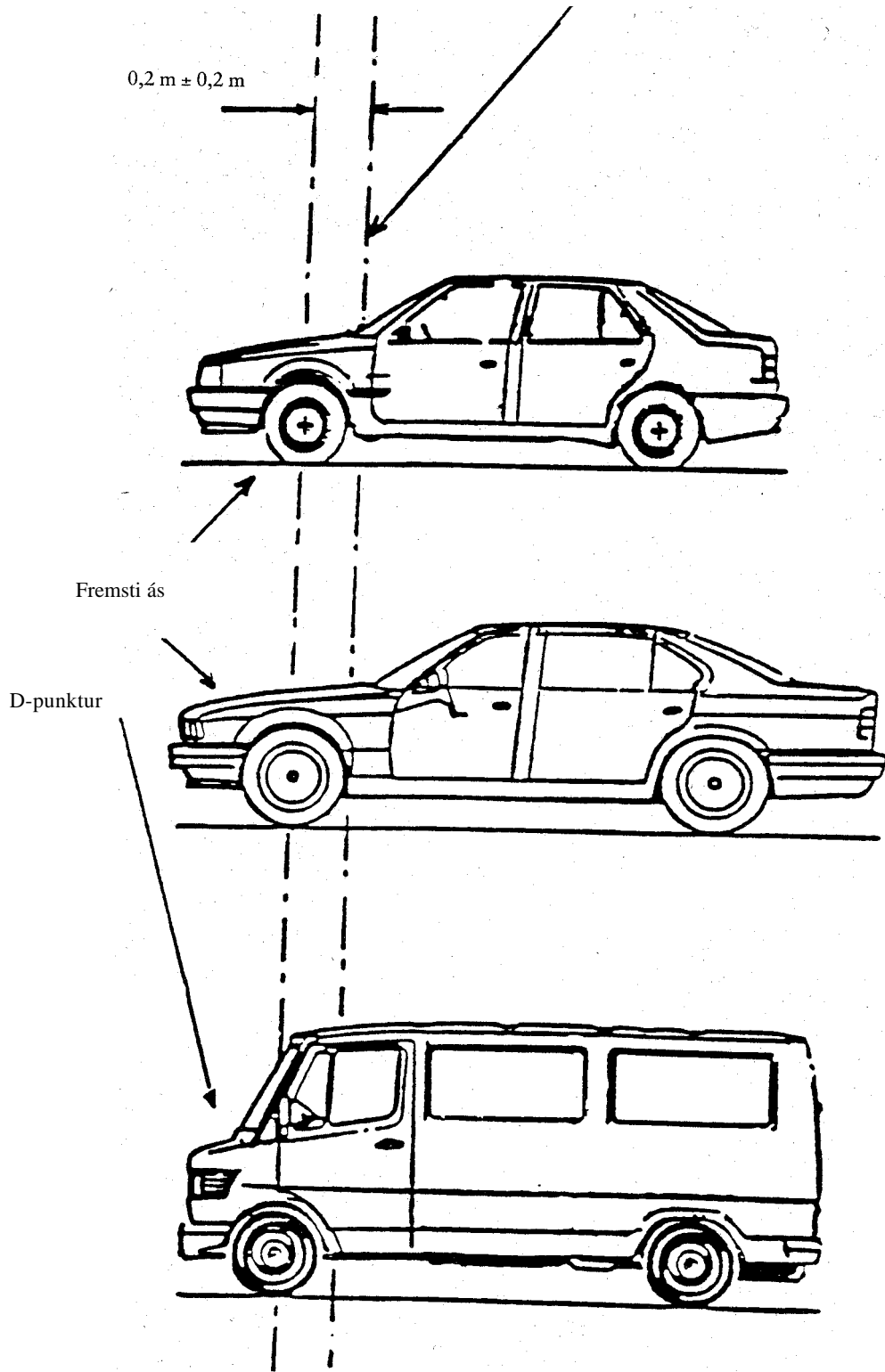
Skurðpunktur framrúðu ökutækis og vélarhlífar eða þar sem þessum hlutum verður komið fyrir á fullgerðu ökutæki

C-punktur

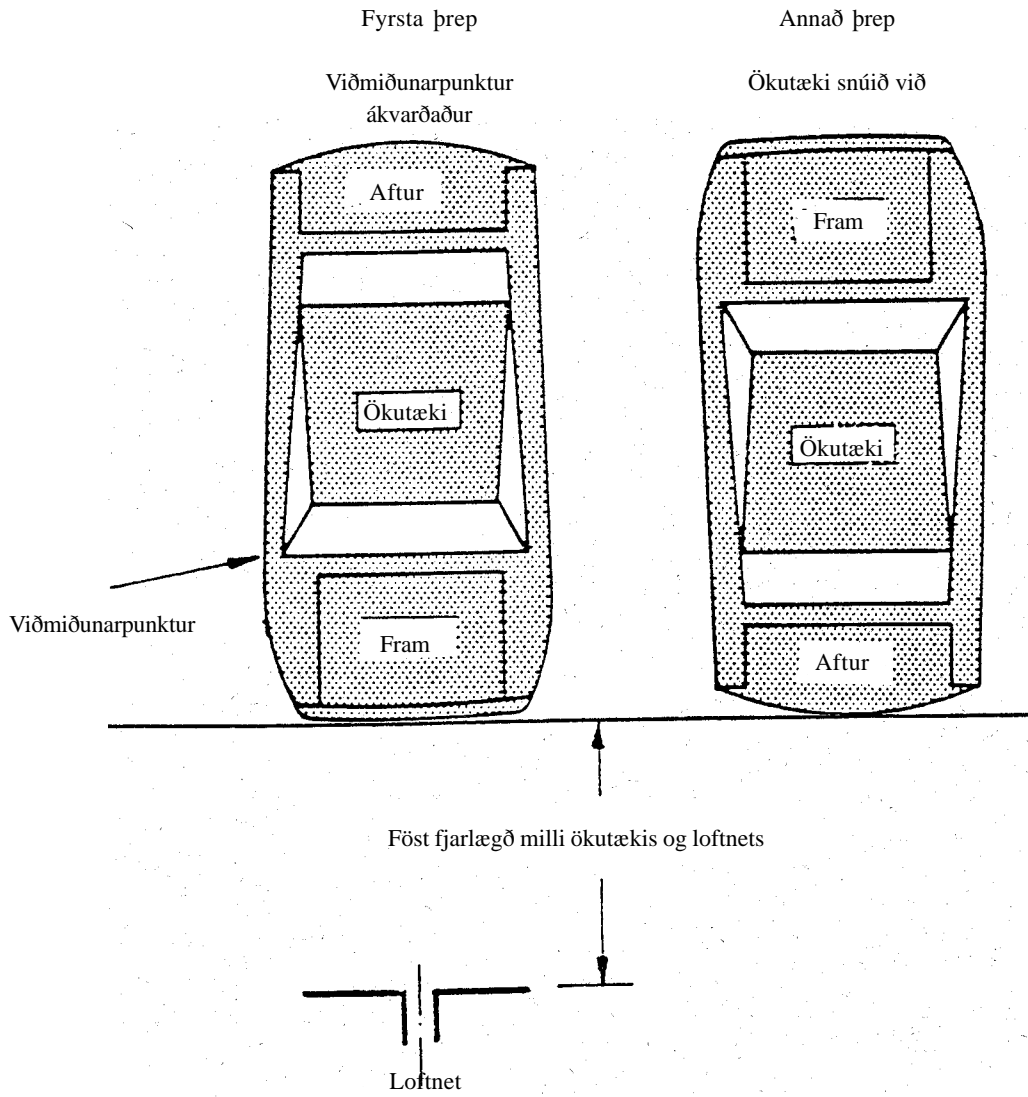


2. viðbætur

Viðmiðunarpunkturinn er í þessum fleti



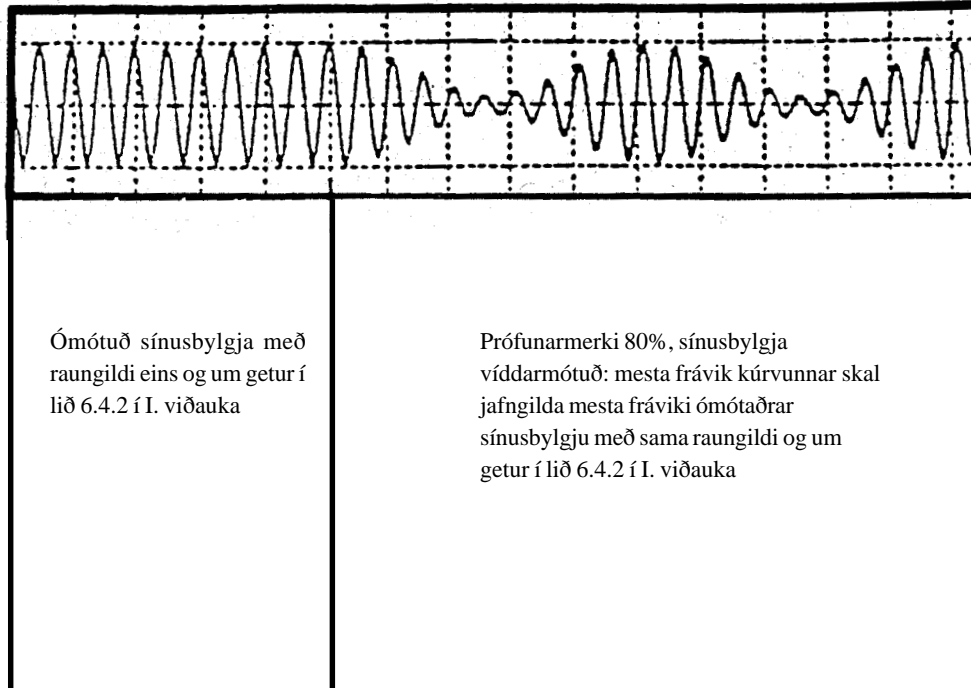
3. viðbætur





## 4. viðbætur

Einkenni prófunarmerkisins sem mynda á



## VII. VIÐAUKI

### AÐFERÐ TIL AÐ MÆLA BREIÐBANDSRAFSEGULGEISLUN FRÁ RAFMAGNS- EÐA RAFEINDAUNDIREININGUM

#### 1. Almennt

1.1. Prófunaraðferðin sem er lýst í þessum viðauka gildir fyrir rafmagns- eða rafeindaundireiningar sem heimilt er síðar að festa á ökutæki sem eru í samræmi við ákvæði IV. viðauka.

#### 1.2. Mælitæki

Mælitæki skulu vera í samræmi við kröfurnar í riti Alþjóðafastanefndarinnar um rafsegultruflanir (CISPR) nr. 16-1 frá 1993.

Nota ber toppgildisnema til að mæla breiðbandsrafsegulgeislun sem um getur í viðaukanum eða, ef toppgildisnemi er notaður, nauðsynlegan leiðréttingarstuðul eftir því um hvaða púlshraða neista er að ræða.

#### 1.3. Prófunaraðferð

Þessi prófunaraðferð er ætluð til að mæla breiðbandsrafsegulgeislun frá rafmagns- eða rafeindaundireiningum.

#### 2. Niðurstöður mælinga

Gefa skal niðurstöður mælinga til kynna í dB míkrovoltum/m (míkrovoltum/m) fyrir 120 kHz bandbreidd. Ef raunveruleg bandbreidd mælitækisins B (gefin upp í kHz) víkur frá 120 kHz skal breyta álestri í míkrovoltum/m í 120 kHz bandbreidd með margföldun með stuðlinum 120/B.

#### 3. Mælistaður

3.1. Mælistaður skal vera í samræmi við kröfurnar í riti Alþjóðafastanefndarinnar um rafsegultruflanir (CISPR) nr. 16-1 frá 1993 (sjá 1. viðbæti við þennan viðauka).

3.2. Mælibúnaður, prófunarklefi eða ökutæki þar sem mælibúnaði er komið fyrir skal vera utan þeirra marka sem eru sýnd í 1. viðbæti við þennan viðauka.

3.3. Heimilt er að nota lokaðan prófunarbúnað ef unnt er að sýna fram á að gagnkvæmt samband sé á milli hans og viðurkennds opins prófunarstaðar. Lokaður prófunarbúnaður þarf ekki að fullnægja öðrum mælikröfum sem koma fram í 1. viðbæti við þennan viðauka en kröfum um fjarlægð milli rafmagns- eða rafeindaundireiningarinnar sem verið er að prófa og loftnets og um hæð loftnets (sjá mynd 1 og 2 í 2. viðbæti við þennan viðauka ).

#### 3.4. Umhverfi

Til að tryggja að ekki sé um framandi suð eða merki að ræða af styrkleika sem getur haft áhrif á mælingarnar skal mæla fyrir og eftir aðalprófunina. Báðar mælingar skulu gefa til kynna að framandi suð eða merki séu að minnsta kosti 10 dB fyrir neðan viðmiðunarmörkin í lið 6.5.2.1 í I. viðauka fyrir utan leyfilegar þröngbandssumhverfisútsendingar.

#### 4. Ástand rafmagns- eða rafeindaundireiningar meðan á prófun stendur

4.1. Rafmagns- eða rafeindaundireining sem verið er að prófa skal vera eðlilega starfandi.

4.2. Mælingar skulu ekki fara fram meðan regn eða önnur úrkoma fellur á rafmagns- eða rafeindaundireininguna sem verið er að prófa eða innan 10 mínútna eftir að styttr upp.

- 4.3. Prófunaruppsetning
- 4.3.1. Rafmagns- eða rafeindaundireiningunni sem verið er að prófa og tilheyrandi leiðslum er komið fyrir í  $50 \pm 5$  mm fjarlægð á tréborði eða líkri undirstöðu sem leiðir ekki. Ef gert er hins vegar ráð fyrir raftengingu einhvers hluta rafmagns- eða rafeindaundireiningarinnar sem verið er að prófa við málmyfirbyggingu ökutækisins skal sá hluti hvíla á jarðtengdri plötu og vera raftengdur við hana. Jarðtengda platan skal vera að minnsta kosti 0,5 mm þykk málþynna. Lágmarksstærð jarðtengdu plötunnar fer eftir stærð rafmagns- eða rafeindaundireiningarinnar sem verið er að prófa en hlutar hennar og vírar verða að rýmast á henni. Jarðtengda platan skal vera tengd við varnarleiðslur jarðsambandsins. Staðsetja skal jarðtengdu plötuna í  $1,0 \pm 0,1$  m hæð yfir undirlagi prófunarbúnaðarins og samhliða því.
- 4.3.2. Koma skal rafmagns- eða rafeindaundireiningunni sem verið er að prófa fyrir og tengja hana eins og til er ætlast. Leiðslur frá aflgjafa skulu liggja meðfram og innan við 100 mm frá þeim jaðri jarðtengdu plötunnar/borðsins sem er næst loftnetinu.
- 4.3.3. Tengja skal rafmagns- eða rafeindaundireininguna sem verið er að prófa við jarðsamband samkvæmt uppsetningarforskrift framleiðanda. Engar viðbótartengingar við jörð eru heimilaðar.
- 4.3.4. Minnsta fjarlægð rafmagns- eða rafeindaundireiningarinnar sem verið er að prófa frá öllum öðrum rafmagnsleiðurum, t.d. veggjum hlífaðs rýmis (að undanskilinni jarðtengdu plötunni/borðinu sem prófunarhluturinn hvílir á), skal vera 1,0 m.
- 4.4. Rafmagns- eða rafeindaundireiningunni sem verið er að prófa skal séð fyrir rafstraumi frá  $5\mu\text{H}/50\text{ W}$  gervinetkerfi (AN) sem skal vera raftengt jarðtengdu plötunni. Rafspennu frá aflgjafa skal haldið innan  $\pm 10\%$  af nafnrekstrarspennu einingarinnar. Gáruspenna skal vera minni en 1,5% af nafnrekstrarspennu einingarinnar mæld við þar til gert úttak á straumgjafanum.
- 4.5. Ef rafmagns- eða rafeindaundireiningin sem verið er að prófa er samsett úr fleiri en einum hluta er æskilegast að tengja hlutana saman með sömu leiðslum og fyrirhugað er að nota í ökutækinu. Ef slíkar leiðslur eru ekki fyrir hendi skal fjarlægðin milli rafeindastýrieiningar og gervinetkerfis (AN) vera  $1\,500 \pm 75$  mm. Ganga skal frá öllum leiðsluendum á eins raunhæfan hátt og frekast er unnt og tengja, ef við verður komið, við raunverulegt álag og gangsetningarbúnað. Ef utanaðkomandi búnaður er nauðsynlegur til að starfrækja rafmagns- eða rafeindaundireininguna sem verið er að prófa á réttan hátt skal leiðrétting fara fram með tilliti til þess þáttar sem hann á í mældri útgeislun.

## 5. Gerð loftnets, staðsetning og stefna

### 5.1. Gerð loftnets

Heimilt er að nota öll línulega skautuð loftnet sem unnt er að stilla eins og viðmiðunarloftnet.

### 5.2. Mælihæð og -fjarlægð

#### 5.2.1. Hæð

Fasamiðpunktur loftnetsins skal vera  $150 \pm 10$  mm fyrir ofan jarðtengdu plötuna.

#### 5.2.2. Mælifjarlægð

Lárétt fjarlægð milli fasamiðju loftnetsins eða enda þess og jaðars jarðtengdu plötunnar skal vera  $1,00 \pm 0,05$  m. Enginn hluti loftnetsins skal vera nær jarðtengdu plötunni en 0,5 m.

Staðsetja skal loftnetið samsíða plani sem er hornrétt á jarðtengdu plötuna og gengur í gegnum þann jaðar hennar sem flestar leiðslur liggja meðfram.

5.2.3. Fari prófun fram á lokuðum stað sem er varinn gegn rafsegulgeislun með útvarpstíðni skulu móttökulutar loftnetsins ekki vera nær efni af hvaða gerð sem er sem sagnar í sig útvarpsbylgjur en 0,5 m og ekki nær vegg hins lokaða staðar en 1,5 m. Ekkert íseygt efni skal vera milli móttökuloftnetsins og rafmagns- eða rafeindaundireiningarinnar sem verið er að prófa.

5.3. Stefna loftnets og skautun

Mæla ber á öllum mælistöðum bæði með loftnetið í láréttri og lóðréttri skautun.

5.4. Álestur

Líta ber á herra álestrargildi af tveimur (samkvæmt lið 5.3) fyrir hverja og eina tíðni sem einkennandi gildi fyrir viðkomandi tíðni.

6. **Tíðni**

6.1. Mælingar

Mæla ber á öllu tíðnisviðinu 30 til 1 000 MHz. Taldar eru miklar líkur á að rafmagns- eða rafeindaundireining fullnægi kröfum á öllu tíðnisviðinu geri hún það á eftirtöldum 13 stöðum á tíðnisviðinu, til dæmis á 45, 65, 90, 120, 150, 190, 230, 280, 380, 450, 600, 750 og 900 MHz.

Sé farið út fyrir tilsett mörk meðan á prófun stendur skal ganga úr skugga um að rafmagns- eða rafeindaundireiningin valdi því en ekki geislun frá umhverfi.

6.1.1. Mörkin gilda á öllu tíðnisviðinu 30 til 1 000 MHz.

6.1.2. Heimilt er að mæla annaðhvort með toppgildis- eða toppgildisnema. Uppgefin mörk í liðum 6.2 og 6.5 eru fyrir toppgildismælingu. Ef um toppmælingu er að ræða ber að bæta við 38 dB fyrir 1 MHz bandbreidd eða draga frá 22 dB fyrir 1 kHz bandbreidd.

6.2. Vikmörk

Einstök tíðni (MHz)	Vikmörk (MHz)
45, 65, 90, 120, 150, 190 og 230	±5
280, 380, 450, 600, 750 og 900	±20

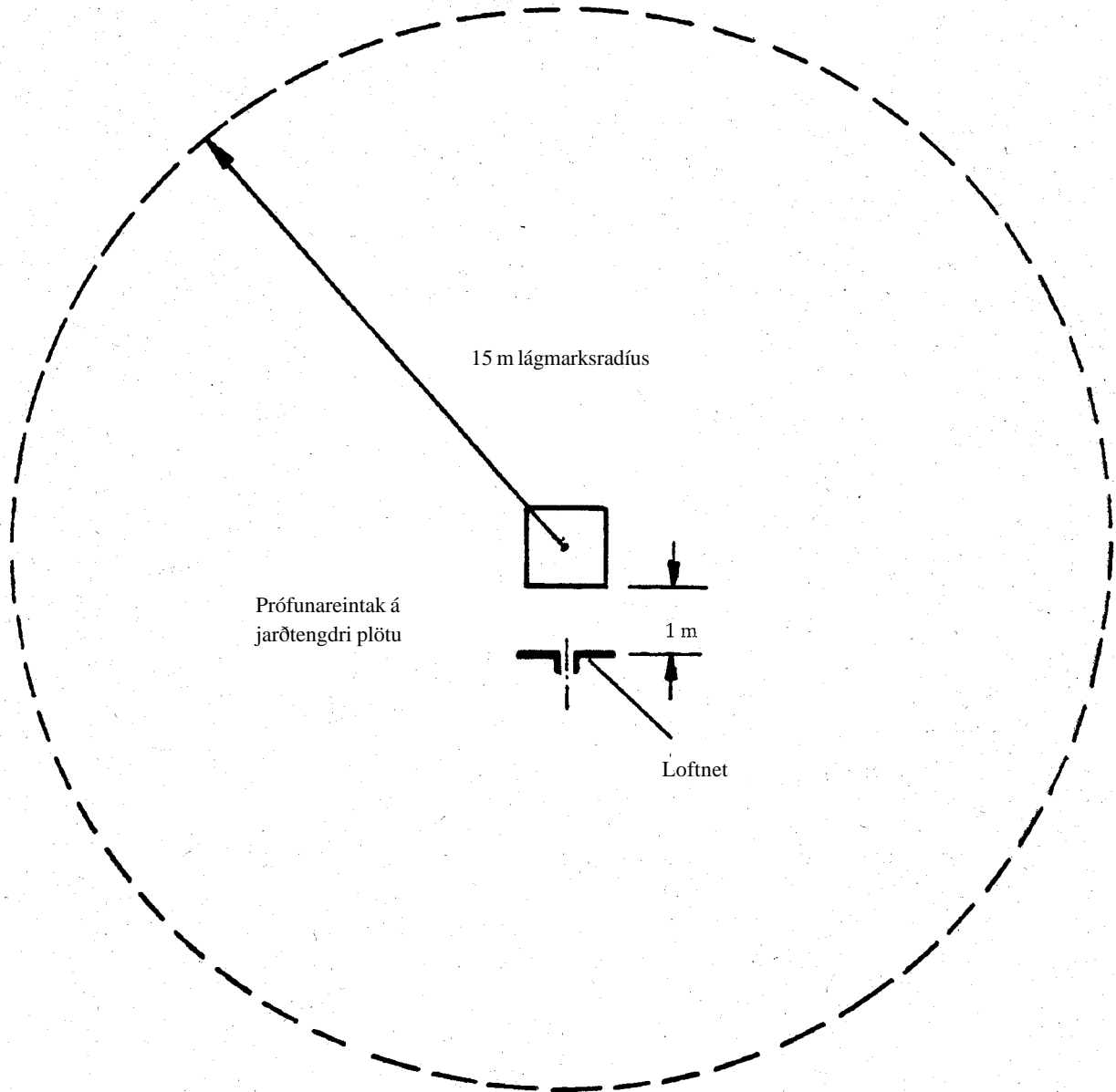
Vikmörkin fyrir þá tíðni sem um getur hér að framan þjóna þeim tilgangi að komast hjá truflunum frá útsendingum á eða nálægt einstakri nafntíðni meðan á mælingu stendur.

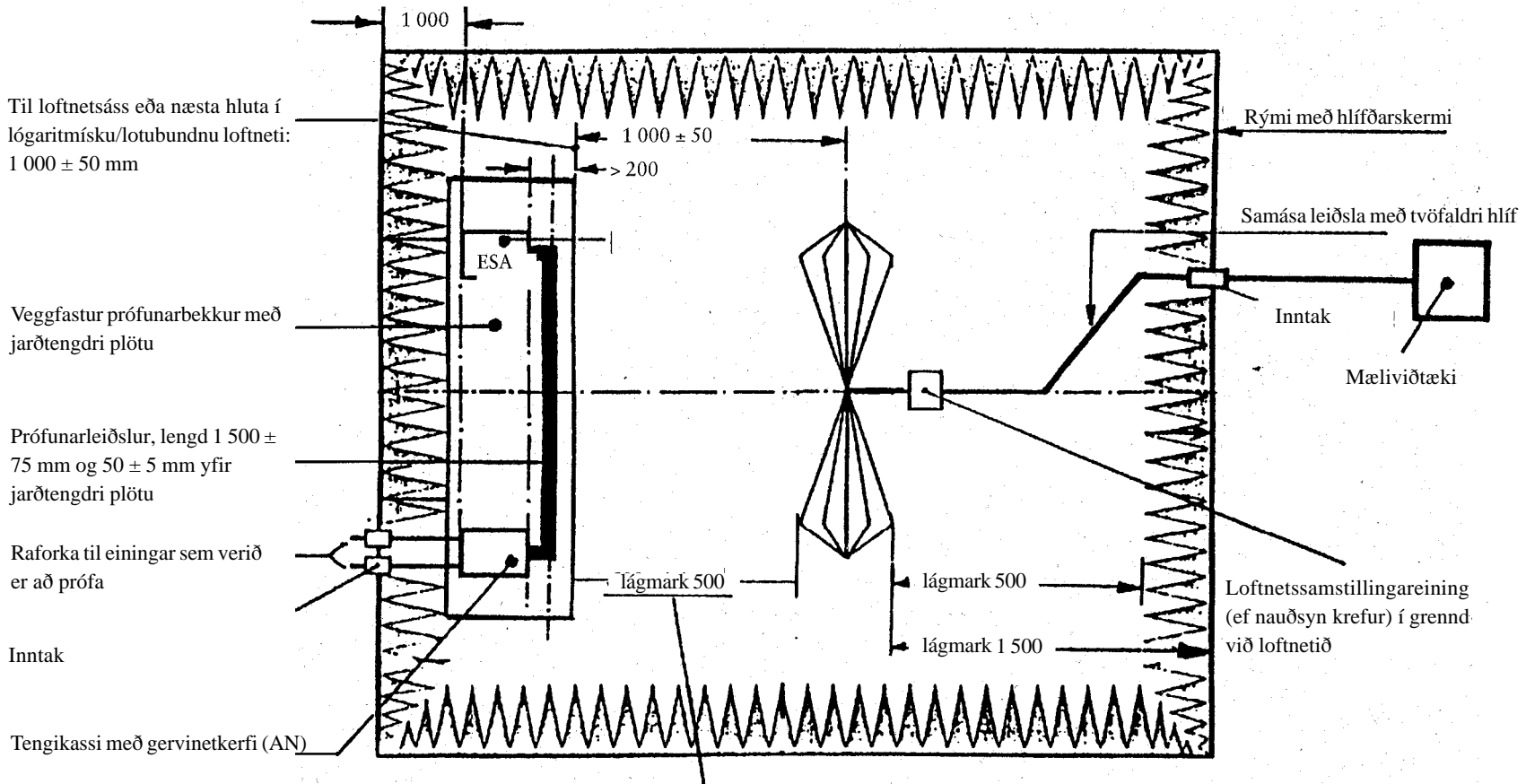
## 1. viðbætur

## Mynd 1

## Útmörk svæðis þar sem prófun rafmagns- eða rafeindaundireiningar fer fram

Slétt opið svæði þar sem hvorki eru til staðar hindranir né fletir sem endurkasta rafsegulbylgjum





Mýnd 1

2. viðbætur

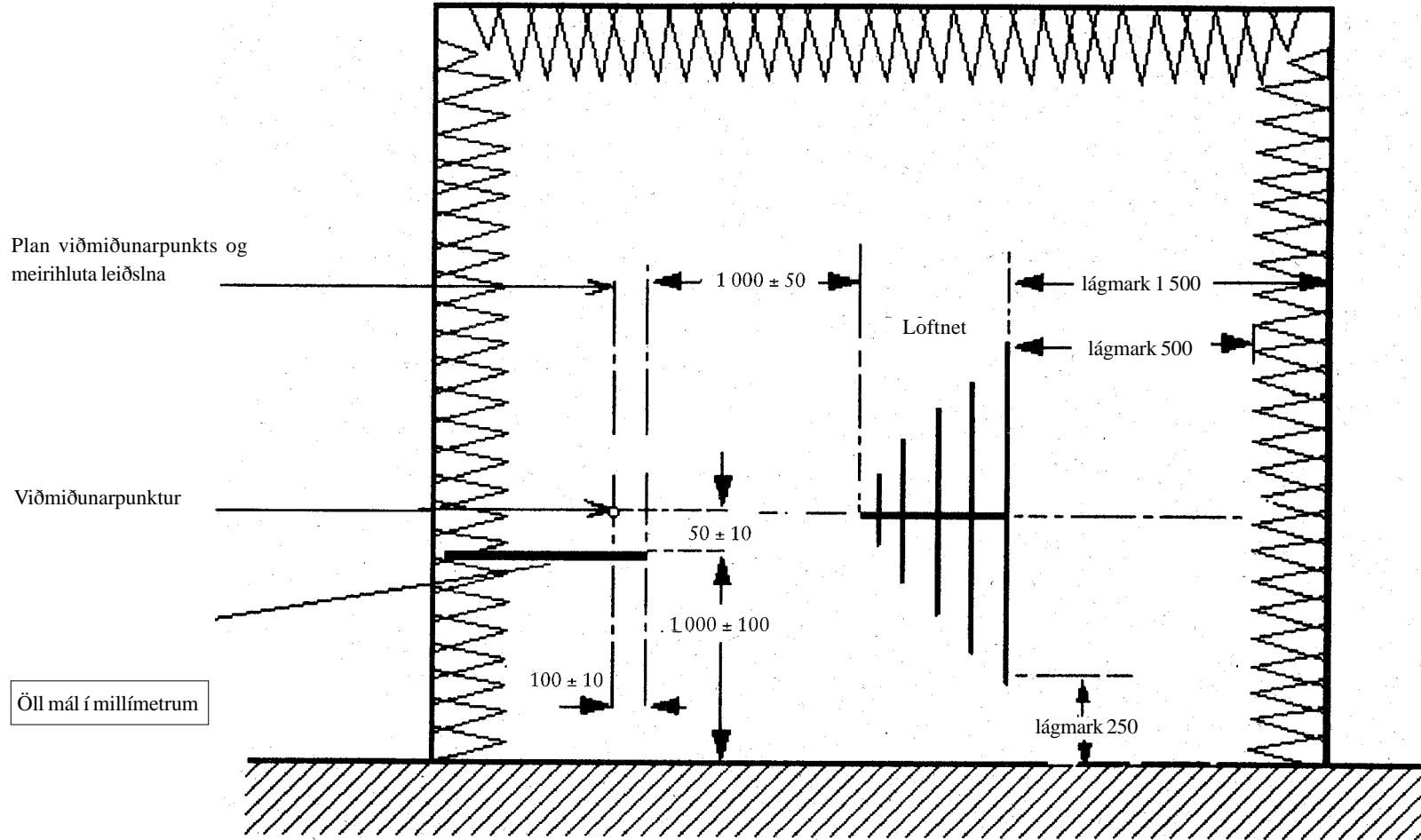
Næstu geislunareiningar í minnst 500 mm fjarlægð frá jaðri jarðtengdrar plötu

Öll mál í millímetrum

Rafsegulgeislun frá prófunarbúnaði fyrir rafmagns- eða rafeindaundireiningu (almenn afstöðumynd)

2. viðbætur

Mynd 2



Rafsegulgeislun frá prófunarbúnaði fyrir rafmagns- eða rafeindaun-direiningu, yfirlitsmynd af prófunarbekk, lóðrétt snið

## VIII. VIÐAUKI

### AÐFERÐ TIL AÐ MÆLA ÞRÖNGBANDSRAFSEGULGEISLUN FRÁ RAFMAGNS- EÐA RAFEINDAUNDIREININGUM

#### 1. Almenn

1.1. Prófunaraðferðin sem er lýst í þessum viðauka gildir fyrir rafmagns- eða rafeindaundireiningar.

#### 1.2. Mælitæki

Mælitæki skulu vera í samræmi við kröfurnar í riti Alþjóðafastanefndarinnar um rafsegultruflanir (CISPR) nr. 16-1 frá 1993.

Nota ber meðalgildis- eða toppgildisnema til þeirrar mælingar á þröngbandsrafsegulgeislun sem um getur í viðaukanum.

#### 1.3. Prófunaraðferð

1.3.1. Þessi prófunaraðferð er ætluð til að mæla þröngbandsgeislun eins og þá sem getur stafað frá kerfum sem eru grundvölluð á örgjörvum.

1.3.2. Í upphafi (fyrstu tvær til þrjár mínúturnar) er heimilt, eftir að skautun loftnets hefur verið valin, að fara í gegnum tíðnisviðið sem um getur í lið 6.1 í þessum viðauka með sviðsgreini til þess að benda á útgeislunartoppa. Þetta kann að hjálpa til við að velja þau tíðnisvið sem prófun skal fara fram á (sjá 6. lið þessa viðauka).

#### 2. Niðurstöður mælinga

Gefa skal niðurstöður mælinga til kynna í dB míkrovoltum/m (míkrovoltum/m).

#### 3. Mælistaður

3.1. Prófunarstaður skal vera í samræmi við kröfurnar í riti Alþjóðafastanefndarinnar um rafsegultruflanir (CISPR) nr. 16-1 frá 1993. (sjá 1 viðbæti við VII. viðauka).

3.2. Staðsetja skal mælibúnað, prófunarklefa eða ökutæki þar sem mælibúnaði er komið fyrir utan þeirra marka sem eru sýnd í 1. viðbæti við VII. viðauka.

3.3. Heimilt er að nota lokaðan prófunarbúnað ef unnt er að sýna fram á að gagnkvæmt samband sé á milli hans og opins prófunarstaðar. Lokaður prófunarbúnaður þarf ekki að fullnægja öðrum mælikröfum sem koma fram 1. viðbæti við VII. viðauka en kröfum um fjarlægð milli rafmagns- eða rafeindaundireiningarinnar sem verið er að prófa og um hæð loftnets (sjá mynd 1 og 2 í 2. viðbæti við VII. viðauka).

#### 3.4. Umhverfi

Til að tryggja að ekki sé um framandi suð eða merki að ræða af styrkleika sem getur haft áhrif á mælingarnar skal mæla fyrir og eftir aðalprófunina. Báðar mælingar skulu gefa til kynna að framandi suð eða merki séu að minnsta kosti 10 dB fyrir neðan viðmiðunarmörkin í lið 6.6.2.1 í I. viðauka fyrir utan leyfilegar þröngbandssumhverfisútsendingar.

#### 4. Ástand rafmagns- eða rafeindaundireiningar meðan á prófun stendur

4.1. Rafmagns- eða rafeindaundireiningin sem verið er að prófa skal vera eðlilega starfandi.



- 4.2. Prófun skal ekki fara fram meðan regn eða önnur úrkoma fellur á ökutækið eða innan 10 mínútna eftir að styttingaruppsætning er sett upp.
- 4.3. Prófunaruppsætning
- 4.3.1. Rafmagns- eða rafeindaundireiningunni sem verið er að prófa og tilheyrandi leiðslum er komið fyrir  $50 \pm 5$  mm ofan við tréborð eða borð úr áþekku efni sem leiðir ekki. Ef gert er hins vegar ráð fyrir raftengingu einhvers hluta rafmagns- eða rafeindaundireiningarinnar sem verið er að prófa við málmyfirbyggingu ökutækisins skal sá hluti hvíla á jarðtengdri plötu og vera raftengdur við hana. Jarðtengda platan skal vera að minnsta kosti 0,5 mm þykk málmpýnna. Lágmarksstærð jarðtengdu plötunnar fer eftir stærð rafmagns- eða rafeindaundireiningarinnar sem verið er að prófa en hlutar hennar og vírar verða að rýmast á henni. Jarðtengda platan skal vera tengd við varnarleiðslur jarðsambandsins. Staðsetja skal jarðtengdu plötuna í  $1,0 \pm 0,1$  m hæð yfir undirlagi prófunarbúnaðarins og samhliða því.
- 4.3.2. Koma skal rafmagns- eða rafeindaundireiningunni sem verið er að prófa fyrir og tengja hana eins og til er ætlast. Leiðslur frá aflgjafa skulu liggja meðfram og innan við 100 mm frá þeim jaðri jarðtengdu plötunnar/borðsins sem er næst loftnetinu.
- 4.3.3. Tengja skal rafmagns- eða rafeindaundireininguna sem verið er að prófa við jarðsamband samkvæmt uppsætningarforskrift framleiðanda. Engar viðbótartengingar við jörð eru heimilaðar.
- 4.3.4. Minnsta fjarlægð rafmagns- eða rafeindaundireiningarinnar sem verið er að prófa frá öllum öðrum rafmagnsleiðurum, t.d. veggjum hlífaðs rýmis (að undanskilinni jarðtengdu plötunni/borðinu sem prófunarhluturinn hvílir á), skal vera 1,0 m.
- 4.4. Rafmagns- eða rafeindaundireiningunni sem verið er að prófa skal séð fyrir rafstraumi frá  $5\mu\text{H}/50\text{W}$  gervinetkerfi (AN) sem skal vera raftengt jarðtengdu plötunni. Rafspennu frá aflgjafa skal haldið innan  $\pm 10\%$  af nafnrekstrarspennu einingarinnar. Gáruspenna skal vera minni en 1,5% af nafnrekstrarspennu einingarinnar mæld við þar til gert úttak á straumgjafanum.
- 4.5. Ef rafmagns- eða rafeindaundireiningin sem verið er að prófa er samsett úr fleiri en einum hluta er æskilegast að tengja hlutana saman með sömu leiðslum og fyrirhugað er að nota í ökutækinu. Ef slíkar leiðslur eru ekki fyrir hendi skal fjarlægðin milli rafeindastýrieiningar og gervinetkerfis (AN) vera  $1\,500 \pm 75$  mm. Ganga skal frá öllum leiðsluendum á eins raunhæfan hátt og frekast er unnt og tengja, ef við verður komið, við raunverulegt álag og gangsetningarbúnað. Ef utanaðkomandi búnaður er nauðsynlegur til að starfrækja rafmagns- eða rafeindaundireininguna sem verið er að prófa á réttan hátt skal leiðrétting fara fram með tilliti til þess þáttar sem hann á í mældri útgeislun.
5. **Gerð loftnets, staðsetning og stefna**
- 5.1. Gerð loftnets
- Heimilt er að nota öll línulega skautuð loftnet sem unnt er að stilla eins og viðmiðunarloftnet.
- 5.2. Mælihæð og -fjarlægð
- 5.2.1. Hæð
- Fasamiðpunktur loftnetsins skal vera  $50 \pm 10$  mm fyrir ofan jarðtengdu plötuna.
- 5.2.2. Mælifjarlægð
- Lárétt fjarlægð milli fasamiðju loftnetsins eða enda þess og jaðars jarðtengdu plötunnar skal vera  $1,00 \pm 0,05$  m. Enginn hluti loftnetsins skal vera nær jarðtengdu plötunni en 0,5 m. Staðsetja skal loftnetið samsíða plani sem er hornrétt á jarðtengdu plötuna og gengur í gegnum þann jaðar hennar sem flestar leiðslur liggja meðfram.

5.2.3. Fari prófun fram á lokuðum stað sem er varinn gegn rafsegulgeislun með útvarpstíðni skulu móttökulutar loftnetsins ekki vera nær efni af hvaða gerð sem er sem sgar í sig útvarpsbylgjur en 0,5 m og ekki nær vegg hins lokaða staðar en 1,5 m. Ekkert íseygt efni skal vera milli móttökuloftnetsins og ökutækisins sem verið er að prófa.

5.3. Stefna loftnets og skautun

Mæla ber á öllum mælistöðum bæði með loftnetið í lóðréttri og láréttri skautun.

5.4. Álestur

Líta ber á hærra álestrargildi af tveimur (samkvæmt lið 5.3) fyrir hverja og eina tíðni sem einkennandi gildi fyrir viðkomandi tíðni.

6. **Tíðni**

6.1. Mælingar

Mæla ber á öllu tíðnisviðinu 30 til 1 000 MHz. Deila ber þessu tíðnisviði í 13 hluta. Heimilt er að prófa einn stað á hverjum hluta tíðnisviðs til að sýna fram á að tilskilin mörk séu virt. Til að staðfesta að rafmagns- eða rafeindaundireiningin sem verið er að prófa fullnægi skilyrðum þessa viðauka skal prófunaryfirvaldið prófa á einum slíkum stað á öllum 13 eftirfarandi hlutum tíðnisviðsins:

30 til 50, 50 til 75, 75 til 100, 100 til 130, 130 til 165, 165 til 200, 200 til 250, 250 til 320, 320 til 400, 400 til 520, 520 til 660, 660 til 820, 820 til 1 000 MHz. Sé farið út fyrir tilsett mörk meðan á prófun stendur skal ganga úr skugga um að rafmagns- eða rafeindaundireiningin valdi því en ekki geislun frá umhverfi.

6.2. Ef í ljós kemur í fyrstu prófun samkvæmt aðferðinni sem er lýst í lið 1.3 í þessum viðauka að þröngbandsgeislun á öllum þeim sviðum sem um getur í lið 6.1 er að minnsta kosti 10 dB undir viðmiðunarmörkum skal líta svo á að rafmagns- eða rafeindaundireiningin sé í samræmi við ákvæði þessa viðauka með tilliti til þess tíðnisviðs.

## IX. VIÐAUKI

### AÐFERÐIR TIL AÐ PRÓFA RAFSEGULÓNÆMI RAFMAGNS- EÐA RAFEINDAUNDIREININGA

#### 1. Almenn

- 1.1. Prófunaraðferðin sem er lýst í þessum viðauka gildir fyrir rafmagns- eða rafeindaundireiningar.
- 1.2. Mæliaðferð
- 1.2.1. Rafmagns- eða rafeindaundireiningar skulu fullnægja kröfunum í einni af eftirfarandi mæliaðferðum eða samsetningu þeirra að vali framleiðanda, að því gefnu að allt tíðnisviðið sem um getur í lið 5.1 í þessum viðauka sé spannað.
  - Flatleiðisprófunaraðferðin: Sjá 1. viðbæti við þennan viðauka
  - Straumingjafaraðferðin: Sjá 2. viðbæti við þennan viðauka
  - TEM-hólfprófunaraðferðin: Sjá 3. viðbæti við þennan viðauka
  - Frísviðsaðferðin: Sjá 4. viðbæti við þennan viðauka
- 1.2.2. Til þess að komast hjá geislun frá rafsegulsviðum meðan á prófun stendur skal hún ætíð fara fram á hlífðu svæði (TEM-hólfíð er hlífað svæði).

#### 2. Niðurstöður mælinga

Gefa skal niðurstöður mælinga á sviðsstyrk til kynna í voltum/m og á inngefnum straumi í milliamperum að því er varðar prófanir sem er lýst í þessum viðauka.

#### 3. Mælistaður

- 3.1. Með prófunarbúnaði skal vera unnt að ná fram nauðsynlegu merki á þeim tíðnisviðum sem eru skilgreind í þessum viðauka. Prófunarbúnaður skal vera í samræmi við gildandi (innlend) lagaákvæði um útgeislun rafsegulmerkja.
- 3.2. Koma skal prófunarbúnaði fyrir utan klefans.

#### 4. Ástand rafmagns- eða rafeindaundireiningar meðan á prófun stendur

- 4.1. Rafmagns- eða rafeindaundireiningin sem verið er að prófa skal vera eðlilega starfandi. Henni skal komið fyrir eins og tekið er fram í þessum viðauka nema annað komi fram varðandi einstakar prófunaraðferðir.
- 4.2. Rafmagns- eða rafeindaundireiningunni sem verið er að prófa skal séð fyrir rafstraumi frá (5  $\mu$  H/ 50 W) gervinetkerfi (AN) sem skal vera raftengt jarðtengdu plötunni. Rafspennu frá aflgjafa skal haldið innan  $\pm 10\%$  af nafnrekstrarspennu einingarinnar. Gáruspenna skal vera minni en 1,5% af nafnrekstrarspennu einingarinnar mæld við þar til gert úttak á straumgjafanum.
- 4.3. Meðan á kvörðun stendur skal annar utanaðkomandi búnaður sem er nauðsynlegur til að starfrækja rafmagns- eða rafeindaundireininguna sem verið er að prófa vera á sínum stað. Enginn utanaðkomandi búnaður skal vera nær viðmiðunarpunktinum en 1 m meðan kvörðun fer fram.
- 4.4. Til að tryggja niðurstöður mælinga sem hægt er að fá fram aftur þegar prófanir og mælingar eru endurtekna skal stilla búnaðinn sem myndar prófunarmerkið og koma honum fyrir samkvæmt sömu forskrift og fylgt var við samsvarandi kvörðun (liður 7.2, 7.3.2.3, 8.4, 9.2 og 10.2 í þessum viðauka).

- 4.5. Ef rafmagns- eða rafeindaundireiningin sem verið er að prófa er samsett úr fleiri en einum hluta er æskilegast að tengja hlutana saman með sömu leiðslum og fyrirhugað er að nota í ökutækinu. Ef slíkar leiðslur eru ekki fyrir hendi skal fjarlægðin milli rafeindastýrieiningar og gervinetkerfis (AN) vera  $1\,500 \pm 75$  mm. Ganga skal frá öllum leiðsluendum á eins raunhæfan hátt og frekast er unnt og tengja, ef við verður komið, við raunverulegt álag og gangsetningarbúnað.

5. **Tíðnisvið og sá tími sem prófun varir**

- 5.1. Mæla skal á tíðnisviðinu 20 til 1 000 MHz.
- 5.2. Til að staðfesta að rafmagns- eða rafeindaundireiningin fullnægi ákvæðum þessa viðauka skulu prófanir fara fram á allt að 14 stöðum á fyrrnefndu tíðnisviði, t.d.:

27, 45, 65, 90, 120, 150, 190, 230, 280, 380, 450, 600, 750 og 900 MHz.

Taka ber tillit til svartíma þess búnaðar sem verið er að prófa og prófun skal standa yfir nógu lengi til þess að hann geti svarað við eðlileg skilyrði. Prófun skal aldrei standa yfir í skemmri tíma en tvær sekúndur.

6. **Einkenni prófunarmerkisins sem mynda á**

- 6.1. Mesta frávik kúrvunnar

Mesta frávik prófunarmerkisins skal jafngilda frávik í ómótaðrar sínusbylgju með raungildi í voltum/m eins og um getur í lið 6.4.2 í I. viðauka (sjá 4. viðbæti við VI. viðauka).

- 6.2. Kúrvuform prófunarmerkis

Prófunarmerkið skal vera sínusbylgja með útvarpstíðni, víddarmótuð með 1 kHz sínusbylgju með mótonardýpt m sem er  $0,8 \pm 0,04$ .

- 6.3. Mótonardýpt

Mótonardýpt m er skilgreind þannig:

$$m = \frac{\text{mesta frávik kúrvunnar} - \text{minnsta frávik kúrvunnar}}{\text{mesta frávik kúrvunnar} + \text{minnsta frávik kúrvunnar}}$$

7. **Flatleiðisprófun**

- 7.1. Prófunaraðferð

Prófun gengur út á að leiðslurnar sem tengja einstaka hluta í rafmagns- eða rafeindaundireiningunni verði fyrir tilteknum sviðsstyrk.

- 7.2. Mæling sviðsstyrks í flatleiðisstraumrásinni

Veita ber afli inn í flatleiðisstraumrásina við hvert það tíðnisvið sem óskað er eftir til þess að mynda æskilegan sviðsstyrk á prófunarsvæðinu þegar rafmagns- eða rafeindaundireiningin sem verið er að prófa er ekki til staðar. Mæla ber og skrá þetta framafli eða aðra færíbreytu sem er í beinum tengslum við það framafli sem er nauðsynlegt til að skilgreina sviðið. Nota ber þessar niðurstöður við gerðarviðurkenningarprófanir nema að breytingar verði í búnaði eða tækjum þannig að nauðsynlegt verði að endurtaka ferlið. Meðan á þessu stendur ber að staðsetja mælihöfuð kannans undir þeim leiðara sem er virkur, langsum, þversum og lóðrétt. Halda ber kassanum með rafeindahlutum kannans eins langt frá lengdarási flatleiðisins og við verður komið.

### 7.3. Uppsetning rafmagns- eða rafeindaundireiningarinnar sem verið er að prófa

#### 7.3.1. 150 mm flatleiðispröfun

Aðferðin felst í því að myndað er einsleitt svið milli virks leiðara (flatleiðirinn með 50 W samviðnám) og jarðtengdrar plötu (leiðandi yfirborð vinnuborðsins) þar sem hægt er að koma fyrir hluta leiðslanna. Stýrieiningu(m) rafmagns- eða rafeindaundireiningarinnar sem verið er að prófa er komið fyrir á jarðtengdu plötunni en utan við flatleiðinn þar sem einn af jöðrum hennar er samhliða virka leiðara flatleiðisins. Hún skal vera í  $200 \pm 10$  mm fjarlægð frá línu sem liggur í plani jarðtengdu plötunnar beint undir jaðri virka leiðarans. Fjarlægðin milli jaðra virka leiðarans og aukamælíbúnaðar skal vera að minnsta kosti 200 mm. Koma skal leiðslum rafmagns- eða rafeindaundireiningarinnar sem verið er að prófa fyrir í láréttri stöðu milli virka leiðarans og jarðtengdu plötunnar (sjá mynd 1 og 2 í 1. viðbæti við þennan viðauka).

7.3.1.1. Leiðslurnar sem er komið fyrir undir flatleiðinum, að meðtöldum straumleiðslum til rafeindastýrieiningarinnar, skulu vera að minnsta kosti 1,5 m langar nema að leiðslurnar í ökutækinu séu styttri en 1,5 m. Í því tilviki skulu leiðslurnar vera af sömu lengd og lengstu leiðslur í uppsetningunni í ökutækinu. Allar greinar í þeirri lengd skulu liggja hornrétt á lengdarás flatleiðisins.

7.3.1.2. Að öðrum kosti skal lengd leiðslanna til samans vera 1,5 m að lengstu greininni meðtalinni.

#### 7.3.2. 800 mm flatleiðispröfun

##### 7.3.2.1. Prófunaraðferð

Flatleiðirinn er myndaður úr tveimur samhliða málmplötum sem 800 mm bil aðskilur. Búnaðinum sem verið er að prófa er komið fyrir mitt á milli platnanna og settur í rafsegulsvið (sjá mynd 3 og 4 í 1. viðbæti við þennan viðauka).

Unnt er að prófa fullkomin rafeindakerfi með þessari aðferð, meðal annars nema og gangsetningarbúnað og einnig stýrieiningu og leiðsluvef. Hún hentar tækjabúnaði með stærsta mál sem er einn þriðji af fjarlægðinni milli platnanna eða minna.

##### 7.3.2.2. Staðsetning flatleiðis

Flatleiðinum skal komið fyrir í hlífðu rými (til að koma í veg fyrir utanaðkomandi geislun) í 2 m fjarlægð frá veggjum og málmflötum til þess að koma í veg fyrir endurkast rafsegulbylgna. Heimilt er að nota efni sem gleypir útvarpsbylgjur til að draga úr slíku endurkasti. Koma skal flatleiðinum fyrir á undirstöðum sem leiða ekki, minnst 0,4 m fyrir ofan undirlag þeirra.

##### 7.3.2.3. Kvörðun flatleiðis

Kanna til sviðsmælinga er komið fyrir í rýminu milli samhliða platnanna tveggja, innan eins þriðja af vegalengdinni frá miðju þess, í lárétta og lóðrétta stefnu og á þverveginn, þar sem kerfið sem verið er að prófa er ekki til staðar.

Veita ber afli inn í flatleiðisstraumrásina við hvert það tíðnisvið sem óskað er eftir til þess að mynda æskilegan sviðsstyrk við loftnetið. Nota ber þetta afl eða aðra færribreytu, sem er í beinum tengslum við sviðsstyrkinn, við gerðarviðurkenningarprófanir nema að breytingar verði í búnaði eða tækjum þannig að nauðsynlegt verði að endurtaka ferlið.

##### 7.3.2.4. Uppsetning rafmagns- eða rafeindaundireiningarinnar sem verið er að prófa

Aðalstýrieiningunni er komið fyrir í rýminu milli samhliða platnanna tveggja, innan eins þriðja af vegalengdinni frá miðju þess, í lárétta og lóðrétta stefnu og á þverveginn. Hún skal hvíla á undirstöðu úr efni sem leiðir ekki.

### 7.3.2.5. Aðalleiðslur og leiðslur nema/gangsetningarbúnaðar

Aðalleiðslur og leiðslur nema/gangsetningarbúnaðar skulu liggja lóðrétt upp frá stýrieiningu til efstu jarðtengdu plötu (það stuðlar að því að ná sem bestri tengingu við rafsegulsviðið). Þaðan skulu þær liggja eftir neðra borði plötunnar að einum jaðri hennar sem er laus og í lykkju þar yfir og eftir efra borði jarðtengdu plötunnar alla leið að strauminntaki flatleiðisins. Þá skulu leiðslurnar liggja að aukabúnaði sem staðsetja ber á svæði utan rafsegulsviðsins, t.d. á gólfi hlífaða rýmingsins, 1 m langsum frá flatleiðinum.

## 8. Ónæmisprófun rafmagns- eða rafeindaundireiningar í opnu sviði

### 8.1. Prófunaraðferð

Prófunaraðferðin gerir kleift að prófa rafmagns- eða rafeindaeiningar í ökutækjum með því að setja rafmagns- eða rafeindaundireiningu í rafsegulgeislun frá loftneti.

### 8.2. Lýsing prófunarbekks

Prófun skal fara fram á prófunarbekk í klefa með dempuðu endurkasti.

#### 8.2.1. Jarðtengd plata

8.2.1.1. Þegar um ræðir ónæmisprófun í opnu sviði skal koma rafmagns- eða rafeindaundireiningunni sem verið er að prófa og tilheyrandi leiðslum fyrir  $50 \pm 5$  mm ofan við tréborð eða borð úr áþekku efni sem leiðir ekki. Ef gert er hins vegar ráð fyrir raftengingu einhvers hluta rafmagns- eða rafeindaundireiningarinnar sem verið er að prófa við málmyfirbyggingu ökutækisins skal sá hluti hvíla á jarðtengdri plötu og vera raftengdur við hana. Jarðtengda platan skal vera að minnsta kosti 0,5 mm þykk málmþynna. Lágmarksstærð jarðtengdu plötunnar fer eftir stærð rafmagns- eða rafeindaundireiningarinnar sem verið er að prófa en hlutar hennar og vírar verða að rýmast á henni. Jarðtengda platan skal vera tengd við varnarleiðslur jarðsambandsins. Staðsetja skal jarðtengdu plötuna í  $1,0 \pm 0,1$  m hæð yfir undirlagi prófunarbúnaðarins og samhliða því.

8.2.1.2. Koma skal rafmagns- eða rafeindaundireiningunni sem verið er að prófa fyrir og tengja hana eins og til er ætlast. Leiðslur frá aflgjafa skulu liggja meðfram og innan við 100 mm frá þeim jaðri jarðtengdu plötunnar/borðsins sem er næst loftnetinu.

8.2.1.3. Tengja skal rafmagns- eða rafeindaundireininguna sem verið er að prófa við jarðsamband samkvæmt uppsetningarforskrift framleiðanda. Engar viðbótartengingar við jörð eru heimilaðar.

8.2.1.4. Minnsta fjarlægð rafmagns- eða rafeindaundireiningarinnar sem verið er að prófa frá öllum öðrum rafmagnsleiðurum, t.d. veggjum hlífaðs rýmis (að undanskilinni jarðtengdu plötunni/borðinu sem prófunarhluturinn hvílir á), skal vera 1,0 m.

8.2.1.5. Jarðtengda platan skal vera að minnsta kosti 2,25 fermetrar að stærð og styttri hliðin að minnsta kosti 750 mm löng. Jarðtengda platan er tengd við klefann með tengireimum þannig að jafnstraumsmótstaða tengingarinnar er mest 2,5 m w

#### 8.2.2. Uppsetning rafmagns- eða rafeindaundireiningarinnar sem verið er að prófa

Þegar um er að ræða stóran tæknibúnað sem er komið fyrir á prófunarstandi úr málm ber að líta á prófunarstandinn sem hluta jarðtengdu plötunnar að því er prófun varðar og skal hann tengdur með tilliti til þess. Hliðar sýnishornsins sem verið er að prófa skulu vera að minnsta kosti í 200 mm fjarlægð frá jaðri jarðtengdu plötunnar. Allar leiðslur skulu liggja að minnsta kosti 100 mm frá jaðri jarðtengdu plötunnar og (þar sem leiðslurnar liggja lægst) að minnsta kosti  $50 \pm 5$  mm fyrir ofan jarðtengdu plötuna. Rafmagns- eða rafeindaundireiningunni sem verið er að prófa skal séð fyrir rafstraumi frá gervinetkerfi (AN) ( $5\mu\text{H}/50 \text{ W}$ ).

### 8.3. Gerð, staðsetning og stefna sviðsmyndunarbúnaðar

#### 8.3.1. Gerð sviðsmyndunarbúnaðar

8.3.1.1. Velja ber sviðsmyndunarbúnað með tilliti til þess að unnt sé að mynda með honum þann sviðsstyrk sem er óskað eftir á viðmiðunarpunktinum (sjá lið 8.3.4 í þessum viðauka) á viðeigandi tíðni.

8.3.1.2. Sviðsmyndunarbúnaður getur annaðhvort verið loftnet eða plötuloftnet.

8.3.1.3. Sviðsmyndunarbúnaður skal gerður og honum beint þannig að það svið sem myndast sé skautað annaðhvort í lóðréttu eða lárétta stefnu á tíðnisviðinu 20 til 1 000 MHz.

#### 8.3.2. Mælihæð og -fjarlægð

##### 8.3.2.1. Hæð

Fasamiðpunktur loftnets skal vera  $150 \pm 10$  mm fyrir ofan flötinn sem rafmagns- eða rafeindaundireiningin stendur á. Enginn af útgeislunarhlutum loftnetsins skal vera nær gólfleti prófunaraðstöðunnar en 250 mm.

##### 8.3.2.2. Mælifjarlægð

8.3.2.2.1. Mestu líkindum við eðlilega notkun er náð með því að staðsetja sviðsmyndunarbúnaðinn eins langt frá rafmagns- eða rafeindaundireiningunni og frekast er unnt. Dæmigerð fjarlægð í þessu tilliti er einn til fimm metrar.

8.3.2.2.2. Fari prófun fram á lokuðum stað skulu útgeislunarhlutar sviðsmyndunarbúnaðarins ekki vera nær efni af hvaða gerð sem er sem sagnar í sig útvarpsbylgjur en 0,5 m og ekki nær vegg hins lokaða staðar en 1,5 m. Ekkert íseygt efni skal vera milli sendingarloftnetsins og rafmagns- eða rafeindaundireiningarinnar sem verið er að prófa.

8.3.3. Staðsetning loftnets með tilliti til rafmagns- eða rafeindaundireiningar sem verið er að prófa

8.3.3.1. Útgeislunarhlutar sviðsmyndunarbúnaðarins skulu ekki vera nær jaðri jarðtengdu plötunnar en 0,5 m.

8.3.3.2. Fasamiðpunktur sviðsmyndunarbúnaðarins skal vera í plani:

- a) sem er hornrétt á jarðtengdu plötuna;
- b) sem sker jaðar jarðtengdu plötunnar og miðpunkt stærsta hluta leiðslanna; og
- c) sem er hornrétt á jaðar jarðtengdu plötunnar og stærsta hluta leiðslanna.

Staðsetja ber sviðsmyndunarbúnaðinn samhliða þessu plani (sjá mynd 1 og 2 í 4. viðbæti við þennan viðauka).

8.3.3.3. Sviðsmyndunarbúnaður sem er staðsettur yfir jarðtengdu plötunni eða rafmagns- eða rafeindaundireiningunni sem verið er að prófa skal ná yfir alla eininguna.

#### 8.3.4. Viðmiðunarpunktur

Í viðauka þessum er viðmiðunarpunktur sá punktur þar sem sviðsstyrkur er ákveðinn og skilgreindur á eftirfarandi hátt:

8.3.4.1. að minnsta kosti einn metra lárétt frá fasamiðju loftnetsins eða að minnsta kosti einn metra lóðrétt frá útgeislunarhlutum plötuloftnets;

## 8.3.4.2. í pláni:

- a) sem er hornrétt á jarðtengdu plötuna;
- b) sem er hornrétt á jaðar jarðtengdu plötunnar sem stærsti hluti leiðslanna liggur eftir; og
- c) sem sker jaðar jarðtengdu plötunnar og miðpunkt stærsta hluta leiðslanna;
- d) sem er samfallandi við miðpunkt stærsta hluta leiðslanna sem liggur eftir jaðri jarðtengdu plötunnar sem er næst loftnetinu;

8.3.4.3.  $150 \pm 10$  mm yfir jarðtengdu plötunni.

## 8.4. Myndun réttis sviðsstyrks: prófunaraðferð

## 8.4.1. Beita ber svonefndri „skiptiaðferð“ til að mynda rétt prófunarsvið.

## 8.4.2. Skiptiaðferð

Veita ber afli inn í sviðsmyndunarbúnaðinn við hvert það tíðnisvið sem óskað er eftir til þess að mynda æskilegan sviðsstyrk á viðmiðunarpunktinum (samanber skilgreiningu í lið 8.3.4) þegar rafmagns- eða rafeindaundireiningin er ekki til staðar. Mæla ber og skrá þetta áhrifasvið eða aðra færíbreytu sem er í beinum tengslum við sviðsstyrkinn. Nota ber þessar niðurstöður við gerðarviðurkenningarprófanir nema að breytingar verði í búnaði eða tækjum þannig að nauðsynlegt verði að endurtaka ferlið.

## 8.4.3. Enginn utanaðkomandi búnaður skal vera nær viðmiðunarpunktinum en 1 m meðan kvörðun fer fram.

## 8.4.4. Sviðsstyrksmælir

Nota ber viðeigandi sviðsstyrksmæli til að ákvarða sviðsstyrk meðan kvörðunaráfangi skiptiaðferðarinnar varir.

## 8.4.5. Staðsetja ber fasamiðju sviðsstyrksmælisins í viðmiðunarpunktinum.

## 8.4.6. Þá skal færa rafmagns- eða rafeindaundireininguna sem verið er að prófa og kann að hafa jarðtengda viðbótarplötu inn á prófunarsvæðið og staðsetja hana í samræmi við ákvæði liðar 8.3. Ef jarðtengd viðbótarplata er notuð skal hún vera innan 5 mm frá jarðtengdu plötu prófunarbekksins og raftengd henni. Sviðsmyndunarbúnaðurinn er síðan stilltur til að virka á því áhrifasviði sem um getur í lið 8.4.2 fyrir hvern þann stað á tíðnisviðinu sem um getur í 5. lið.

## 8.4.7. Óháð því hvaða færíbreyta var valin til að ákvarða það svið sem krafist er samkvæmt lið 8.4.2 ber að nota sömu færíbreytu til að ákvarða æskilegan sviðsstyrk meðan prófun stendur yfir.

## 8.5. Fyrirmörk sviðsstyrks

8.5.1. Meðan kvörðunaráfangi skiptiaðferðarinnar varir (áður en rafmagns- eða rafeindaundireiningin sem verið er að prófa er færð inn á prófunarsvæðið) skal sviðsstyrkur ekki vera undir 50% af nafns sviðsstyrk í tveimur punktum sem liggja  $0,5 \pm 0,05$  m beggja vegna viðmiðunarpunktsins á línu sem er samhliða þeim jaðri jarðtengdu plötunnar sem er næst loftnetinu og sker viðmiðunarpunktinn.

## 9. TEM-hólfprófunaraðferðin

## 9.1. Prófunaraðferð



TEM-hólflið (TEM = Transverse Electromagnetic Mode, TEM-öldulag) myndar einsleitt svið milli innri leiðara (skilrúms) og hússins (jarðtengdrar plötu). Það er notað til að prófa rafmagns-eða rafeindaundireiningar (sjá mynd 1 í 3. viðbæti við þennan viðauka).

## 9.2. Mæling sviðsstyrks í TEM-hólfi

### 9.2.1. Reikna skal út sviðsstyrk í TEM-hólfinu með jöfnunni:

$$|E| = \frac{\sqrt{(P \times Z)}}{d}$$

E = styrkur rafsviðs (volt/m)

P = orka til hólfins (W)

Z = samviðnám hólfins (50 A)

d = bil sem aðskilur (í metrum) efri vegg og skilrúmið.

### 9.2.2. Að öðrum kosti skal koma viðeigandi sviðsstyrksnema fyrir í efri hluta TEM-hólfsins. Í þessum hluta TEM-hólfsins hefur rafeindastýrieiningin aðeins takmörkuð áhrif á prófunarsviðið. Frálag sviðsstyrksnemans ákveður sviðsstyrkinn.

## 9.3. Mál TEM-hólfsins

Í því skyni að viðhalda einsleitu sviði í TEM-hólfinu og fá fram niðurstöður sem unnt er að endurtaka skal einingin sem verið er að prófa ekki vera hærri en nemur einum þriðja af innri hæð hólfins. Mál fyrir TEM-hólf sem mælt er með koma fram á mynd 2 og 3 í 3. viðbæti við þennan viðauka.

## 9.4. Leiðslur til aflgjafa, merkjasendingarbúnaðar og stýringar

Festa ber TEM-hólflið við samása tengieiningu og tengja með eins stuttum leiðslum og við verður komið við tengil með nægilega mörgum pinnum. Tengja ber leiðslur til straumgjafa og merkjasendingaleiðslur frá tenginu á hólfvegg beint við eininguna sem verið er að prófa.

Tengja ber utanaðkomandi búnað, t.d. nema, aflgjafa og stýrieiningar:

- við hlífaða ytri einingu;
- við ökutæki í grennd við TEM-hólflið; eða
- beint við hlífaða tengieiningu.

Nota ber hlífaðar leiðslur til að tengja TEM-hólflið við aukabúnað eða ökutækið ef ökutækið eða aukabúnaðurinn er ekki í sama eða nærliggjandi hlífaða rými.

## 10. Prófun með strauminngjöf

### 10.1. Prófunaraðferð

Þessi ónæmisprófun felst í því að veita straumi beint á leiðslur með strauminngjafarkanna sem samanstendur af tengiklemmu sem leiðslur rafmagns- eða rafeindaundireiningarinnar sem verið er að prófa liggja í gegnum. Ónæmisprófunin fer fram með þeim hætti að breyta tíðni hinna spönuðu merkja.

Heimilt er að koma rafmagns- eða rafeindaundireiningunni fyrir á jarðtengdri plötu samanber lið 8.2.1 eða í ökutæki í samræmi við hönnunarforskrift ökutækisins.

10.2. Kvörðun strauminnngjafarklemmunnar áður en prófun hefst

Strauminnngjafarkannanum er komið fyrir í kvörðunarhaldi. Um leið og farið er í gegnum allt prófunartíðnisviðið er stöðugt fylgst með því hve mikla orku þarf til að ná fram þeim straumstyrk sem um getur í lið 6.7.2.1 í I. viðauka. Á þennan hátt er unnt að kvarða framafli strauminnngjafar á móti spönuðum straumstyrk áður en prófun fer fram; þá er unnt að veita sama straumi á strauminnngjafarklemmuna, þegar hún er tengd við rafmagns- eða rafeindaundireininguna sem verið er að prófa með sömu leiðslu, og notaður er við kvörðunina. Vakin er athygli á því að það er sá straumur sem veitt er á strauminnngjafarklemmuna sem ber að skrá.

10.3. Uppsetning rafmagns- eða rafeindaundireiningarinnar sem verið er að prófa

Ef rafmagns- eða rafeindaundireiningunni er komið fyrir á jarðtengdri plötu eins og um getur í lið 8.2.1 skal ganga frá öllum leiðsluendum á eins raunhæfan hátt og frekast er unnt og tengja, ef við verður komið, við raunverulegt álag og gangsetningarbúnað. Bæði að því er varðar rafmagns- eða rafeindaundireiningar sem er komið fyrir á jarðtengdri plötu eða á ökutæki skal koma strauminnngjafarklemmuni umhverfis einstaka leiðslur, hverja eftir aðra, í  $150 \pm 10$  mm fjarlægð frá einstökum tengjum við stýrieiningar (ECU), tækjaeiningar og virka skynjara, eins og kemur fram á mynd 1 í 2. viðbæti.

10.4. Leiðslur til aflgjafa, merkjasendingarbúnaðar og stýringar

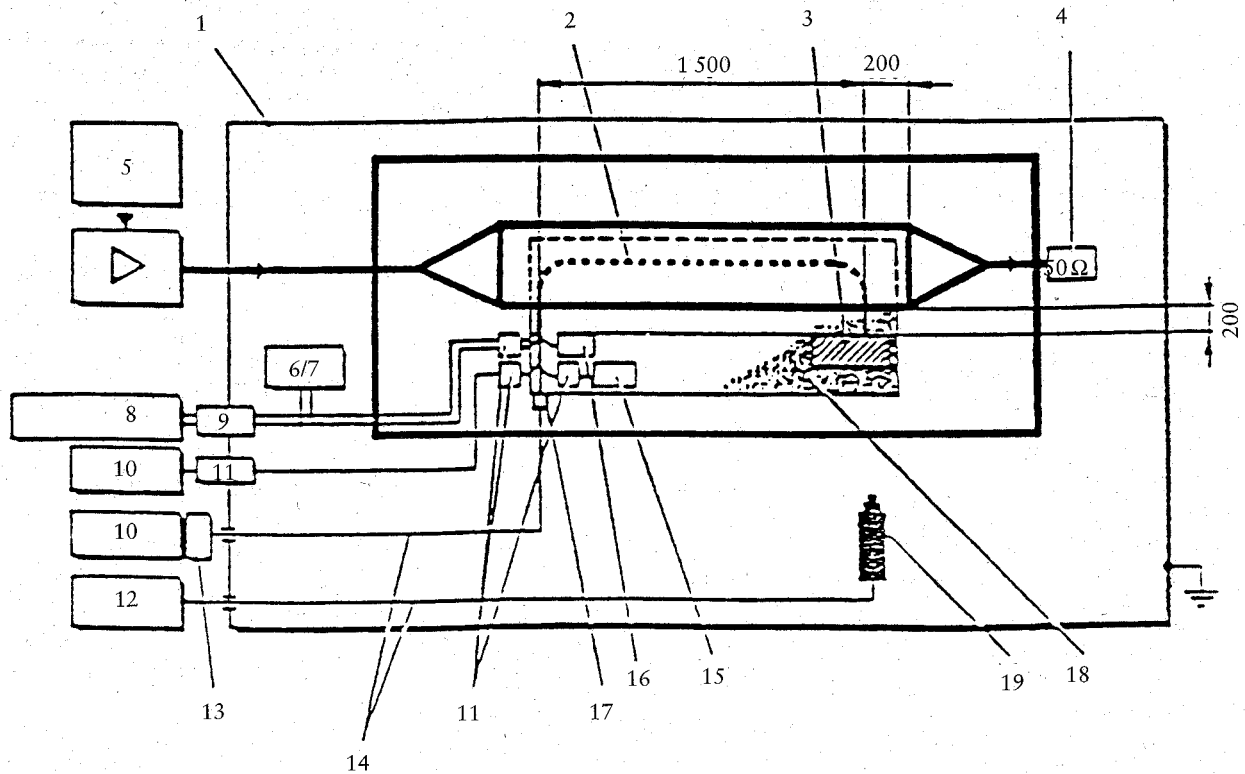
Að því er varðar rafmagns- eða rafeindaundireiningu sem verið er að prófa og komið er fyrir á jarðtengdri plötu, eins og um getur í lið 8.2.1, skal tengja aðalrafeindastýrieininguna (ECU) með leiðslu við gervinetkerfi (AN). Leiðslan skal liggja samhliða jaðri jarðtengdu plötunnar í minnst 200 mm fjarlægð frá honum. Í leiðslunni skal vera þáttur sem sér rafeindastýrieiningunni fyrir straumi frá rafgeymi ökutækisins og straumleiðari til baka ef um slíkan leiðara er að ræða í ökutækinu.

Fjarlægðin milli rafeindastýrieiningarinnar (ECU) og gervinetkerfisins (AN) skal vera lengd leiðslunnar sem er notuð í ökutækinu til að tengja rafeindastýrieininguna og rafgeyminn, ef hún er þekkt, þó mest  $1,0 \pm 0,1$  m. Ef notuð er leiðsla úr ökutæki skulu allir þættir hennar af fyrrnefndri lengd liggja meðfram jarðtengdu plötunni en hornrétt í átt frá jaðri hennar. Að öðrum kosti skulu þættir úr leiðslu rafmagns- eða rafeindaundireiningarinnar sem verið er að prófa og eru í fyrrnefndri lengd koma fram við gervinetkerfið (AN).

## I. viðbætur

## Mynd 1

150 mm flatleiðisprófun

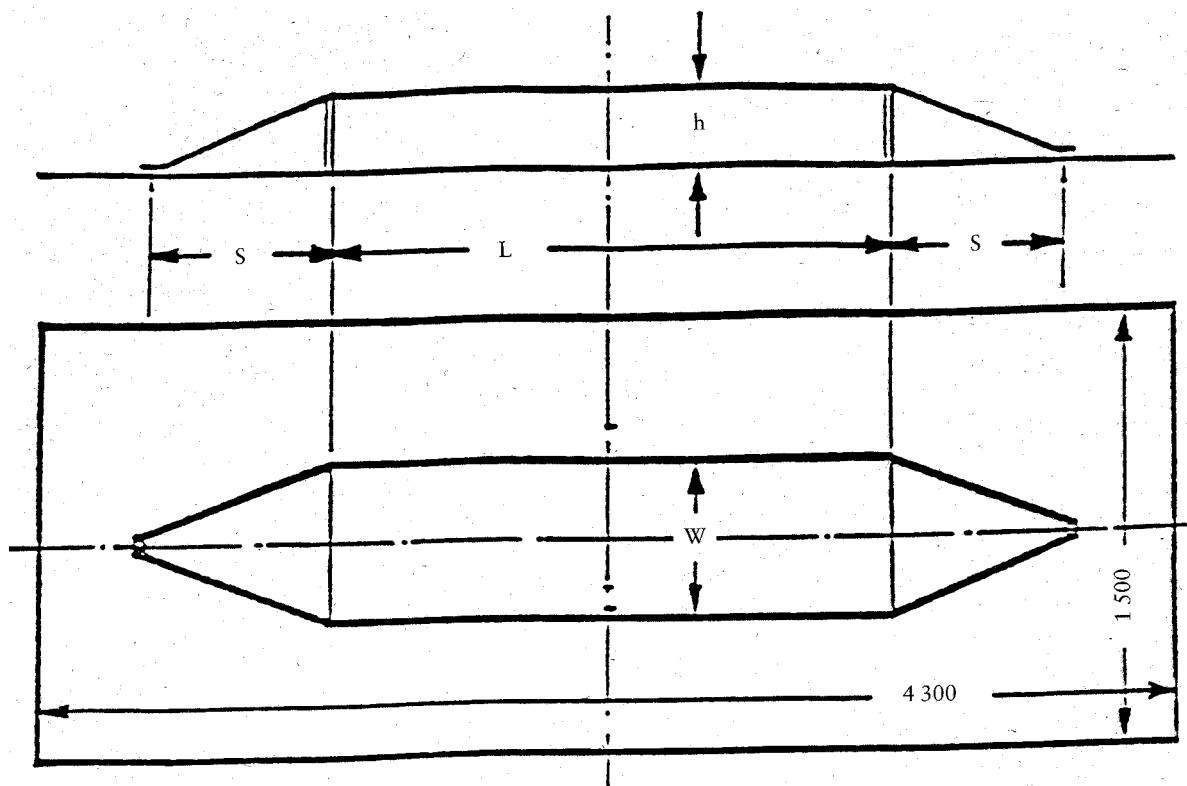


- 1 = hlífað rými
- 2 = leiðslur
- 3 = prófunareining
- 4 = endaviðnám
- 5 = tíðnimyndunarbúnaður
- 6/7 = aukarafgeymir
- 8 = aflgjafi
- 9 = sía
- 10 = aukabúnaður
- 11 = sía
- 12 = aukabúnaður, sjónvarp
- 13 = ljós-raforkuumbreytir
- 14 = myndleiðslur
- 15 = aukabúnaður sem er ekki hlífaður
- 16 = línulegur eða hlífaður aukabúnaður
- 17 = ljós-raforkuumbreytir
- 18 = einangrandi botnplata
- 19 = myndupptökuvél

Öll mál í millímetrum

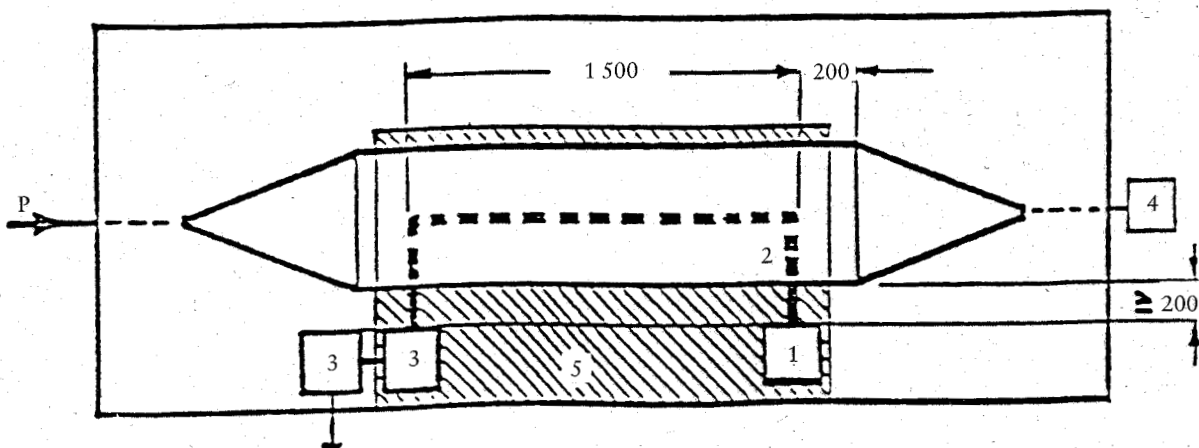
1. viðbætur

Mynd 2



- L = 2 500 mm
- S = 800 mm
- W = 740 mm
- h = 150 mm

Öll mál í millímetrum



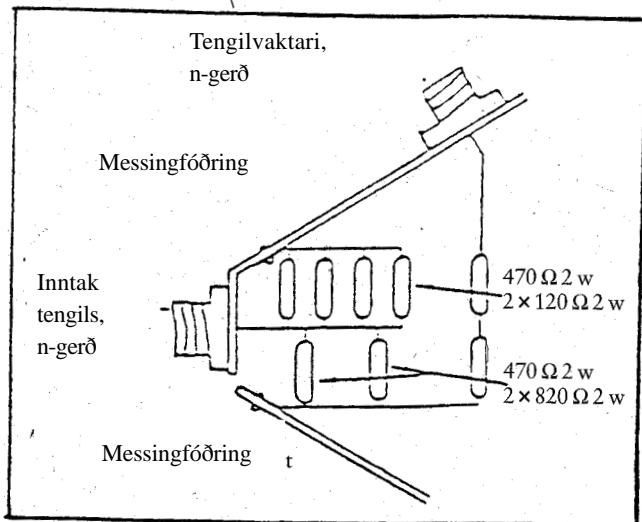
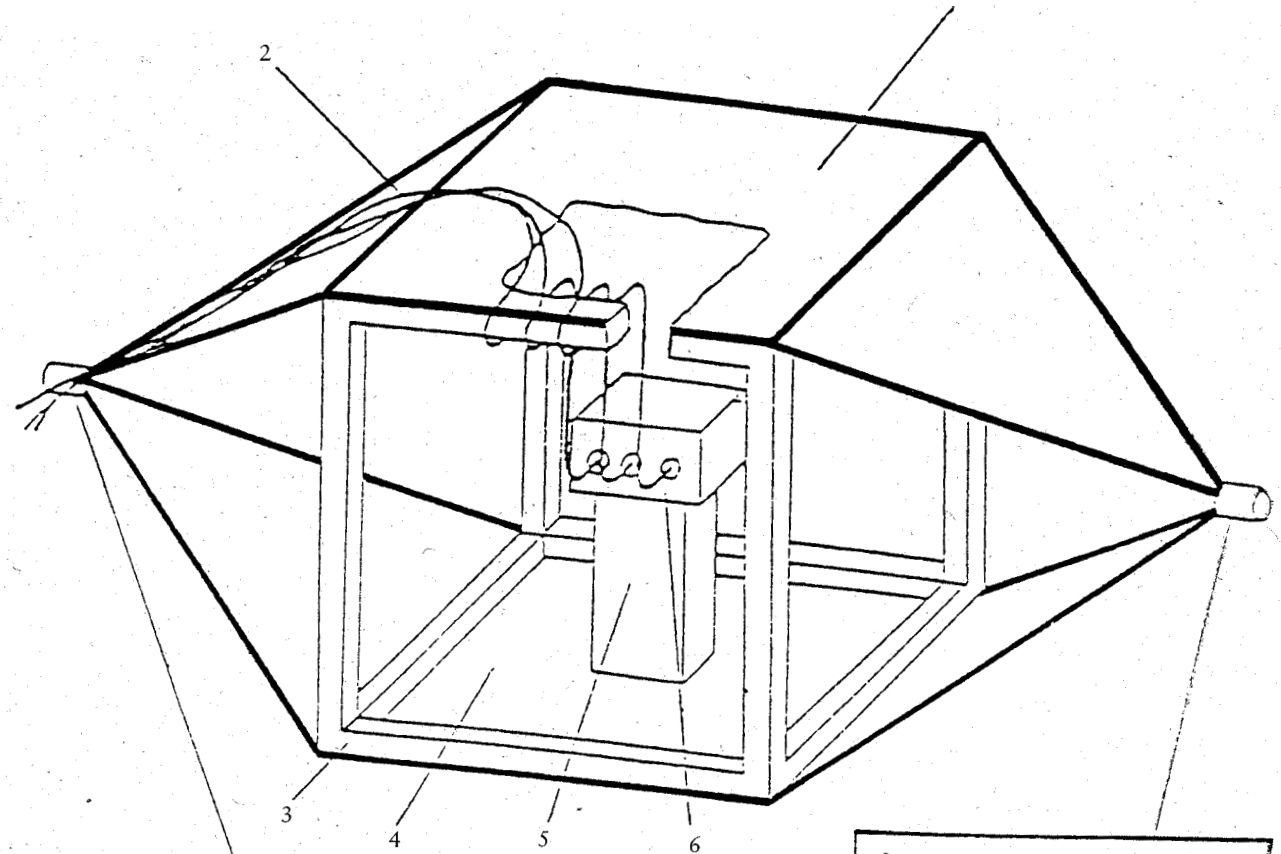
- 1 = Prófunareining
- 2 = Leiðslur
- 3 = Aukabúnaður
- 4 = Endaviðnám
- 5 = Einangrandi botnplata

150 mm flatleiðisprófun

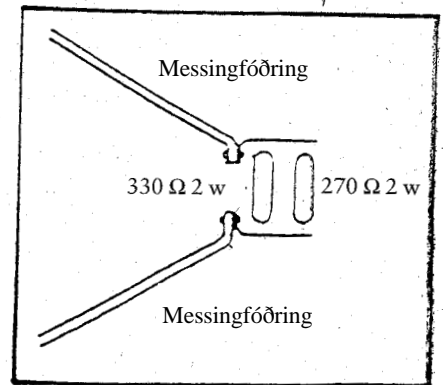
I. viðbætur

Mynd 3

800 mm flatleiðisprófun



Straumgjafi flatleiðis, stækkuð mynd

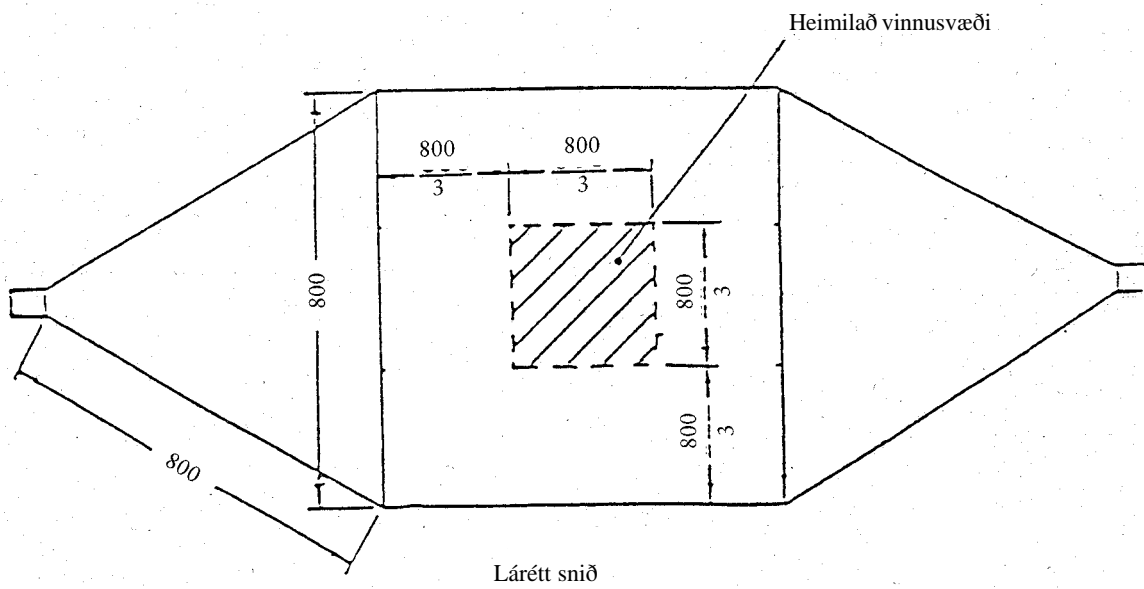
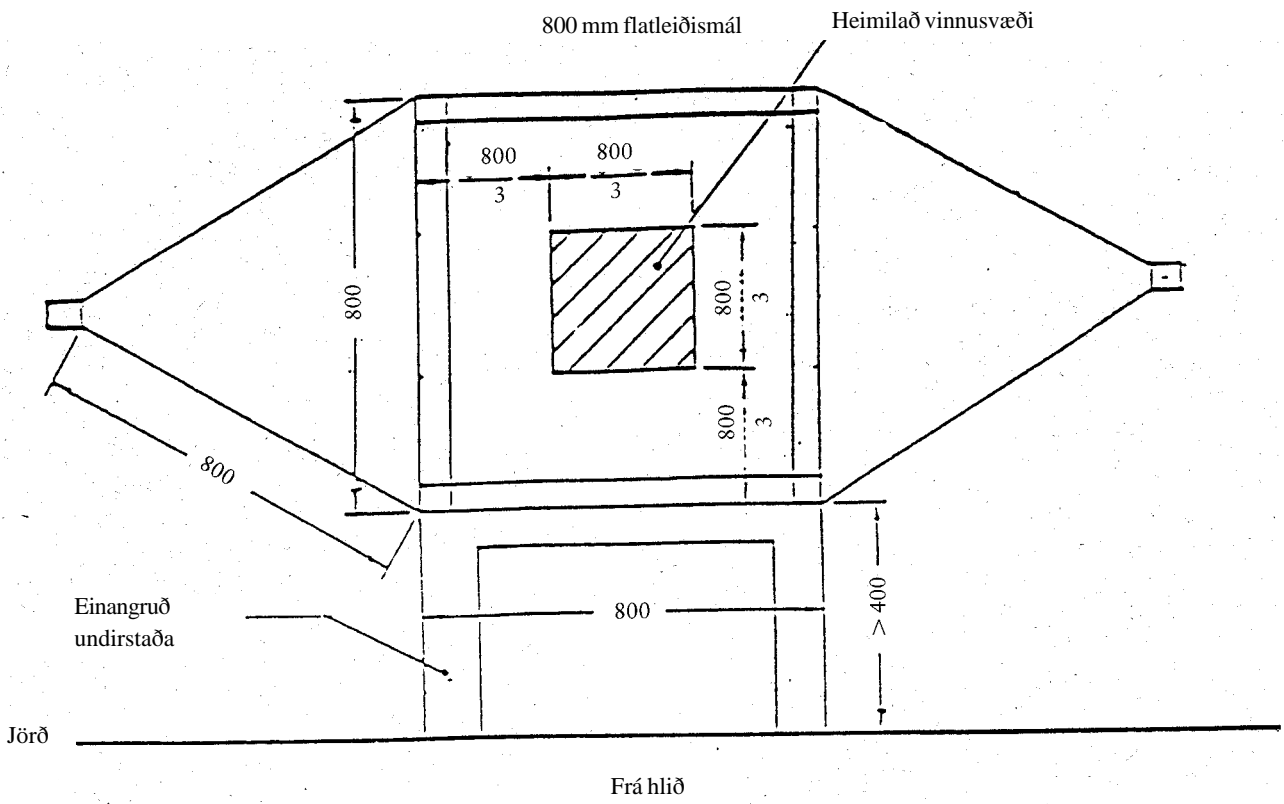


Endabúnaður flatleiðis, stækkuð mynd

- 1 = Jarðtengd plata
- 2 = Aðalleiðslur og leiðslur nema/gangsetningarbúnaðar
- 3 = Viðarrammi
- 4 = Virk plata
- 5 = Einangrari
- 6 = Prófunareining

1. viðbætur

Mynd 4

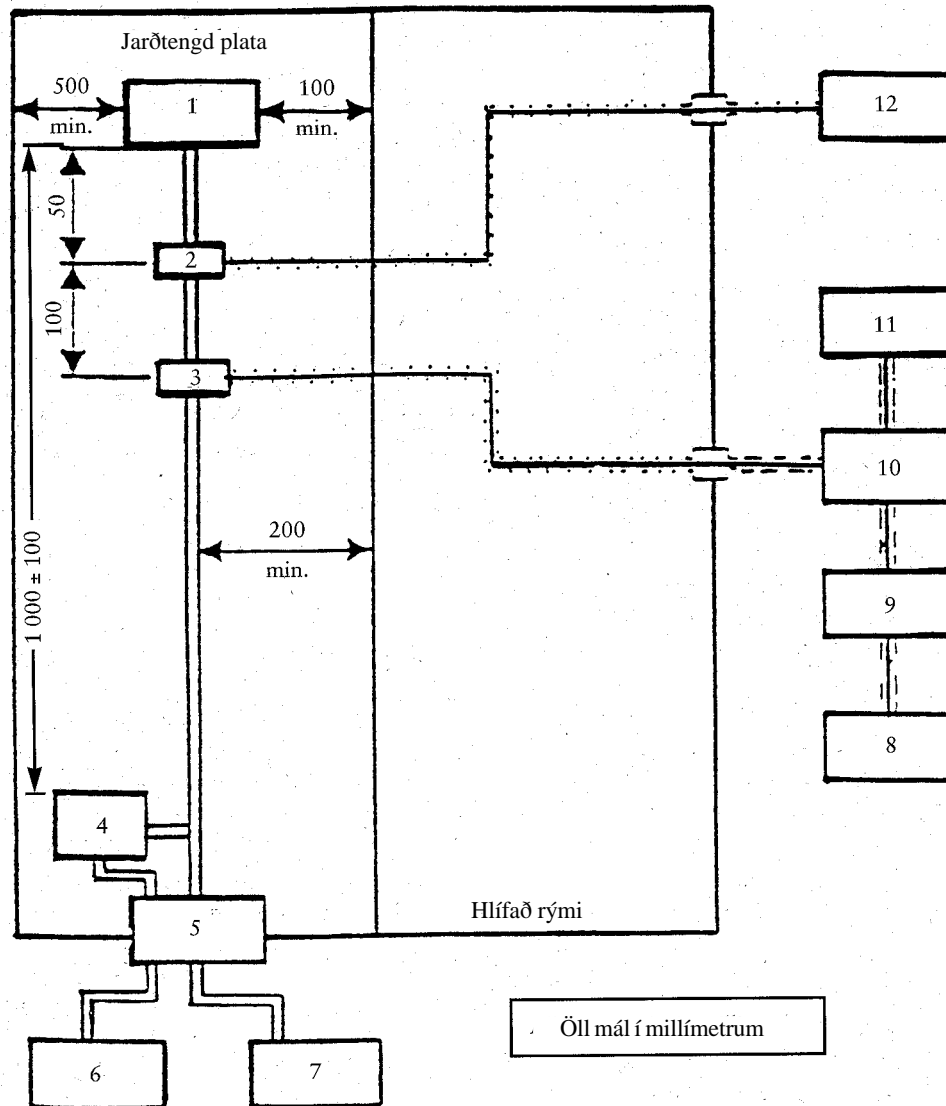


Öll mál í millímetrum

## 2. viðbætur

## Mynd 1

Dæmi um uppsetningu vegna prófunar á strauminnjöf (BCI)



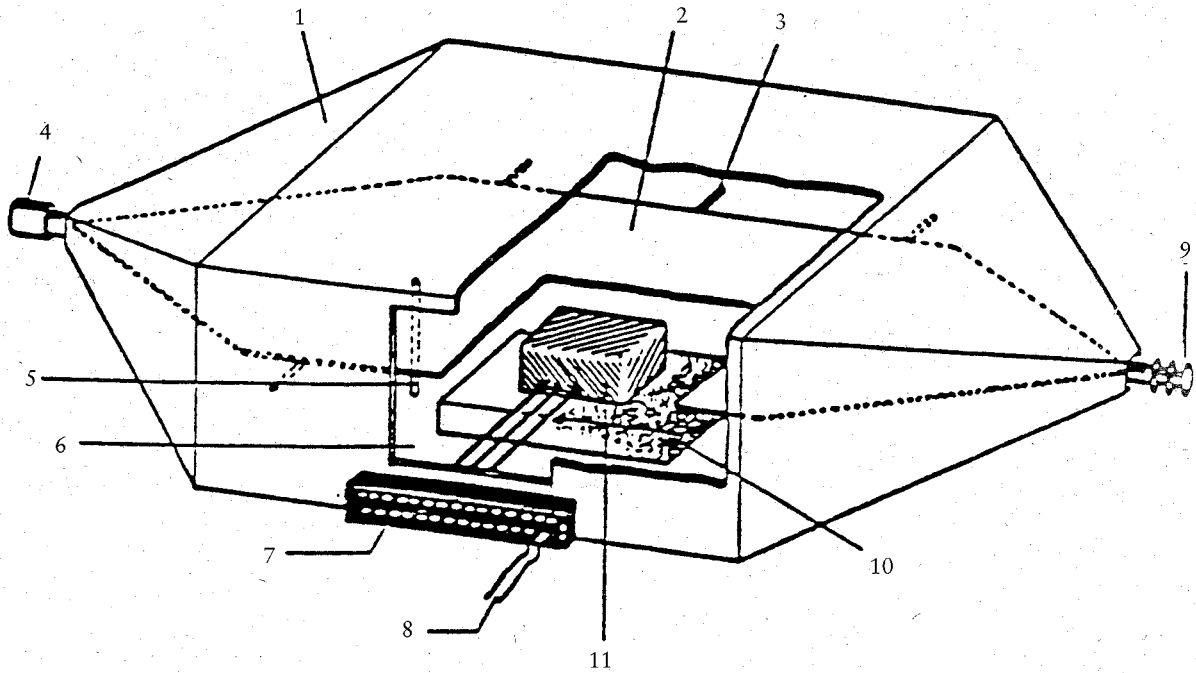
- 1 = DUT
- 2 = Mælikanni útvarpstíðni (RF) (valfrjálst)
- 3 = Inngjafarkanni útvarpstíðni (RF)
- 4 = Gervinetkerfi
- 5 = Sía fyrir hlífað rými
- 6 = Aflgjafi
- 7 = DUT-skilflötur: örvunarbúnaður og vaktari
- 8 = Merkjagjafi
- 9 = Breiðbands magnari
- 10 = Útvarpstíðni (RF) 50  $\ll \Omega \gg$  stefnutengir
- 11 = Orkumælir útvarpstíðni (RF) eða ígildi hans
- 12 = Tíðnigreininir eða ígildi hans (valfrjálst)

Dæmi um uppsetningu vegna prófunar á strauminnjöf (BCI)

## 3. viðbætur

## Mynd 1

## TEM-hólfprófun



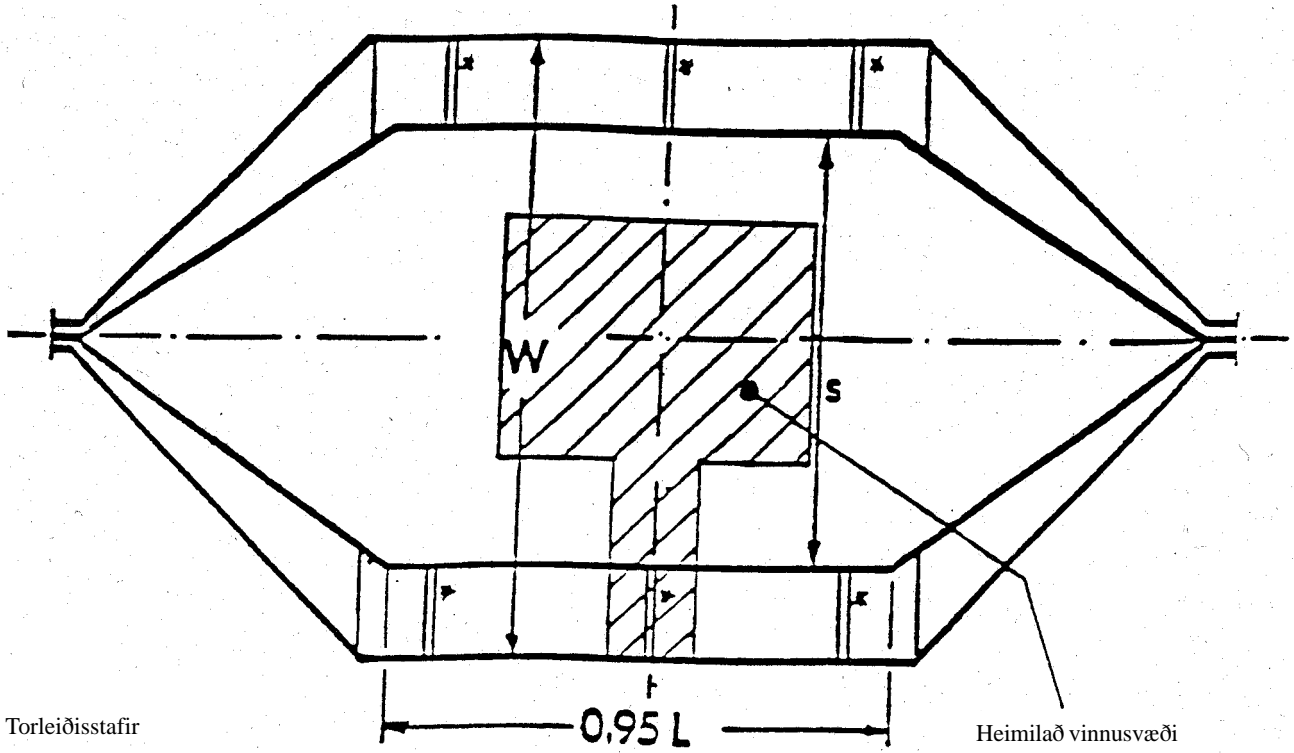
- 1 = Ytri leiðari, hlíf
- 2 = Innri leiðari (skilrúm)
- 3 = Einangrun
- 4 = Inntak
- 5 = Einangrun
- 6 = Lúga
- 7 = Tengieining
- 8 = Aflgjafi prófunareiningar
- 9 = Endaviðnám, 50  $\Omega$
- 10 = Einangrun
- 11 = Prófunareining (hámarkshæð: einn þriðji bilsins milli hólfbotns og skilrúms)



3. viðbætur

Mynd 2

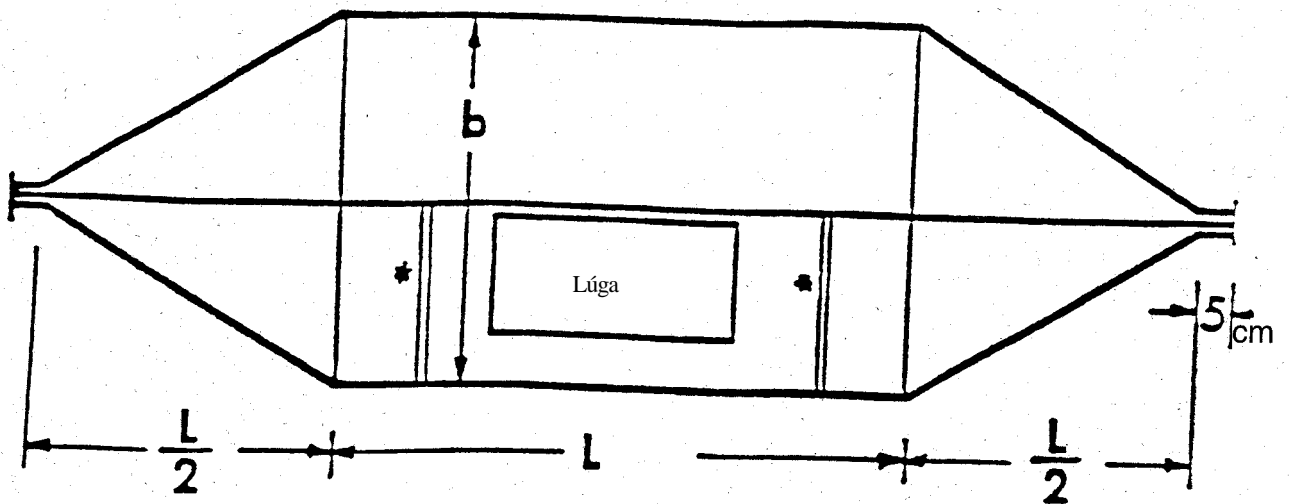
TEM-hólfmál



Torleidisstafir

Heimilað vinnusvæði  
0,6 W  
0,6 L

Lárétt snið við skilrúm



Lóðrétt snið

Gerð rétthyrnds TEM-hólfs

## 3. viðbætur

**Mynd 3**

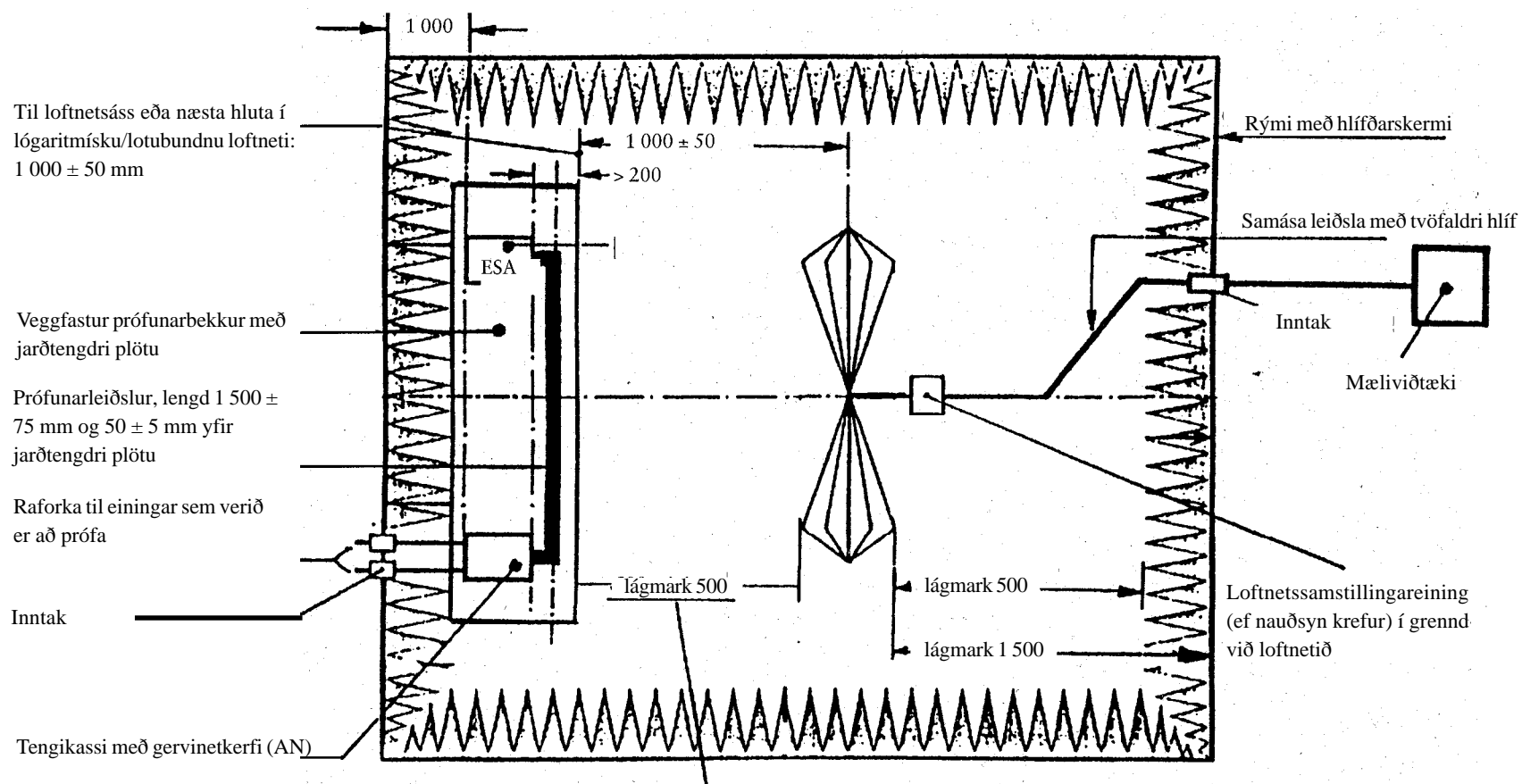
Í töflunni hér á eftir eru gefin upp mál fyrir gerð hólfis með tilgreindum efri tíðnimörkum:

Efri tíðni (MHz)	Formstuðull hólfis W : b	Formstuðull hólfis L/W	Bil m. platna b (cm)	Skilrúm S (cm)
200	1,69	0,66	56	70
200	1,00	1	60	50

Dæmigerð mál TEM-hólfis

## 4. viðbætur

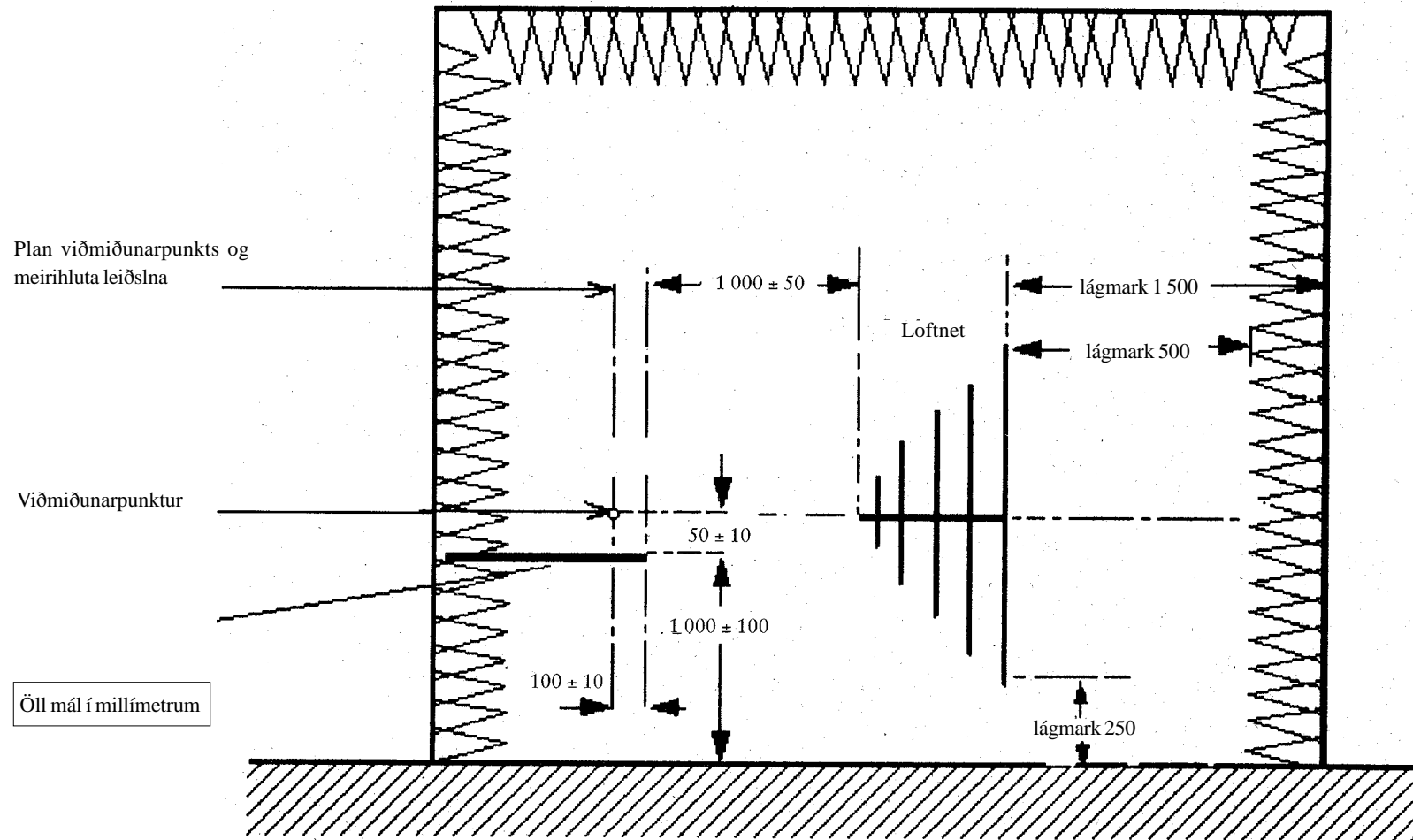
## Mynd 1



Næstu geislunareiningar í minnst 500 mm fjarlægð frá jaðri jarðtengdrar plötu

Öll mál í millímetrum

Prófun á ónáemi rafmagns- eða rafeindaundireiningar í frísviði  
Prófunaraðstæður (almenn afstöðumynd)



4. viðbætur  
Mynd 2

Prófun á ónáemi rafmagns- eða rafeindaundreiningar í frísviði  
Afstöðumynd af prófunarbekk, lóðrétt snið

**ÁKVÖRÐUN SAMEIGINLEGU EES-NEFNDARINNAR 97/EES/16/02**

**nr. 73/96**  
**frá 13. desember 1996**

**um breytingu á II. viðauka (Tæknilegar reglugerðir, staðlar, prófanir og vottun) við EES-samninginn**

**SAMEIGINLEGA EES-NEFNDIN HEFUR,**

með hliðsjón af samningnum um Evrópska efnahagssvæðið, eins og hann var aðlagður með bókun um breytingu á samningnum um Evrópska efnahagssvæðið, er nefnist hér á eftir samningurinn, einkum 98. gr.,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

II. viðauka við samninginn var breytt með ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 62/95 frá 29. september 1995<sup>(1)</sup>.

Tilskipun framkvæmdastjórnarinnar 96/20/EB frá 27. mars 1996 um aðlögun að tækniframförum á tilskipun ráðsins 70/157/EBE um samræmingu laga aðildarríkjanna um leyfilegt hljóðstig og útblásturskerfi vélknúinna ökutækja<sup>(2)</sup> skal felld inn í samninginn.

**ÁKVEDIÐ EFTIRFARANDI:**

**1. gr.**

1. Eftirfarandi undirliður bætist við í 2. lið (tilskipun ráðsins 70/157/EBE) í I. kafla II. viðauka við samninginn:

„ - **396 L 0020:** Tilskipun framkvæmdastjórnarinnar 96/20/EB frá 27. mars 1996 (Stjttíð. EB nr. L 92, 13. 4. 1996, bls. 23).“.

2. Aðlögunarliður b) við 2. lið (tilskipun ráðsins 70/157/EBE) í I. kafla II. viðauka við samninginn falli niður.

**2. gr.**

Fullgiltur texti tilskipunar framkvæmdastjórnarinnar 96/20/EB á íslensku og norsku fylgir sem viðauki við útgáfu þessarar ákvörðunar á hvoru máli fyrir sig.

**3. gr.**

Ákvörðun þessi öðlast gildi hinn 1. janúar 1997, að því tilskildu að allar tilkynningar samkvæmt 1. mgr. 103. gr. samningsins hafi verið sendar sameiginlegu EES-nefndinni.

**4. gr.**

Ákvörðun þessi skal birt í EES-deild og EES-viðbæti við Stjórnartíðindi Evrópubandalagsins.

Gjört í Brussel 13. desember 1996.

Fyrir hönd sameiginlegu EES-nefndarinnar

Formaður

*H. Hafstein*

(<sup>1</sup>) Stjttíð. EB nr. L 301, 14. 12. 1995, bls. 36 og EES-viðbætur við Stjttíð. EB nr. 48, 14. 12. 1995, bls. 1.

(<sup>2</sup>) Stjttíð. EB nr. L 92, 13. 4. 1996, bls. 23.

**TILSKIPUN FRAMKVÆMDASTJÓRNARINNAR 96/20/EB**

frá 27. mars 1996

**um aðlögun að tækniframförum á tilskipun ráðsins 70/157/EBE um samræmingu laga aðildarríkjanna um leyfilegt hljóðstig og útblásturskerfi vélknúinna ökutækja(\*)****FRAMKVÆMDASTJÓRN EVRÓPUBANDALAGANNA HEFUR,**

með hliðsjón af stofnsáttmála Evrópubandalagsins,

með hliðsjón af tilskipun ráðsins 70/156/EBE frá 6. febrúar 1970 um samræmingu laga aðildarríkjanna um gerðarviðurkenningu á vélknúnum ökutækjum og eftirvögnum þeirra <sup>(1)</sup>, eins og henni var síðast breytt með tilskipun framkvæmdastjórnarinnar 95/54/EB <sup>(2)</sup>, einkum 2. mgr. 13. gr.,

með hliðsjón af tilskipun ráðsins 70/157/EBE frá 6. febrúar 1970 um samræmingu laga aðildarríkjanna um leyfilegt hljóðstig og útblásturskerfi vélknúinna ökutækja <sup>(3)</sup>, eins og henni var síðast breytt með tilskipun 92/97/EBE <sup>(4)</sup>, einkum 3. gr.,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

Tilskipun 70/157/EBE er ein sértilskipana sem fjallar um EBE-gerðarviðurkenningarferlið sem komið var á með tilskipun 70/156/EBE. Af því leiðir að ákvæði tilskipunar 70/156/EBE um kerfi í ökutækjum, íhluta og aðskildar tæknieiningar eiga einnig við um þessa tilskipun.

Vegna tilskipunar 70/156/EBE, einkum 4. mgr. 3. gr. og 3. mgr. 4. gr., er nauðsynlegt að hverri sértilskipun fylgi upplýsingaskjal þar sem fram koma þau atriði í I. viðauka við þá tilskipun sem skipta máli ásamt gerðarviðurkenningarvottorði samkvæmt VI. viðauka við sömu tilskipun í því skyni að koma á tölvuskráningu gerðarviðurkenninga.

Vegna þróunar í hreyfiltækni er nauðsynlegt að skilgreina nánar prófunarferlið, einkum með hliðsjón af þungum ökutækjum, með tilliti til hagkvæmni og endurtekingar slíkra prófana.

Ákvæði þessarar tilskipunar eru í samræmi við álit nefndar um aðlögun að tækniframförum sem komið var á fót með tilskipun 70/156/EBE.

**SAMÞYKKT TILSKIPUN ÞESSA:**

(\*) Þessi EB-gerð, sem birtist í Stjtið. EB nr. L 92, 13. 4. 1996, bls. 23, var nefnd í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 73/96 frá 13. desember 1996 um breytingu á II. viðauka (Tæknilegar reglugerðir, staðlar, prófanir og vottun) við EES-samninginn, sjá þessa útgáfu af EES-viðbæti við Stjórnartíðindi Evrópubandalagsins.

(1) Stjtið. EB nr. L 42, 23. 2. 1970, bls. 1.

(2) Stjtið. EB nr. L 266, 8. 11. 1995, bls. 1.

(3) Stjtið. EB nr. L 42, 23. 2. 1970, bls. 16.

(4) Stjtið. EB nr. L 371, 19. 12. 1992, bls. 1.

**1. gr.**

1. Eftirfarandi breytingar eru gerðar á meginmáli tilskipunar 70/157/EBE:

- lok 1. gr. verði svohljóðandi: „... teinum og landbúnaðardráttarvélum og öllum hreyfanlegum vélbúnaði.“,
- í stað „9. gr. a“ í öðrum undirlið 2. gr. og 2. mgr. 2. gr. a komi „2. gr.“,
- í stað „viðaukans“ í 3. gr. komi „viðaukana“.

2. Viðaukunum við tilskipun 70/157/EBE er breytt í samræmi við viðaukan við þessa tilskipun.

**2. gr.**

1. Frá og með 1. október 1996 er aðildarríkjum óheimilt, af ástæðum er varða leyfilegt hljóðstig og útblásturskerfi:

- að neita að veita EBE-gerðarviðurkenningu eða innlenda gerðarviðurkenningu fyrir gerð ökutækis eða gerð útblásturskerfis, eða
- að banna að ökutæki verði skráð, selt eða tekið í notkun eða útblásturskerfi seld eða tekin í notkun,

ef ökutækin eða útblásturskerfin samræmast ákvæðum tilskipunar 70/157/EBE, eins og henni er breytt með þessari tilskipun.

2. Frá og með 1. janúar 1997 skulu aðildarríkin:

- ekki lengur veita EBE-gerðarviðurkenningu, og
- neita að veita innlenda gerðarviðurkenningu

fyrir gerð ökutækis af ástæðum sem varða leyfilegt hljóðstig og útblásturskerfi ef ákvæðum tilskipunar ráðsins 70/157/EBE, eins og henni er breytt með þessari tilskipun, er ekki fullnægt.

3. Að því er varðar varahluti skulu aðildarríkin, þrátt fyrir ákvæði 2. mgr., veita áfram gerðarviðurkenningu fyrir útblásturskerfi í samræmi við fyrri gerðir tilskipunar 70/157/EEB, að því tilskildu að slík útblásturskerfi:

- verði fest á ökutæki sem þegar eru í notkun, og
- séu í samræmi við kröfur þeirrar tilskipunar sem voru í gildi þegar ökutækin voru skráð í fyrsta sinn.

**3. gr.**

1. Aðildarríkin skulu samþykkja nauðsynleg lög og stjórnslu-fyrirmæli til að fara að tilskipun þessari fyrir 1. október 1996. Þau skulu tilkynna það framkvæmdastjórninni þegar í stað.

2. Þegar aðildarríkin samþykkja þessi ákvæði skal vera í þeim tilvísun í þessa tilskipun eða þeim fylgja slík tilvísun þegar þau verða birt opinberlega. Aðildarríkin skulu setja nánari reglur um slíka tilvísun.

3. Aðildarríkin skulu senda framkvæmdastjórninni helstu ákvæði úr landslögum sem þau samþykkja um málefni sem tilskipun þessi nær til.

**4. gr.**

Tilskipun þessi öðlast gildi á tuttugasta degi frá því að hún birtist í *Stjórnartíðindum Evrópubandalaganna*.

**5. gr.**

Tilskipun þessari er beint til aðildarríkjanna.

Gjört í Brussel 27. mars 1996.

Fyrir hönd framkvæmdastjórnarinnar,

*Martin BANGEMANN*

framkvæmdastjóri.

## VIÐAUKI

Skrá yfir viðauka skal bætt við milli meginmáls og I. viðauka og verði svohljóðandi:

„Skrá yfir viðauka

I. VIÐAUKI: EB-gerðarviðurkenning vegna hljóðstígs gerðar vélknúins ökutækis

1. viðbætur: Upplýsingaskjal

2. viðbætur: Gerðarviðurkenningavottorð

II. VIÐAUKI: EB-gerðarviðurkenning fyrir útblásturskerfi sem teljast aðskildar tæknieiningar

1. viðbætur: Upplýsingaskjal

2. viðbætur: Gerðarviðurkenningavottorð

3. viðbætur: Fyrirmynd að EB-gerðarviðurkenningamerki

III. VIÐAUKI: Eftirlit með samræmi framleiðslunnar

IV. VIÐAUKI: Forskriftir fyrir prófunarbraut.“

Breytingar á I. viðauka:

Neðanmálgrein við lið 1.1.7. breytist og verði svohljóðandi:

„(1) Í samræmi við skilgreiningarnar í A-hluta II. viðauka við tilskipun 70/156/EBE.“

Liður 2.1. breytist og verði svohljóðandi:

„2.1. Framleiðandi ökutækis skal leggja fram umsókn um EB-gerðarviðurkenningu vegna hljóðstígs gerðar vélknúins ökutækis í samræmi við 4. mgr. 3. gr. tilskipunar 70/156/EBE.“

Liður 2.2. breytist og verði svohljóðandi:

„2.2. Fyrirmynd að upplýsingaskjalinu er að finna í 1. viðbæti.“

Liðir 2.2.1. til 2.2.4., að báðum meðtöldum, falli niður.

Orðin „eða viðurkenndur fulltrúi hans“ í lið 2.3. falli niður.

Liður 2.5. falli niður.

Liður 4. breytist og verði svohljóðandi:

„4. **EB-gerðarviðurkenning veitt**

4.1. Að viðeigandi kröfum uppfylltum skal veita EB-gerðarviðurkenningu samkvæmt 3. mgr. 4. gr. og, ef við á, 4. mgr. 4. gr. tilskipunar 70/156/EBE.

4.2. Fyrirmynd að EB-gerðarviðurkenningavottorðinu er að finna í 2. viðbæti.



- 4.3. Allar viðurkenndar gerðir vélknúns ökutækis skulu fá viðurkenningarnúmer í samræmi við ákvæði VII. viðauka við tilskipun 70/156/EBE. Sama aðildarríki er óheimilt að úthluta annari gerð vélknúns ökutækis sama númeri.“

Í stað „III. viðauka“ í lið 5.2.1.2. komi „2. viðbæti“.

Í stað „VI. viðauka“ í lið 5.2.2.3.1. komi „IV. viðauka“.

Önnur málsgrein í lið 5.2.2.3.4. verði svohljóðandi:

„Framleiðandi ökutækisins velur hjólbarða fyrir prófunina og skulu þeir vera í samræmi við viðskiptavenju og vera til á markaði; þeir skulu vera í samræmi við eina af þeim stærðum (sjá lið 2.17. í II. viðauka við tilskipun ráðsins 92/23/EBE(\*)) sem framleiðandi ökutækisins tilgreinir fyrir ökutækið í samræmi við lið 1.5. í viðbótinni við 2. viðbæti og skulu ökutæki í flokkunum M<sub>1</sub> og N<sub>1</sub> uppfylla kröfur tilskipunar 89/459/EBE um lágmarksmynsturðýpt; að því er varðar ökutæki í öðrum flokkum verður lágmarksmynsturðýpt tilgreind í tilskipun 89/459/EBE eins og ökutækin falli undir gildissvið þeirrar tilskipunar. Í hjólbörðum skal vera sá loftþrýstingur sem hæfir prófunarmassa ökutækisins.

(\*) Stjtið. EB nr. L 129, 14. 5. 1992, bls. 95.“

Eftirfarandi bætist við í lok þriðju málsgreinar í lið 5.2.2.4.3.3.1.1.:

„Ef snúningshraðinn S helst við aðkomusnúningshraða sem er jafn hægagangi skal prófunin einungis framkvæmd í þriðja gír og meta verður niðurstöðurnar.“

Eftirfarandi bætist við í lok liðar 5.2.2.4.3.3.1.2.:

„Ökutækið telst þó einnig dæmigert fyrir þá gerð ökutækis þótt prófað sé að ósk umsækjanda við fleiri gírhlutföll en tilgreind voru og hæsta hljóðstigi sé náð milli hæsta og lægsta gírhlutfalls sem prófað er við.“

Í stað „III. viðauka“ í liðum 5.2.3.1. og 5.2.3.5.1. komi „2. viðbæti“.

Í stað „3. mgr. 8. gr.“ í lið 5.3.2. komi „2. eða 3. mgr. 11. gr.“.

Liður 6 verði svohljóðandi:

„6. **Breytingar á gerð og á viðurkenningum**

- 6.1. Breytingar á gerð ökutækis samkvæmt þessari tilskipun skulu gerðar samkvæmt ákvæðum 5. gr. tilskipunar 70/156/EBE.“

Undirliðir 7. liðar verði svohljóðandi:

„7.1. Gera ber ráðstafanir til að tryggja samræmi í framleiðslu í samræmi við ákvæði 10. gr. tilskipunar 70/156/EBE.

7.2. Sérákvæði:

7.2.1. Prófanir sem vísað er til í lið 2.3.5. í X. viðauka við tilskipun 70/156/EBE eru hinar sömu og mælt er fyrir um í I. hluta III. viðauka við þessa tilskipun.

7.2.2. Eðlilegt er talið að eftirlit sem vísað er til í lið 2.4. í X. viðauka við tilskipun 70/156/EBE fari fram annað hvert ár.“

Á eftir mynd 4 bætast eftirfarandi 1. og 2. viðbætur við.

„1. viðbætur

**Upplýsingaskjal nr. ... samkvæmt I. viðauka við tilskipun ráðsins 70/156/EBE(\*) sem fjallar um EBE-gerðarviðurkenningu ökutækis með tilliti til leyfilegs hljóðstigs og útblásturskerfis (tilskipun 70/157/EBE, eins og henni var síðast breytt með tilskipun ... /... /EB)**

Eftirfarandi upplýsingar skal gefa í þrítí og með efnisyfirliti, ef við á. Teikningar, ef einhverjar eru, skulu vera í hæfilegum hlutföllum og nægilega nákvæmar í A4 stærð eða brotnar saman í þá stærð. Ljósmyndir, ef einhverjar eru, skulu einnig vera nægilega nákvæmar.

Ef rafknúinn stjórnbúnaður er á kerfum, íhlutum eða aðskildum tæknieiningum skulu fylgja upplýsingar um hvernig hann vinnur.

0. **Almennt**

0.1. Tegund (viðskiptaheiti framleiðanda):

0.2. Gerð og almennt/almenn verslunarheiti:

0.3. Gerðarauðkenni ef slíkt er á ökutækinu (b):

0.3.1. Staðsetning auðkennisins:

0.4. Ökutækjaflokkur (c):

0.5. Nafn og heimilisfang framleiðanda:

0.8. Heimilisfang samsetningarverksmiðju eða -verksmiðja:

1. **Almennir smíðaeiginleikar ökutækisins**

1.1. Ljósmyndir og/eða teikningar af dæmigerðu ökutæki:

1.3.3. Aflásar (fjöldi, staðsetning, samtenging):

1.6. Staðsetning og uppsetning hreyfils:

2. **Massar og mál (e) (í kg og mm) (vísið til teikningar eftir atvikum)**

2.4. Stærðamörk ökutækis (heildar)

2.4.1. Fyrir undirvagn án yfirbyggingar

2.4.1.1. Lengd (j):

2.4.1.2. Breidd (k):

2.4.2. Fyrir undirvagn með yfirbyggingu

2.4.2.1. Lengd (j):

2.4.2.2. Breidd (k):

(\*) Númer liða og neðanmálsgreina í þessu upplýsingaskjali svara til númera og neðanmálsgreina í I. viðauka við tilskipun 70/156/EBE. Liðum sem varða ekki þessa tilskipun er sleppt.

- 2.6. Massi ökutækisins með yfirbyggingu tilbúið til aksturs eða massi undirvagns með stýrishúsi ef framleiðandi festir ekki yfirbyggingu á (með staðalbúnaði, t.d. kælivökva, olíu, eldsneyti, áhöldum, varahjólum og öikumanni) (o) (hámark og lágmark):
3. **Hreyfill (q)**
- 3.1. Framleiðandi:
- 3.1.1. Hreyfilmerki framleiðanda: (Eins og það sem sett er á hreyfilinn eða annars konar auðkenni)
- 3.2. Brunahreyfill
- 3.2.1.1. Vinnsluháttur: rafkveikja/þrýstikveikja, fjörgengishreyfill/tvígengishreyfill<sup>(1)</sup>
- 3.2.1.2. Fjöldi og fyrirkomulag strokka:
- 3.2.1.2.3. Kveikjuröð:
- 3.2.1.3. Slagrými (s):..... cm<sup>3</sup>
- 3.2.1.8. Hámarksnettóafli (t):..... kW við ..... snún./mín. (uppgæfið gildi framleiðanda)
- 3.2.4. Eldsneytisgjöf
- 3.2.4.1. Með blöndungi eða blöndungum: já/nei <sup>(1)</sup>
- 3.2.4.1.2. Gerð(ir):
- 3.2.4.1.3. Fjöldi:
- 3.2.4.2. Með innspýtingu eldsneytis (einungis fyrir ökutæki með þrýstikveikju): já/nei <sup>(1)</sup>
- 3.2.4.2.2. Vinnsluháttur: bein innspýting/forhitun/iðuhólf <sup>(1)</sup>
- 3.2.4.2.4. Gangráður
- 3.2.4.2.4.1. Gerð:
- 3.2.4.2.4.2.1.Útsláttarhraði undir álagi.....snún./mín.
- 3.2.4.3. Með eldsneytisgjöf (einungis fyrir ökutæki með rafkveikju): já/nei <sup>(1)</sup>
- 3.2.4.3.1. Vinnsluháttur: inntaksgrein (eins-/margpunkta<sup>(1)</sup>)/bein innspýting/annað (tilgreinið) <sup>(1)</sup>
- 3.2.8. Inntakskerfi
- 3.2.8.4.2. Loftsfá, teikningar: ....., eða
- 3.2.8.4.2.1. Tegund(ir):
- 3.2.8.4.2.2. Gerð(ir):
- 3.2.8.4.3. Inntakshljóðdeyfir, teikningar: ....., eða
- 3.2.8.4.3.1. Tegund(ir):

<sup>(1)</sup> Stríkið yfir það sem á ekki við.

3.2.8.4.3.2. Gerð(ir):

3.2.9. Útblásturskerfi

3.2.9.2. Lýsing og/eða teikning af útblásturskerfi:

3.2.9.4. Útblásturshljóðdeyfir eða -deyfar:

Fyrir hljóðdeyfa að framan, fyrir miðju og að aftan: smíði, gerð, áletranir; ef máli skiptir fyrir hávaða frá ökutækinu: ráðstafanir í vélarrými og hreyfli til að draga úr hávaða:

3.2.9.5. Staðsetning úttaks útblástursrörs:

3.2.9.6. Hljóðdeyfir með trefjaefnum:

3.2.12.2.1. Hvarfakútur: já/nei <sup>(1)</sup>

3.2.12.2.1.1.Fjöldi hvarfakúta og hvarfakútaeininga:

3.3. Rafmagnshreyfill

3.3.1. Gerð (með snúningi, segulmögnum):

3.3.1.1. Hámarksafköst á klukkustund ..... kW

3.3.1.2. Vinnsluspenna ..... V

3.4. Aðrir hreyflar eða vélar eða samsetning þessa (nánar um slíka hreyfla eða vélar):

4. **Gírskipting (v)**

4.2. Gerð (beinskipting, vökvaskipting, rafskipting o.s.frv):

4.6. Gírhlutföll

Gír	Hlutföll í gírkassa (hlutföll hreyfils miðað við snúning úttaksskafts gírkassans)	Endanlegt drifhlutfall eða -föll (hlutföll úttaksskafts gírkassans miðað við snúning hjóls í akstri)	Heildar-gír-hlutföll
Hámark fyrir CVT <sup>(*)</sup>			
1			
2			
3			
...			
Lágmark fyrir CVT <sup>(*)</sup>			
Bakkgír			

<sup>(\*)</sup> Samfelld stíglaus skipting

<sup>(1)</sup> Strikið yfir það sem á ekki við.

4.7. Hámarkshraði ökutækis (og sá gír sem honum var náð í) (í km/klst) (w):

6. **Fjöðrun**

6.6. Hjólbarðar og hjól

6.6.2. Efri og neðri mörk snúningsradfusa

6.6.2.1.1. ás:

6.6.2.2.2. ás:

6.6.2.3.3. ás:

6.6.2.4.4. ás:

o.s.frv.

9. **Yfirbygging** (á ekki við fyrir ökutæki í flokki M<sub>1</sub>)

9.1. Gerð yfirbyggingar:

9.2. Efni og smíðaaðferð:

12. **Ýmislegt**

12.5. Upplýsingar um búnað, óháðan hreyfli, sem hannaður er til að draga úr hávaða (falli hann ekki undir aðra liði):

*Viðbótarupplýsingar vegna torfærutækja*

1.3. Fjöldi ása og hjóla:

2.4.1. Fyrir undirvagn án yfirbyggingar

2.4.1.4.1. Flái að framan (na):..... gráður

2.4.1.5.1. Flái að aftan (nb):..... gráður

2.4.1.6. Bil frá jörðu (eins og það er skilgreint í lið 4.5. í A-hluta II. viðauka við tilskipun 70/156/EBE):

2.4.1.6.1. Milli ásanna:

2.4.1.6.2. Undir framási (-ásur):

2.4.1.6.3. Undir afturási (-ásur):

2.4.1.7. Rampahorn (nc): ..... gráður

2.4.2. Fyrir undirvagn með yfirbyggingu

2.4.2.4.1. Flái að framan (na):..... gráður

2.4.2.5.1. Flái að aftan (nb): ..... gráður

2.4.2.6. Bil frá jörðu (eins og það er skilgreint í lið 4.5. í A-hluta II. viðauka við tilskipun 70/156/EBE):

- 2.4.2.6.1. Milli ásanna:
- 2.4.2.6.2. Undir framási (-ásum):
- 2.4.2.6.3. Undir afturási (-ásum):
- 2.4.2.7. Rampahorn (nc): ..... gráður
- 2.15. Hámarkshalli við gangsetningu (ökutækið eitt): ..... prósent
- 4.9. Lás fyrir mismunadrif: já/nei/valfrjálst<sup>(1)</sup>

(<sup>1</sup>) Strikið yfir það sem á ekki við.

## 2. viðbætur

**FYRIRMYND**

## VOTTORÐ UM EB-GERÐARVIÐURKENNINGU

(Hámarksstærð: A4 (210 × 297 mm))

Stimpill yfirvalds

Tilkynning um:

- gerðarviðurkenningu<sup>(1)</sup>
- útvíkkun gerðarviðurkenningar<sup>(1)</sup>
- synjun gerðarviðurkenningar<sup>(1)</sup>
- afturköllun gerðarviðurkenningar<sup>(1)</sup>

á gerð ökutækis/íhluta/aðskilinnar tæknieiningar<sup>(1)</sup> með hliðsjón af tilskipun ...../...../EBE, eins og henni var síðast breytt með tilskipun ...../...../EB.

Gerðarviðurkenningarnúmer:

Ástæða fyrir útvíkkun:

## I. HLUTI

- 0.1. Tegund (viðskiptaheiti framleiðandans):
- 0.2. Gerð og almennt/almenn verslunarheiti:
- 0.3. Gerðarauðkenni, ef slíkt er á ökutækinu/íhlutanum/aðskildu tæknieiningunni <sup>(1)</sup>(<sup>2</sup>):
- 0.3.1. Staðsetning gerðarauðkenningarinnar:
- 0.4. Ökutækjaflokkur<sup>(3)</sup>:
- 0.5. Nafn og heimilisfang framleiðanda:
- 0.7. Staðsetning og aðferð við að festa EB-gerðarviðurkenningarmerkið, ef um er að ræða íhluta og aðskildar tæknieiningar:
- 0.8. Heimilisfang eða -föng samsetningarverksmiðju eða -verksmiðja:

## II. HLUTI

1. Viðbótarupplýsingar (þar sem við á): Sjá viðbót
2. Tækniþjónustan sem annast prófanirnar:
3. Dagsetning prófunarskýrslu:
4. Númer prófunarskýrslu:
5. Athugasemdir (ef einhverjar eru): Sjá viðbót
6. Staður:
7. Dagsetning:
8. Undirskrift:
9. Meðfylgjandi er skrá yfir innihald upplýsingasafnsins sem viðurkenningaryfirvöld varðveita en það má fá afhent sé þess óskað.

<sup>(1)</sup> Strikið út það sem á ekki við.

<sup>(2)</sup> Ef í auðkenningu á gerð eru rittákn sem varða ekki lýsingu á gerð ökutækis, íhluta eða aðskilinnar tæknieiningar sem þetta upplýsingaskjal nær til skal setja spurningarmerki í stað rittáknanna (t.d. ABC??123??).

<sup>(3)</sup> Í samræmi við skilgreininguna í A-hluta II. viðauka við tilskipun 70/156/EBE.

Viðbót við EB-gerðarviðurkenningarvottorð nr. ...

varðandi gerðarviðurkenningu ökutækis með hliðsjón af tilskipun 70/157/EBE, eins og henni var síðast breytt með tilskipun...

1. Viðbótarupplýsingar:
  - 1.1. Ef nauðsyn krefur, skrá yfir ökutæki sem falla undir lið 5.2.2.4.3.3.1.2. í I. viðauka:
  - 1.2. Hreyfill
    - 1.2.1. Framleiðandi:
    - 1.2.2. Gerð:
    - 1.2.3. Tegund:
    - 1.2.4. Hámarksnafnafl..... kW á ..... snún./mín.
  - 1.3. Gírskipting: ekki sjálfskiptur gírkassi/sjálfskiptur gírkassi<sup>(1)</sup>
    - 1.3.1. Gírafjöldi:
  - 1.4. Búnaður:
    - 1.4.1. Útblásturshljóðkútur:
      - 1.4.1.1. Framleiðandi:
      - 1.4.1.2. Tegund:
      - 1.4.1.3. Gerð:..... í samræmi við teikningu nr.:.....
    - 1.4.2. Inntakshljóðkútur:
      - 1.4.2.1. Framleiðandi:
      - 1.4.2.2. Tegund:
      - 1.4.2.3. Gerð:..... í samræmi við teikningu nr.:.....
  - 1.5. Stærð hjólbarða:
    - 1.5.1. Lýsing á gerð hjólbarða sem er notuð við gerðarviðurkenningarprófun:
  - 1.6. Mælingar:
    - 1.6.1. Hljóðstig ökutækis á ferð:

(<sup>1</sup>) Strikið yfir það sem á ekki við.



## Niðurstöður mælinga

	Vinstri hlið dB (A) <sup>(1)</sup>	Hægri hlið dB (A) <sup>(1)</sup>	Staða gírstangar
1. mæling			
2. mæling			
3. mæling			
4. mæling			

Niðurstaða prófunar: dB (A)/E <sup>(2)</sup>

## 1.6.2. Hljóðstig kyrrstæðs ökutækis

		dB (A)	Hraði hreyfils
1. mæling			
2. mæling			
3. mæling			

Niðurstaða prófunar: dB (A)/E <sup>(2)</sup>

## 1.6.3. Hljóðstig þrýstilofts

## Niðurstöður mælinga

		Vinstri hlið dB (A) <sup>(2)</sup>	Hægri hlið dB (A) <sup>(2)</sup>
1. mæling			
2. mæling			
3. mæling			
4. mæling			

Niðurstaða prófunar: dB (A)

## 5. Athugasemdir:“

Breytingar á II. viðauka

Í stað „9. gr. a“ í lið 0 komi „2. gr.“.

Liður 2.1. breytist og verði svohljóðandi:

„2.1. Framleiðandi aðskilinnar tæknieiningar eða viðurkenndur fulltrúi hans leggur fram umsókn um EB-gerðarviðurkenningu samkvæmt 4. mgr. 3. gr. tilskipunar 70/156/EBE fyrir útblásturskerfi til endurnýjunar eða íhluta í því sem teljast aðskildar tæknieiningar.“

<sup>(1)</sup> Strikið yfir það sem á ekki við.

<sup>(2)</sup> Mælingagildin eru gefin upp með 1 dB(A), dregnu frá í samræmi við ákvæði liðar 5.2.2.5.1 í I. viðauka.

<sup>(3)</sup> „E“ sýnir að viðkomandi mælingar fóru fram í samræmi við þessa tilskipun.

Liður 2.2. breytist og verði svohljóðandi:

„2.2. Fyrirmynd að upplýsingaskjali er að finna í 1. viðbæti.“

Liðir 2.2.1. til 2.2.3., að báðum meðtöldum, 2.4. og 3.1.3. falli niður.

Neðanmálsgrein<sup>(1)</sup> við liði 2.3.3. og 5.2.1. breytist og verði svohljóðandi:

„<sup>(1)</sup> Eins og mælt er fyrir um í þeirri gerð þessarar tilskipunar sem fjallar um gerðarviðurkenningu ökutækisins.“

Liðir 3, 3.1., 3.1.1., 3.1.2. og 3.2. verði 2.4., 2.4.1., 2.4.1.1., 2.4.1.2. og 2.4.2., eftir því sem við á.

Liður 4 verði liður 3 og svohljóðandi:

„3. **EB-gerðarviðurkenning veitt**

3.1. Að viðeigandi kröfum uppfylltum skal veita EB-gerðarviðurkenningu samkvæmt 3. mgr. 4. gr. og, ef við á, 4. mgr. 4. gr. tilskipunar 70/156/EBE.

3.2. Fyrirmynd að EB-gerðarviðurkenningavottorðinu er að finna í 2. viðbæti.

3.3. Allar gerðir útblásturskerfis til endurnýjunar eða íhluta þess sem er viðurkenndur sem aðskilin tæknieining og fær viðurkenningu skal fá viðurkenningarnúmer í samræmi við VII. viðauka við tilskipun 70/156/EBE. Liður 3 í gerðarviðurkenningarnúmerinu skal sýna númer breytingartilskipunarinnar sem gildi þegar ökutækið fékk gerðarviðurkenningu. Sama aðildarríki er óheimilt að úthluta annarri gerð útblásturskerfis til endurnýjunar eða hluta þess sama númeri.“

Nýr liður 4 bætist við og verði svohljóðandi:

„4. **EB-gerðarviðurkenningamerki**

4.1. Útblásturskerfi til endurnýjunar eða íhluti þess, að undanskildum tengibúnaði og rörum, sem samrýmist gerð sem er viðurkennd samkvæmt þessari tilskipun skal hafa EB-gerðarviðurkenningamerki.

4.2. EB-gerðarviðurkenningamerkið skal vera réttthyrningur utan um lágstafinn „e“ og skal auðkennandi númer eða bókstafir aðildarríkisins sem veitti gerðarviðurkenninguna fylgja:

„1“ fyrir Þýskaland,

„2“ fyrir Frakkland,

„3“ fyrir Ítalíu,

„4“ fyrir Holland,

„5“ fyrir Svíþjóð,

„6“ fyrir Belgíu,

„9“ fyrir Spán,

„11“ fyrir Breska konungsríkið,

„12“ fyrir Austurríki,

„13“ fyrir Lúxemborg,

„17“ fyrir Finnland,

„18“ fyrir Danmörku,

„21“ fyrir Portúgal,

„23“ fyrir Grikkland,

„IRL“ fyrir Írland.

„Grunnviðurkenningarnúmerið“ sem er í 4. hluta gerðarviðurkenningarnúmersins sem um getur í VII. viðauka við tilskipun 70/156/EBE er sett nálægt réthyrningnum og þar fyrir framan tölustafirnir tveir sem gefa til kynna raðnúmer síðustu meiriháttar tæknibreytingar á tilskipun 70/157/EBE þann dag sem gerðarviðurkenning var veitt. Í tilskipun 70/157/EBE er raðnúmerið 00; í tilskipun 77/212/EBE er raðnúmerið 01; í tilskipun 84/424/EBE er raðnúmerið 02; í tilskipun 92/97/EBE er raðnúmerið 03.

- 4.3. Merkið skal vera óafmáanlegt og vel læsilegt jafnvel þó útblásturskerfi til endurnýjunar eða íhluti í því sé fest á ökutækið.
- 4.4. Fyrirmynd að EB-gerðarviðurkenningarmerkinu er að finna í 3. viðbæti.“

Eftirfarandi nýir liðir 6 og 7 komi í stað 6. liðar:

„6. **Breytingar á gerð og á viðurkenningum**

- 6.1. Breytingar á gerð ökutækis samkvæmt þessari tilskipun skulu gerðar samkvæmt ákvæðum 5. gr. tilskipunar 70/156/EBE.

7. **Samræmi framleiðslunnar**

- 7.1. Gera ber ráðstafanir til að tryggja samræmi í framleiðslu í samræmi við ákvæði 10. gr. tilskipunar 70/156/EBE.
- 7.2. Sérákvæði:
  - 7.2.1. Prófanir sem um getur í lið 2.3.5. í X. viðauka við tilskipun 70/156/EBE eru hinar sömu og mælt er fyrir um í II. hluta III. viðauka við þessa tilskipun.
  - 7.2.2. Eðlilegt er talið að eftirlit sem vísað er til í lið 2.4. í X. viðauka við tilskipun 70/156/EBE fari fram annað hvert ár.“

Eftirfarandi 1., 2. og 3. viðbætur bætist við á eftir mynd 3:

„1. viðbætur

**Upplýsingaskjal nr. ... sem fjallar um EB-gerðarviðurkenningar aðskilinna tæknieininga útblásturskerfa í vélknúnum ökutækjum (tilskipun 70/157/EBE, eins og henni var síðast breytt með tilskipun ... /... /EB)**

Eftirfarandi upplýsingar skal gefa í þrítí og með efnisyfirliti, ef við á. Teikningar, ef einhverjar eru, skulu vera í hæfilegum hlutföllum og nægilega nákvæmar í A4 stærð eða brotnar saman í þá stærð. Ljósmyndir, ef einhverjar eru, skulu einnig vera nægilega nákvæmar.

Ef rafknúinn stjórnbúnaður er á kerfum, íhlutum eða aðskildum tæknieiningum skulu fylgja upplýsingar um hvernig hann vinnur.

0. **Almennt**

- 0.1. Tegund (viðskiptaheiti framleiðanda):
- 0.2. Gerð og almennt/almenn verslunarheiti:
- 0.5. Nafn og heimilisfang framleiðanda:
- 0.7. Staðsetning og aðferð við að festa EB-gerðarviðurkenningarmerkið, ef um er að ræða íhluta og aðskildar tæknieiningar:

- 0.8. Heimilisfang samsetningarverksmiðju eða -verksmiðja:
1. **Lýsing á ökutækinu sem búnaðurinn á að fara á** (ef setja á búnaðinn á fleiri en eina gerð ökutækis skal veita upplýsingar samkvæmt þessum lið fyrir hverja þá gerð sem um ræðir)
  - 1.1. Tegund (viðskiptaheiti framleiðanda):
  - 1.2. Gerð og almennt/almenn verslunarheiti:
  - 1.3. Gerðarauðkenni ef slíkt er á ökutækinu:
  - 1.4. Ökutækjaflokkur:
  - 1.5. EB-gerðarviðurkenningarnúmer með hliðsjón af hljóðstigi:
  - 1.6. Allar upplýsingar í liðum 1.1. til 1.5. á gerðarviðurkenningavottorðinu er varða ökutæki (2. viðbætur I. viðauka við þessa tilskipun):
2. **Lýsing búnaðar**
  - 2.1. Lýsing á útblásturskerfi til endurnýjunar með afstöðu hvers íhluta kerfisins auk leiðbeininga um áfestingu:
  - 2.2. Nákvæm teikning af hverjum íhluta þannig að auðvelt sé að finna og þekkja hann og upplýsingar um efni sem eru notuð. Í þessum teikningum skal koma fram hvar hina lögboðnu merkingu EB-gerðarviðurkenningarinnar er að finna:

## 2. viðbætur

**FYRIRMYND**

## VOTTORÐ UM EB-GERÐARVIÐURKENNINGU

(Hámarksstærð: A4 (210 × 297 mm))

Stimpill yfirvalds

Tilkynning um:

- gerðarviðurkenningu<sup>(1)</sup>
- útvíkkun gerðarviðurkenningar<sup>(1)</sup>
- synjun gerðarviðurkenningar<sup>(1)</sup>
- afturköllun gerðarviðurkenningar<sup>(1)</sup>

á gerð ökutækis/íhluta/aðskilinnar tæknieiningar<sup>(1)</sup> með hliðsjón af tilskipun ... /... /EBE, eins og henni var síðast breytt með tilskipun ... /... /EB.

Gerðarviðurkenningarnúmer:

Ástæða fyrir útvíkkun:

## I. HLUTI

- 0.1. Tegund (viðskiptaheiti framleiðandans):
- 0.2. Gerð og almennt/almenn verslunarheiti:
- 0.3. Auðkenning gerðar, sé hún fyrir hendi, á ökutækinu/íhlutanum/aðskildu tæknieiningunni <sup>(1)</sup>(<sup>2</sup>):
- 0.3.1. Staðsetning auðkenningarinnar:
- 0.4. Ökutækjaflokkur<sup>(3)</sup>:
- 0.5. Nafn og heimilisfang framleiðanda:
- 0.7. Staðsetning og aðferð við að festa EB-gerðarviðurkenningarmerkið, ef um er að ræða íhluta og aðskildar tæknieiningar:
- 0.8. Heimilisfang eða -föng samsetningarverksmiðju eða -verksmiðja:

## II. HLUTI

1. Viðbótarupplýsingar (þar sem við á): Sjá viðbót
2. Tækniþjónustan sem annast prófanirnar:
3. Dagsetning prófunarskýrslu:
4. Númer prófunarskýrslu:
5. Athugasemdir (ef einhverjar eru): Sjá viðbót
6. Staður:
7. Dagsetning:
8. Undirskrift:
9. Meðfylgjandi er skrá yfir innihald upplýsingasafnsins sem viðurkenningaryfirvöld varðveita en það má fá afhent sé þess óskað.

(<sup>1</sup>) Strikið út það sem á ekki við.

(<sup>2</sup>) Ef í auðkenningu á gerð eru rittákn sem varða ekki lýsingu á gerð ökutækis, íhluta eða aðskilinnar tæknieingar sem þetta upplýsingaskjal nær til skal setja spurningarmerki í stað rittáknanna (t.d. ABC??123??).

(<sup>3</sup>) Í samræmi við skilgreiningarnar í A-hluta II. viðauka við tilskipun 70/156/EBE.

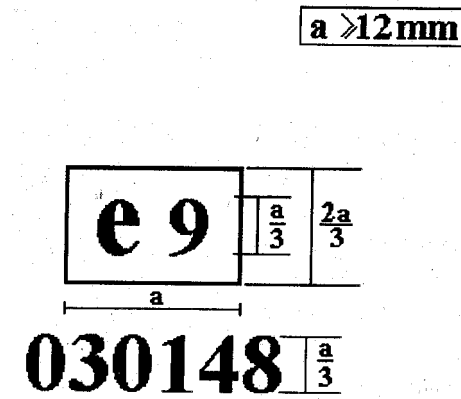
Viðbót við EB-gerðarviðurkenningarvottorð nr. ...

varðandi gerðarviðurkenningu útblásturskerfa fyrir ökutæki sem aðskildar tæknieiningar með hliðsjón af tilskipun 70/157/EBE, eins og henni var síðast breytt með tilskipun...

1. Viðbótarupplýsingar
  - 1.1. Samsetning aðskildu tæknieiningarinnar:
  - 1.2. Vörumerki eða viðskiptaheiti gerðar (gerða) ökutækis sem í skal setja hljóðdeyfinn<sup>(1)</sup>:
  - 1.3. Gerð(ir) ökutækis og raðnúmer þess (þeirra):
  - 1.4. Hreyfill
    - 1.4.1. Gerð (rafkveikja, dísil):
    - 1.4.2. Gengi: tvígengi eða fjörgengi:
    - 1.4.3. Heildarsprengirými:
    - 1.4.4. Hámarksnafnafköst hreyfils..... kW við..... snún./mín.
  - 1.5. Fjöldi gírhutfalla:
  - 1.6. Gírhutföll sem notuð eru:
  - 1.7. Yfirfærsla á drifás(um):
  - 1.8. Hljóðstigsmælingar:
    - ökutæki á ferð..... dB (A), jafn hraði fyrir hröðun..... km/klst.;
    - kyrrstætt ökutæki..... dB (A), ..... snún./mín.
  - 1.9. Breytingar á mótþrýstingi:
  - 1.10. Takmarkanir er varða notkun og ísetningu:
5. **Athugasemdir:**

## 3. viðbætur

## FYRIRMYND AÐ EB-GERÐARVIÐURKENNINGARMERKI



Útblásturkerfi eða íhlutar í því með EB-gerðarviðurkenningarmerkinu hér að ofan er búnaður sem hefur verið viðurkenndur á Spáni (e 9) undir grunnviðurkenningarnúmerinu 0148 samkvæmt tilskipun 92/97/EBE (03).

Tölustafirnir eru aðeins til leiðbeiningar.

(<sup>1</sup>) Ef nokkrar gerðir eru tilgreindar, skal fylla út liði 1.3. til 1.10. að báðum meðtöldum, fyrir hverja gerð.“

Breytingar á III., IV., V. og VI. viðauka:

III. og IV. viðauki falli niður.

V. viðauki verði III. viðauki.

2. liður I. hluta III. viðauka verði svohljóðandi:

„2. Prófunaraðferðir

Prófunaraðferðir, skilyrði og mælingar, mælitæki og túlkun niðurstaðna skulu vera eins og lýst er í I. viðauka. Ökutæki(n) sem verið er að prófa skal gangast undir hávaðamælingu ökutækis á ferð eins og lýst er í lið 5.2.2. í I. viðauka.“

VI. viðauki verði IV. viðauki.

**ÁKVÖRÐUN SAMEIGINLEGU EES-NEFNDARINNAR 97/EES/16/03**

**nr. 74/96**  
**frá 13. desember 1996**

**um breytingu á II. viðauka (Tæknilegar reglugerðir, staðlar, prófanir og vottun) við EES-samninginn**

**SAMEIGINLEGA EES-NEFNDIN HEFUR,**

með hliðsjón af samningnum um Evrópska efnahagssvæðið, eins og hann var aðlagður með bókun um breytingu á samningnum um Evrópska efnahagssvæðið, er nefnist hér á eftir samningurinn, einkum 98. gr.,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

II. viðauka við samninginn var breytt með ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 62/95 frá 29. september 1995<sup>(1)</sup>.

Tilskipun framkvæmdastjórnarinnar 95/56/EB frá 8. nóvember 1995 um aðlögun að tækniframförum á tilskipun ráðsins 74/61/EBE um samræmingu laga aðildarríkjanna varðandi búnað til að koma í veg fyrir notkun vélknúins ökutækis án leyfis<sup>(2)</sup> skal felld inn í samninginn.

**ÁKVEDIÐ EFTIRFARANDI:**

**1. gr.**

Eftirfarandi undirliður bætist við í 14. lið (tilskipun ráðsins 74/61/EBE) í I. kafla II. viðauka við samninginn:

„ - **395 L 0056:** Tilskipun framkvæmdastjórnarinnar 95/56/EB frá 8. nóvember 1995 (Stjtíð. EB nr. L 286, 29. 11. 1995, bls. 1).“.

**2. gr.**

Fullgiltur texti tilskipunar framkvæmdastjórnarinnar 95/56/EB á íslensku og norsku fylgir sem viðauki við útgáfu þessarar ákvörðunar á hvoru máli fyrir sig.

**3. gr.**

Ákvörðun þessi öðlast gildi hinn 1. janúar 1997, að því tilskildu að allar tilkynningar samkvæmt 1. mgr. 103. gr. samningsins hafi verið sendar sameiginlegu EES-nefndinni.

**4. gr.**

Ákvörðun þessi skal birt í EES-deild og EES-viðbæti við Stjórnartíðindi Evrópubandalagsins.

Gjört í Brussel 13. desember 1996.

Fyrir hönd sameiginlegu EES-nefndarinnar

Formaður

*H. Hafstein*

<sup>(1)</sup> Stjtíð. EB nr. L 301, 14. 12. 1995, bls. 36 og EES-viðbætur við Stjtíð. EB nr. 48, 14. 12. 1995, bls. 1.

<sup>(2)</sup> Stjtíð. EB nr. L 286, 29. 11. 1995, bls. 1.



## TILSKIPUN FRAMKVÆMDASTJÓRNARINNAR 95/56/EB

frá 8. nóvember 1995

### um aðlögun að tækniframförum á tilskipun ráðsins 74/61/EBE um samræmingu laga aðildarríkjanna varðandi búnað til að koma í veg fyrir notkun vélknúins ökutækis án leyfis(\*)

#### FRAMKVÆMDASTJÓRN EVRÓPUBANDALAGANNA HEFUR,

með hliðsjón af stofnsáttmála Evrópubandalagsins, einkum 100. gr. a,

með hliðsjón af tilskipun ráðsins 70/156/EBE frá 6. febrúar 1970 um samræmingu laga aðildarríkjanna um gerðarviðurkenningu á vélknúnum ökutækjum og eftirvögnum þeirra <sup>(1)</sup>, eins og henni var síðast breytt með tilskipun framkvæmdastjórnarinnar 93/81/EBE <sup>(2)</sup>, einkum 2. mgr. 13. gr.,

með hliðsjón af tilskipun ráðsins 74/61/EBE frá 17. desember 1973 um samræmingu laga aðildarríkjanna varðandi búnað til að koma í veg fyrir notkun vélknúins ökutækis án leyfis <sup>(3)</sup>, einkum 5. gr.,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

Tilskipun 74/61/EBE er ein sértilskipana sem fjalla um EBE-gerðarviðurkenningarferlið sem komið var á með tilskipun ráðsins 70/156/EBE. Af því leiðir að ákvæði tilskipunar 70/156/EBE um kerfi í ökutækjum, íhluta og aðskildar tæknieiningar eiga einnig við um þessa tilskipun.

Vegna tilskipunar 70/156/EBE, einkum 4. mgr. 3. gr. og 3. mgr. 4. gr., er nauðsynlegt að hverri sértilskipun fylgi upplýsingaskjal þar sem fram koma þau atriði í I. viðauka við þá tilskipun sem skipta máli ásamt gerðarviðurkenningarvottorði samkvæmt VI. viðauka við sömu tilskipun í því skyni að koma á tölvuskráningu gerðarviðurkenninga.

Í ljósi fenginnar reynslu og með hliðsjón af stöðu tæknimála og einkum samsvarandi reglugerðum efnahagsnefndar Sameinuðu þjóðanna fyrir Evrópu er nú rétt að aðlaga kröfur vegna framangreinds búnaðar með því að bæta við kröfum varðandi viðvörunarbúnað og ræsivarnarbúnað.

Hljóðmerki frá viðvörunarbúnaði má gefa með hljóðmerkjabúnaði er samrýmist tilskipun ráðsins 70/388/EBE <sup>(4)</sup>.

(\*) Þessi EB-gerð, sem birtist í Stjtið. EB nr. L 286, 29. 11. 1995, bls. 1, var nefnd í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 74/96 frá 13. desember 1996 um breytingu á II. viðauka (Tæknilegar reglugerðir, staðlar, prófanir og vottun) við EES-samninginn, sjá þessa útgáfu af EES-viðbæti við Stjórnartíðindi Evrópubandalagsins.

(1) Stjtið. EB nr. L 42, 23. 2. 1970, bls. 1.

(2) Stjtið. EB nr. L 264, 23. 10. 1993, bls. 49.

(3) Stjtið. EB nr. L 38, 11. 2. 1974, bls. 22.

(4) Stjtið. EB nr. L 176, 10. 8. 1970, bls. 12.

Ráðstafanir er varða til að mynda læsingu hurða og farangursrýmis verða gerðar síðar til þess koma megi enn frekar í veg fyrir notkun ökutækja án leyfis. Auk þess skal endurskoða ákvæði þessarar tilskipunar innan skamms tíma til þess að herða þau og láta þau meðal annars taka til fleiri ökutækja. Framkvæmdastjórnin tekur saman skýrslu um þessi mál í síðasta lagi í desember 1996 og leggur fram nýjar tillögur ef við á.

Ákvæði þessarar tilskipunar eru í samræmi við álit nefndar um aðlögun að tæknilegum framförum sem komið var á fót með tilskipun 70/156/EBE.

#### SAMÞYKKT TILSKIPUN ÞESSA:

##### 1. gr.

- Eftirfarandi breytingar eru gerðar á tilskipun 74/61/EBE:
  - í 1. gr. komi „... sem eru fullbúin eða ekki...“ í stað „...“, með eða án yfirbyggingar“ og „... teinum og landbúnaðardráttarvélum og öllum hreyfanlegum vélbúnaði...“ í stað „... teinum, landbúnaðardráttarvélum, landbúnaðartækjum og vélbúnaði...“,
  - í stað „I. viðauka“ í 2. og 3. gr. komi „viðeigandi viðauka“,
  - í stað „lið 2.2. í I. viðauka“ í 4. gr. komi „viðeigandi viðauka“,
  - í stað „I. og II. viðauka“ í 5. gr. komi „viðaukana“.

- Framan við viðaukana skal bæta við skrá yfir þá og í stað viðaukana við tilskipun 74/61/EBE komi viðaukarnir við þessa tilskipun.

##### 2. gr.

- Frá og með 1. maí 1996 er aðildarríkjum óheimilt:
  - að neita að veita EBE-gerðarviðurkenningu eða innlenda gerðarviðurkenningu fyrir gerð vélknúins ökutækis, gerð ræsivarnarbúnaðar eða gerð viðvörunarbúnaðar, eða
  - að banna að ökutæki verði skráð, selt eða tekið í notkun eða ræsivarnarbúnaður eða viðvörunarbúnaður seldur eða tekin í notkun,

af ástæðum er varða búnað sem hindrar notkun ökutækja án leyfis ef búnaðurinn samræmist ákvæðum tilskipunar 74/61/EBE, eins og henni er breytt með þessari tilskipun.

2. Frá og með 1. janúar 1997:

- skulu aðildarríkin ekki lengur veita EBE-gerðarviðurkenningu, og
- er aðildarríkjunum heimilt að neita að veita innlenda gerðarviðurkenningu

fyrir gerð ökutækis af ástæðum sem varða búnað sem hindrar notkun ökutækja án leyfis eða gerð ræsivarnarbúnaðar eða viðvörunarbúnaðar ef ákvæðum tilskipunar ráðsins 74/61/EBE, eins og henni er breytt með þessari tilskipun, er ekki fullnægt.

3. Frá og með 1. október 1998 mega aðildarríkin:

- líta svo á að samræmisvottorð sem fylgja nýjum ökutækjum samkvæmt ákvæðum tilskipunar 70/156/EBE gildi ekki lengur að því er varðar 1. mgr. 7. gr. þeirrar tilskipunar, og
- neita að skrá, selja og taka í notkun ný ökutæki, sem ekki fylgir samræmisvottorð í samræmi við tilskipun 70/156/EBE,
- banna að nýr ræsivarnarbúnaður eða viðvörunarbúnaður verði seldur eða tekinn í notkun,

af ástæðum er varða búnað sem hindrar notkun ökutækja án leyfis ef hann samræmist ekki ákvæðum tilskipunar 74/61/EBE, eins og henni er breytt með þessari tilskipun.

4. Frá og með 1. október 1998 gilda kröfur þessarar tilskipunar um ræsivarnarbúnað og viðvörunarbúnað sem fhluta eða aðskildar tæknieiningar að því er varðar 2. mgr. 7. gr. tilskipunar 70/156/EBE.

### 3. gr.

1. Aðildarríkin skulu samþykkja nauðsynleg lög og stjórnáráðslufyrirmæli til að fara að tilskipun þessari fyrir 1. maí 1996. Þau skulu tilkynna það framkvæmdastjórninni þegar í stað.

2. Þegar aðildarríkin samþykkja þessi ákvæði skal vera í þeim tilvísun í þessa tilskipun eða þeim fylgja slík tilvísun þegar þau verða birt opinberlega. Aðildarríkin skulu setja nánari reglur um slíka tilvísun.

3. Aðildarríkin skulu senda framkvæmdastjórninni helstu ákvæði úr landslögum sem þau samþykkja um málefni sem tilskipun þessi nær til.

### 4. gr.

Tilskipun þessi öðlast gildi á tuttugasta degi frá því að hún birtist í *Stjórnartíðindum Evrópubandalaganna*.

### 5. gr.

Tilskipun þessari er beint til aðildarríkjanna.

Gjört í Brussel 8. nóvember 1995.

Fyrir hönd framkvæmdastjórnarinnar,

**Martin BANGEMANN**

framkvæmdastjóri.

**SKRÁ YFIR VIÐAUKA**

Bls.

I. VIÐAUKI:	Stjórnsýsluákvæði vegna gerðarviðurkenningar .....	98
	<i>1. viðbætur:</i> Fyrirmynd að samræmisvottorði .....	100
II. VIÐAUKI:	Upplýsingaskjal .....	101
	<i>1. viðbætur:</i> Upplýsingaskjal vegna gerðar ökutækis .....	101
	<i>2. viðbætur:</i> Upplýsingaskjal vegna gerðar ræsivarnarbúnaðar .....	103
	<i>3. viðbætur:</i> Upplýsingaskjal vegna gerðar viðvörunarbúnaðar ökutækis .....	104
III. VIÐAUKI:	Vottorð um EBE-gerðarviðurkenningu .....	105
	<i>1. viðbætur:</i> Vottorð um EBE-gerðarviðurkenningu fyrir ökutæki .....	105
	<i>2. viðbætur:</i> Vottorð um EBE-gerðarviðurkenningu fyrir ræsivarnarbúnað .....	107
	<i>3. viðbætur:</i> Vottorð um EBE-gerðarviðurkenningu fyrir viðvörunarbúnað ökutækis .....	109
IV. VIÐAUKI:	Gildissvið, skilgreiningar og kröfur vegna búnaðar til að koma í veg fyrir notkun án leyfis .	111
	<i>1. viðbætur:</i> Aðferð við að prófa slit búnaðar til að koma í veg fyrir notkun án leyfis sem verkar á stýrið .....	115
	<i>2. viðbætur:</i> Aðferð við að prófa búnað til að koma í veg fyrir notkun án leyfis sem takmarkar snúningsátak stýris .....	116
V. VIÐAUKI:	Gildissvið, skilgreiningar og kröfur vegna ræsivarnarbúnaðar .....	117
	<i>1. viðbætur:</i> Fyrirmynd að uppsetningavottorði .....	121
VI. VIÐAUKI:	Gildissvið, skilgreiningar og kröfur vegna viðvörunarbúnaðar ökutækja .....	122
	<i>1. viðbætur:</i> Fyrirmynd að uppsetningavottorði .....	137
	<i>2. viðbætur:</i> Prófun á búnaði til að verja farþegarými .....	138
	<i>3. viðbætur:</i> Forskriftir fyrir vélræna lykilrofa .....	138
	<i>4. viðbætur:</i> Tækniforskriftir fyrir hljóðmerkjabúnað .....	139

## I. VIÐAUKI

### STJÓRNSÝSLUÁKVÆÐI VEGNA GERÐARVIÐURKENNINGAR

1. **Umsókn um EBE-gerðarviðurkenningu ökutækis**
  - 1.1. Framleiðandi skal leggja fram umsókn um EBE-gerðarviðurkenningu samkvæmt 4. mgr. 3. gr. tilskipunar 70/156/EBE fyrir gerð ökutækis með hliðsjón af búnaði þess til að koma í veg fyrir notkun án leyfis, ræsivarnarbúnaði og, ef við á, viðvörunarbúnaði.
  - 1.2. Fyrirmynd að upplýsingaskjalinu er að finna í 1. viðbæti við II. viðauka.
  - 1.3. Tækniþjónustan sem ber ábyrgð á prófunum vegna gerðarviðurkenningar skal fá eftirfarandi:
    - 1.3.1. Dæmigert ökutæki fyrir gerðina sem á að viðurkenna.
    - 1.3.2. Gerðarviðurkenningarvottorð fyrir uppsettan ræsivarnarbúnað/viðvörunarbúnað, ef þau eru fyrir hendi.
2. **Umsókn um EBE-gerðarviðurkenningu fyrir ræsivarnarbúnað ökutækis**
  - 2.1. Framleiðandi skal leggja fram umsókn um EBE-gerðarviðurkenningu fyrir gerð ræsivarnarbúnaðar sem íhluta eða aðskilinnar tæknieiningar samkvæmt 4. mgr. 3. gr. tilskipunar 70/156/EBE.
  - 2.2. Fyrirmynd að upplýsingaskjalinu er að finna í 2. viðbæti II. viðauka.
  - 2.3. Tækniþjónustan sem ber ábyrgð á prófunum vegna gerðarviðurkenningar skal fá eftirfarandi:
    - 2.3.1. Þrjú eintök af þeirri gerð ræsivarnarbúnaðar sem lögð er fram til viðurkenningar ásamt öllum íhlutum hans. Merkja skal helstu íhluta greinilega og óafmáanlega með viðskiptaheiti eða vörumerki umsækjanda og auðkenni íhlutans.
    - 2.3.2. Ökutæki með ræsivarnarbúnaðinum sem á að gerðarviðurkenna er umsækjandi velur í samráði við tækniþjónustuna.
3. **Umsókn um EBE-gerðarviðurkenningu fyrir viðvörunarbúnað ökutækis**
  - 3.1. Framleiðandi skal leggja fram umsókn um EBE-gerðarviðurkenningu fyrir gerð viðvörunarbúnaðar sem íhluta eða aðskilinnar tæknieiningar samkvæmt 4. mgr. 3. gr. tilskipunar 70/156/EBE.
  - 3.2. Fyrirmynd að upplýsingaskjalinu er að finna í 3. viðbæti II. viðauka.
  - 3.3. Tækniþjónustan sem ber ábyrgð á prófunum vegna gerðarviðurkenningar skal fá eftirfarandi:
    - 3.3.1. Þrjú eintök af þeirri gerð viðvörunarbúnaðar sem lögð er fram til viðurkenningar ásamt öllum íhlutum hans. Merkja skal helstu íhluta greinilega og óafmáanlega með viðskiptaheiti eða vörumerki umsækjanda og auðkenni íhlutans.
    - 3.3.2. Ökutæki með viðvörunarbúnaðinum sem á að gerðarviðurkenna er umsækjandi velur í samráði við tækniþjónustuna.
4. **Veiting EBE-gerðarviðurkenningar**
  - 4.1. EBE-gerðarviðurkenning skal veitt samkvæmt 3. og 4. mgr. 4. gr. tilskipunar 70/156/EBE ef viðeigandi kröfum er fullnægt.

- 4.2. Fyrirmynd að EBE-gerðarviðurkenningarvottorði er að finna í:
- 1. viðbæti III. viðauka vegna umsókna sem um getur í lið 1.1,
  - 2. viðbæti III. viðauka vegna umsókna sem um getur í lið 2.1,
  - 3. viðbæti III. viðauka vegna umsókna sem um getur í lið 3.1,
- 4.3. Allar viðurkenndar gerðir ökutækis, ræsivarnarbúnaðar eða viðvörunarbúnaðar skulu fá viðurkenningarnúmer í samræmi við ákvæði VII. viðauka við tilskipun 70/156/EBE. Sama aðildarríki er óheimilt að úthluta annarri gerð ökutækis, ræsivarnarbúnaðar eða viðvörunarbúnaðar sama númeri.

## 5. EBE-gerðarviðurkenningarkerki

- 5.1. Allur viðvörunarbúnaður og allur ræsivarnarbúnaður sem er í samræmi við gerð er hefur fengið viðurkenningu samkvæmt þessari tilskipun skal hafa EBE-gerðarviðurkenningarkerki. Merkið skal vera:

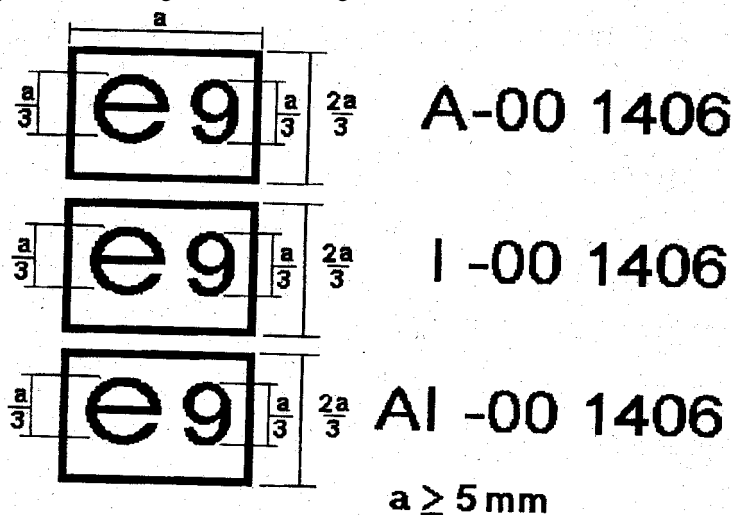
- 5.1.1. réttthyningur utan um lágstafinn „e“ og skal auðkennandi númer eða bókstafir aðildarríkisins sem veitir gerðarviðurkenninguna fylgja:

— „1“ fyrir Þýskaland,	— „12“ fyrir Austurríki,
— „2“ fyrir Frakkland,	— „13“ fyrir Lúxemborg,
— „3“ fyrir Ítalíu,	— „17“ fyrir Finnland,
— „4“ fyrir Holland,	— „18“ fyrir Danmörku,
— „5“ fyrir Svíþjóð,	— „21“ fyrir Portúgal,
— „6“ fyrir Belgíu,	— „23“ fyrir Grikkland,
— „9“ fyrir Spán,	— „IRL“ fyrir Írland.
— „11“ fyrir Breska konungsríkið,	

- 5.1.2. nálægt réttthyningnum er sett „grunnviðurkenningarnúmer“ sem er í 4. hluta gerðarviðurkenningarnúmersins er um getur í VII. viðauka við tilskipun 70/156/EBE og þar fyrir framan tölustafirnir tveir sem gefa til kynna raðnúmer síðustu meiriháttar tæknibreytingar á tilskipun 74/61/EBE þann dag sem gerðarviðurkenning var veitt. Í þessari tilskipun er raðnúmerið 00;

- 5.1.3. viðbótartáknið „A“ eða „I“ eða „AI“ gefur til kynna hvort íhlutinn eða aðskilda tæknieiningin er viðvörunartæki ökutækis eða ræsivarnarbúnaður eða blanda af þessu.

- 5.2. Sýnishorn af EBE-gerðarviðurkenningarkerki er að finna hér á eftir<sup>(1)</sup>:



<sup>(1)</sup> Viðurkenningarkerkið hér að framan er fest á viðvörunarbúnað ökutækisins eða ræsivarnarbúnað og sýnir að viðvörunarbúnaðurinn (A) eða ræsivarnarbúnaðurinn (I) eða samsettur búnaður viðvörunarbúnaðar og ræsivarnarbúnaðar (AI) hefur fengið viðurkenningu á Spáni (e 9) með grunnviðurkenningarnúmerinu 1406. Fyrstu tveir tölustafirnir (00) sýna að viðurkenningin var veitt samkvæmt þessari tilskipun.

5.3. Í stað gerðarviðurkenningarmerkisins sem lýst er í liðum 5.1 og 5.2 má gefa út samræmisvottorð fyrir hvert eintak viðvörunarbúnaðar ökutækis sem er boðið til sölu.

Ef framleiðandi viðvörunarbúnaðar ökutækis afhendir framleiðanda ökutækis ómerktan viðurkenndan viðvörunarbúnað ökutækis til þess að setja á eitt eða fleiri sýnishorn ökutækis sem upprunalegan búnað skal hann afhenda framleiðanda ökutækisins nægilega mörg samræmisvottorð til þess að hann geti fengið ökutækið viðurkennt samkvæmt II. hluta VI. viðauka við þessa tilskipun.

Ef viðvörunarbúnaður ökutækis er gerður úr mörgum íhlutum skulu helstu íhlutar hafa tilvísunarmerki og á samræmisvottorði skal vera skrá yfir slík tilvísunarmerki.

Fyrirmynd að samræmisvottorði er að finna í 1. viðbæti við þennan viðauka.

**6. Breytingar á gerð og á viðurkenningu**

6.1. Ákvæði 5. gr. tilskipunar 70/156/EBE gilda þegar gerðar eru breytingar á gerð ökutækis, ræsivarnarbúnaðar eða viðvörunarbúnaðar ökutækis sem er viðurkennd samkvæmt þessari tilskipun.

**7. Samræmi í framleiðslu**

7.1. Gera ber ráðstafanir til að tryggja samræmi í framleiðslu í samræmi við ákvæði 10. gr. tilskipunar 70/156/EBE.

*1. viðbætur*

**Fyrirmynd að samræmisvottorði**

Ég undirritaður .....votta að viðvörunarbúnaður ökutækis sem er lýst hér á eftir  
(föðurnafn og skírnarnafn)

Tegund:

Gerð:

er í fullkomnu samræmi við þá gerð sem fékk viðurkenningu.....hinn .....  
(viðurkenningarstaður) (dagsetning)

eins og lýst er á EBE-gerðarviðurkenningavottorðinu með viðurkenningarnúmerinu: .....

Auðkenni helsta (helstu) íhluta:

Íhluti: ..... Merki: .....  
.....  
.....

Gjört í: ..... hinn: .....

Fullt heimilisfang framleiðanda og stimpill:

Undirskrift:.....  
(tilgreinið stöðu)

## II. VIÐAUKI

### UPPLÝSINGASKJÖL

#### 1. viðbætur

#### Upplýsingaskjal nr...

í samræmi við I. viðauka við tilskipun ráðsins 70/156/EBE sem fjallar um EBE-gerðarviðurkenningu ökutækis með tilliti til búnaðar til að koma í veg fyrir notkun án leyfis(\*)

(Tilskipun 74/61/EBE, eins og henni var síðast breytt með tilskipun ... /... /EB)

Eftirfarandi upplýsingar skal gefa í þrítí og með efnisyfirliti, ef við á. Teikningar, ef einhverjar eru, skulu vera í hæfilegum hlutföllum og nægilega nákvæmar í A4 stærð eða brotnar saman í þá stærð. Ljósmyndir, ef einhverjar eru, skulu einnig vera nægilega nákvæmar.

Ef rafknúinn stjórnþúnaður er í þúnaði, íhlutum eða aðskildum tæknieiningum skulu fylgja upplýsingar um hvernig hann vinnur.

#### 0. Almenn

- 0.1. Tegund (viðskiptaheiti framleiðanda):
- 0.2. Gerð og almenn verslunarheiti:
- 0.3. Gerðarauðkenni ef slíkt er á ökutækinu (b):
  - 0.3.1. Staðsetning auðkennisins:
- 0.4. Ökutækjaflokkur (c):
- 0.5. Nafn og heimilisfang framleiðanda:
- 0.8. Heimilisfang samsetningarverksmiðju eða -verksmiðja:

#### 1. Almennir smíðaeiginleikar ökutækisins

- 1.1. Ljósmyndir og/eða teikningar af dæmigerðu ökutæki:

#### 12. Ýmislegt

- 12.2. Búnaður til að koma í veg fyrir notkun ökutækisins án leyfis
  - 12.2.1. Varnarþúnaður
    - 12.2.1.1. Nákvæm lýsing á gerð ökutækis með tilliti til fyrirkomulags og hönnunar á stjórnækjum eða þeirri einingu sem varnarþúnaðurinn verkar á:
    - 12.2.1.2. Teikning af varnarþúnaði og uppsetningu hans á ökutækinu:
    - 12.2.1.3. Tæknilysing á þúnaðinum:
    - 12.2.1.4. Nákvæmar upplýsingar um talnakerfi lássins sem er notaður:
    - 12.2.1.5. Ræsivarnarþúnaður ökutækisins
      - 12.2.1.5.1. Gerðarviðurkenningarnúmer, ef það er fyrir hendi:

(\*) Númer liða og neðanmálsgreina í þessu upplýsingaskjali svara til númera og neðanmálsgreina í I. viðauka við tilskipun 70/156/EBE. Liðum sem varða ekki þessa tilskipun er sleppt.

- 12.2.1.5.2. Fyrir ræsivarnarbúnað sem hefur ekki verið viðurkenndur:
  - 12.2.1.5.2.1. Nákvæm tæknilýsing á ræsivarnarbúnaði ökutækis og ráðstafanir til að koma í veg fyrir gangsetningu af vangá:
  - 12.2.1.5.2.2. Kerfi(n) sem ræsivarnarbúnaður ökutækisins virkar á:
  - 12.2.1.5.2.3 Fjöldi virkra jafngilda kóða, ef við á:
- 12.2.2. Viðvörunarbúnaður, ef hann er fyrir hendi
  - 12.2.2.1. Gerðarviðurkenningarnúmer, ef það er til:
  - 12.2.2.2. Fyrir viðvörunarbúnað sem hefur ekki verið viðurkenndur:
    - 12.2.2.2.1. Nákvæm lýsing á viðvörunarbúnaðinum og þeim hlutum ökutækisins er tengjast uppsettum viðvörunarbúnaði:
    - 12.2.2.2.2. Skrá yfir helstu íhluta í viðvörunarbúnaði:



## 2. viðbætur

### Upplýsingaskjal nr....

#### varðandi EBE-gerðarviðurkenningu ræsivarnarbúnaðar ökutækis sem íhluta eða aðskilinnar tæknieiningar

(Tilskipun 74/61/EBE, eins og henni var síðast breytt með tilskipun ... /... /EB)

Eftirfarandi upplýsingar skal gefa í þrítí og með efnisyfirliti, ef við á. Teikningar, ef einhverjar eru, skulu vera í hæfilegum hlutföllum og nægilega nákvæmar í A4 stærð eða brotnar saman í þá stærð. Ljósmyndir, ef einhverjar eru, skulu einnig vera nægilega nákvæmar.

Ef rafknúinn stjórnubúnaður er í búnaði, íhlutum eða aðskildum tæknieiningum skulu fylgja upplýsingar um hvernig hann vinnur.

#### 0. Almenn

- 0.1. Tegund (viðskiptaheiti framleiðanda):
- 0.2. Gerð og almenn verslunarheiti:
- 0.5. Nafn og heimilisfang framleiðanda:
- 0.7. Staðsetning og aðferð við að festa EBE-gerðarviðurkenningarmerkið, ef um er að ræða íhluta og aðskildar tæknieiningar:
- 0.8. Heimilisfang samsetningarverksmiðju eða -verksmiðja:

#### 1. Lýsing búnaðarins

- 1.1. Nákvæm tæknilysing á búnaðinum, meðal annars á ráðstöfunum til að koma í veg fyrir gangsetningu af vangá:
- 1.2. Kerfi ökutækisins sem búnaðurinn virkar á:
- 1.3. Aðferð við að tengja/aftengja búnað:
- 1.4. Fjöldi virkra jafngildra kóða, ef við á:
- 1.5. Skrá yfir helstu íhluta búnaðarins og tilvísunarmerki þeirra, ef við á:

#### 2. Teikningar

- 2.1. Teikningar af helstu íhlutum búnaðarins (teikningarnar verða að sýna hvar EBE-gerðarviðurkenningarmerkið eða tilvísunarmerkið á að koma, eftir því sem við á):

#### 3. Leiðbeiningar

- 3.1. Skrá yfir ökutæki sem setja á búnaðinn í:
- 3.2. Lýsing á aðferð við uppsetningu, skýrð með ljósmyndum og/eða teikningum:
- 3.3. Leiðbeiningar um notkun:
- 3.4. Leiðbeiningar um viðhald, ef við á:

## 3. viðbætur

## Upplýsingaskjal nr. ...

**varðandi EBE-gerðarviðurkenningu viðvörunarbúnaðar ökutækis sem íhluta eða aðskilinnar tæknieiningar**

(Tilskipun 74/61/EBE, eins og henni var síðast breytt með tilskipun ... /... /EB)

Eftirfarandi upplýsingar skal gefa í þrítí og með efnisyfirliti, ef við á. Teikningar, ef einhverjar eru, skulu vera í hæfilegum hlutföllum og nægilega nákvæmar í A4 stærð eða brotnar saman í þá stærð. Ljósmyndir, ef einhverjar eru, skulu einnig vera nægilega nákvæmar.

Ef rafknúinn stjórnþúnaður er í þúnaði, íhlutum eða aðskildum tæknieiningum skulu fylgja upplýsingar um hvernig hann vinnur.

**0. Almenn**

- 0.1. Tegund (viðskiptaheiti framleiðanda):
- 0.2. Gerð og almenn verslunarheiti:
- 0.5. Nafn og heimilisfang framleiðanda:
- 0.7. Staðsetning og aðferð við að festa EBE-gerðarviðurkenningarmerkið, ef um er að ræða íhluta og aðskildar tæknieiningar:
- 0.8. Heimilisfang samsetningarverksmiðju eða -verksmiðja:

**1. Lýsing þúnaðarins**

- 1.1. Nákvæm tæknilýsing á þúnaðinum, meðal annars ráðstöfunum til að koma í veg fyrir tilefnislausar viðvaranir:
- 1.2. Vernd sem þúnaðurinn býður upp á:
- 1.3. Aðferð við að tengja/aftengja þúnað:
- 1.4. Fjöldi virkra jafngilda kóða, ef við á:
- 1.5. Skrá yfir helstu íhluta þúnaðarins og tilvísunarmerki þeirra, ef við á:

**2. Teikningar**

- 2.1. Teikningar af helstu íhlutum þúnaðarins (teikningarnar verða að sýna hvar EBE-gerðarviðurkenningarmerkið eða tilvísunarmerkið á að koma, eftir því sem við á):

**3. Leiðbeiningar**

- 3.1. Skrá yfir ökutæki sem setja á þúnaðinn á:
- 3.2. Lýsing á uppsetningu, skýrð með ljósmyndum og/eða teikningum:
- 3.3. Leiðbeiningar um notkun:
- 3.4. Leiðbeiningar um viðhald, ef við á:

### III. VIÐAUKI

#### VOTTORÐ UMEBE-GERÐARVIÐURKENNINGU

##### 1. viðbætur

#### FYRIRMYND

(Hámarksstærð: A4 (210 × 297 mm))

#### VOTTORÐ UM EBE-GERÐARVIÐURKENNINGU

Stimpill yfirvalds

Tilkynning um:

- gerðarviðurkenningu<sup>(1)</sup>
- útvíkkun gerðarviðurkenningar<sup>(1)</sup>
- sýnjun gerðarviðurkenningar<sup>(1)</sup>
- afturköllun gerðarviðurkenningar<sup>(1)</sup>

á gerð ökutækis/íhluta/aðskilinnar tæknieiningar<sup>(1)</sup> með hliðsjón af tilskipun ...../...../EB, eins og henni var síðast breytt með tilskipun ...../...../EB.

Gerðarviðurkenningarnúmer:

Ástæða fyrir útvíkkun:

#### I. HLUTI

- 0.1. Tegund (viðskiptaheiti framleiðandans):
- 0.2. Gerð og almenn verslunarheiti:
- 0.3. Gerðarauðkenni ef slíkt er á ökutækinu/íhlutanum/aðskildu tæknieiningunni<sup>(1)(2)</sup>:
- 0.3.1. Staðsetning auðkennisins:
- 0.4. Ökutækjaflokkur<sup>(3)</sup>:
- 0.5. Nafn og heimilisfang framleiðanda:
- 0.7. Staðsetning og aðferð við að festa EBE-gerðarviðurkenningarkerkið, ef um er að ræða íhluta og aðskildar tæknieiningar:
- 0.8. Heimilisfang samsetningarverksmiðju eða -verksmiðja:

#### II. HLUTI

1. Frekari upplýsingar (þar sem við á): Sjá viðbót
2. Tækniþjónusta sem annast prófanirnar:
3. Dagsetning prófunarskýrslu:
4. Númer prófunarskýrslu:
5. Athugasemdir (ef einhverjar eru): Sjá viðbót
6. Staður:
7. Dagsetning:
8. Undirskrift:
9. Meðfylgjandi er skrá yfir innihald upplýsingasafnsins sem viðurkenningaryfirvöld varðveita en það má fá afhent sé þess óskað.

<sup>(1)</sup> Strikið út það sem á ekki við.

<sup>(2)</sup> Ef í auðkenningu á gerð eru rittákn sem varða ekki lýsingu á gerð ökutækis, íhluta eða aðskilinnar tæknieiningar sem þetta upplýsingaskjal nær til skal setja spurningarkerki í stað rittáknanna (t.d. ABC??123??).

<sup>(3)</sup> Í samræmi við skilgreininguna í A-hluta II. viðauka við tilskipun 70/156/EBE.

*Viðbót við EBE-gerðarviðurkenningarvottorð nr. ...*

varðandi gerðarviðurkenningu ökutækis með hliðsjón af tilskipun 74/61/EBE, eins og henni var síðast breytt með tilskipun ... /... /EB

1. Viðbótarupplýsingar:
  - 1.1. Stutt lýsing á búnaði til að koma í veg fyrir notkun án leyfis og þeim hlutum ökutækis sem hann hefur áhrif á:
  - 1.2. Stutt lýsing á ræsivarnarbúnaði:
  - 1.3. Stutt lýsing á viðvörunarbúnaði og málspennu hans<sup>(1)</sup>, ef við á:
5. Athugasemdir:

<sup>(1)</sup> Aðeins tilgreint fyrir viðvörunarbúnað ökutækis sem nota á í ökutækjum með aðra málspennu en 12 volt.

## 2. viðbætur

**FYRIRMYND**

(Hámarksstærð: A4 (210 × 297 mm))

**VOTTORÐ UM EBE-GERÐARVIÐURKENNINGU**

Stimpill yfirvalds

Tilkynning um:

- gerðarviðurkenningu<sup>(1)</sup>
- útvíkkun gerðarviðurkenningar<sup>(1)</sup>
- synjun gerðarviðurkenningar<sup>(1)</sup>
- afturköllun gerðarviðurkenningar<sup>(1)</sup>

á gerð ökutækis/íhluta/aðskilinnar tæknieiningar<sup>(1)</sup> með hliðsjón af tilskipun [20mm]...../...../EB, eins og henni var síðast breytt með tilskipun ...../...../EB.

Gerðarviðurkenningarnúmer:

Ástæða fyrir útvíkkun:

**I. HLUTI**

- 0.1. Tegund (viðskiptaheiti framleiðandans):
- 0.2. Gerð og almenn verslunarheiti:
- 0.3. Gerðarauðkenni, ef slíkt er á ökutækinu/íhlutanum/aðskildu tæknieiningunni<sup>(1)(2)</sup>:
- 0.3.1. Staðsetning auðkennisins:
- 0.4. Ökutækjaflokkur<sup>(3)</sup>:
- 0.5. Nafn og heimilisfang framleiðanda:
- 0.7. Staðsetning og aðferð við að festa EBE-gerðarviðurkenningarkerkið, ef um er að ræða íhluta og aðskildar tæknieiningar:
- 0.8. Heimilisfang samsetningarverksmiðju eða -verksmiðja:

**II. HLUTI**

1. Frekari upplýsingar (þar sem við á): Sjá viðbót
2. Tækniþjónusta sem annast prófanirnar:
3. Dagsetning prófunarskýrslu:
4. Númer prófunarskýrslu:
5. Athugasemdir (ef einhverjar eru): Sjá viðbót
6. Staður:
7. Dagsetning:
8. Undirskrift:
9. Meðfylgjandi er skrá yfir innihald upplýsingasafnsins sem viðurkenningaryfirvöld varðveita en það má fá afhent sé þess óskað.

<sup>(1)</sup> Strikið út það sem á ekki við.

<sup>(2)</sup> Ef í auðkenningu á gerð eru rittákn sem varða ekki lýsingu á gerð ökutækis, íhluta eða aðskilinnar tæknieiningar sem þetta upplýsingaskjal nær til skal setja spurningarkerki í stað rittáknanna (t.d. ABC??123??).

<sup>(3)</sup> Í samræmi við skilgreininguna í A-hluta II. viðauka við tilskipun 70/156/EBE.

*Viðbót við EBE-gerðarviðurkenningarvottorð nr. ...*

varðandi gerðarviðurkenningu ræsivarnarbúnaðar ökutækis sem aðskilinnar tæknieiningar með hliðsjón af tilskipun 74/61/EBE, eins og henni var síðast breytt með tilskipun ... /... /EB

1. Viðbótarupplýsingar:
  - 1.1. Viðskiptaheiti eða -merki ræsivarnarbúnaðar:
  - 1.2. Gerð ræsivarnarbúnaðar:
  - 1.3. Stutt lýsing á ræsivarnarbúnaði:
  - 1.4. Skrá yfir ökutæki sem setja á ræsivarnarbúnaðinn í:
  - 1.5. Gerðir ökutækja sem ræsivarnarbúnaðurinn hefur verið prófaður á:
  - 1.6. Skrá yfir helstu íhluta ræsivarnarbúnaðarins, greinilega tilgreinda:
5. Athugasemdir:

## 3. viðbætur

**FYRIRMYND**

(Hámarksstærð: A4 (210 × 297 mm))

**VOTTORÐ UM EBE-GERÐARVIÐURKENNINGU**

Stimpill yfirvalds

Tilkynning um:

- gerðarviðurkenningu<sup>(1)</sup>
- útvíkkun gerðarviðurkenningar<sup>(1)</sup>
- sýnjun gerðarviðurkenningar<sup>(1)</sup>
- afturköllun gerðarviðurkenningar<sup>(1)</sup>

á gerð ökutækis/íhluta/aðskilinnar tæknieiningar<sup>(1)</sup> með hliðsjón af tilskipun ...../...../EB, eins og henni var síðast breytt með tilskipun ...../...../EB.

Gerðarviðurkenningarnúmer:

Ástæða fyrir útvíkkun:

**I. HLUTI**

- 0.1. Tegund (viðskiptaheiti framleiðandans):
- 0.2. Gerð og almenn verslunarheiti:
- 0.3. Gerðarauðkenni ef slíkt er á ökutækinu/íhlutanum/aðskildu tæknieiningunni<sup>(1)(2)</sup>:
- 0.3.1. Staðsetning auðkennisins:
- 0.4. Ökutækjaflokkur<sup>(3)</sup>:
- 0.5. Nafn og heimilisfang framleiðanda:
- 0.7. Staðsetning og aðferð við að festa EBE-gerðarviðurkenningarkerkið, ef um er að ræða íhluta og aðskildar tæknieiningar:
- 0.8. Heimilisfang samsetningarverksmiðju eða -verksmiðja:

**II. HLUTI**

1. Frekari upplýsingar (þar sem við á): Sjá viðbót
2. Tækniþjónusta sem annast prófanirnar:
3. Dagsetning prófunarskýrslu:
4. Númer prófunarskýrslu:
5. Athugasemdir (ef einhverjar eru): Sjá viðbót
6. Staður:
7. Dagsetning:
8. Undirskrift:
9. Meðfylgjandi er skrá yfir innihald upplýsingasafnsins sem viðurkenningaryfirvöld varðveita en það má fá afhent sé þess óskað.

<sup>(1)</sup> Strikið út það sem á ekki við.

<sup>(2)</sup> Ef í auðkenningu á gerð eru rittákn sem varða ekki lýsingu á gerð ökutækis, íhluta eða aðskilinnar tæknieiningar sem þetta upplýsingaskjal nær til skal setja spurningarkerki í stað rittáknanna (t.d. ABC??123??).

<sup>(3)</sup> Í samræmi við skilgreininguna í A-hluta II. viðauka við tilskipun 70/156/EBE.

*Viðbót við EBE-gerðarviðurkenningavottorð nr. ...*

varðandi gerðarviðurkenningu fyrir viðvörunarbúnað ökutækis sem aðskilinnar tæknieiningar með hliðsjón af tilskipun 74/61/EBE, eins og henni var síðast breytt með tilskipun ... /... /EB

1. Viðbótarupplýsingar:
  - 1.1. Viðskiptaheiti eða -merki viðvörunarbúnaðar:
  - 1.2. Gerð viðvörunarbúnaðar:
  - 1.3. Stutt lýsing á viðvörunarbúnaði:
  - 1.4. Skrá yfir ökutæki sem setja á viðvörunarbúnaðinn í:
  - 1.5. Gerðir ökutækja sem viðvörunarbúnaðurinn hefur verið prófaður á:
  - 1.6. Skrá yfir helstu íhluta viðvörunarbúnaðarins, greinilega tilgreinda:
5. Athugasemdir:



## IV. VIÐAUKI

### GILDISSVIÐ, SKILGREININGAR OG KRÖFUR VEGNA BÚNAÐAR TIL AÐ KOMA Í VEG FYRIR NOTKUN ÁN LEYFIS

#### 1. Gildissvið

- 1.1. Öll ökutæki í flokki  $M_1$  og  $N_1$ , samkvæmt skilgreiningu í A-hluta II. viðauka við tilskipun 70/156/EBE, skulu hafa búnað til að koma í veg fyrir notkun án leyfis sem uppfyllir kröfur sem eru settar fram í 3. og 4. lið.
- 1.2. Uppsetning búnaðarins á ökutæki úr öðrum flokkum er valfrjáls en ef hann er settur upp skal hann vera í samræmi við ákvæði þessa viðauka.

#### 2. Skilgreiningar

Í þessum viðauka er merking eftirfarandi hugtaka sem hér segir:

- 2.1. „gerð ökutækis“: flokkur vélknúinna ökutækja sem eru ekki frábrugðin með tilliti til eftirfarandi aðalatriða:
  - 2.1.1. tegundarheitis framleiðanda,
  - 2.1.2. fyrirkomulags og hönnunar þess eða þeirra íhluta í ökutæki sem búnaðurinn til að koma í veg fyrir notkun án leyfis verkar á;
  - 2.1.3. gerðar búnaðar til að koma í veg fyrir notkun án leyfis;
- 2.2. „búnaður til að koma í veg fyrir notkun án leyfis“: búnaður sem er hannaður til að koma í veg fyrir eðlilega gangsetningu hreyfils eða annars aðalafgjafa ökutækis án leyfis, auk minnst einnar gerðar annars búnaðar sem:
  - læsir stýrisbúnaði,
  - læsir gírkassa, eða
  - læsir gírskiptingu;
- 2.3. „stýrisbúnaður“: stjórnvölur, stýrissúla og festingar hennar, stýrisás, stýrisvél og allir aðrir íhlutar sem hafa áhrif á virkni búnaðar til að koma í veg fyrir notkun án leyfis;
- 2.4. „talnakerfi“: sérhannað og sérsníðað afbrigði læsibúnaðar sem virkar þegar hann er virkjaður með réttum hætti;
- 2.5. „lykill“: hvers konar búnaður sem er hannaður og sníðaður til að ganga á læsibúnaði sem fer einungis í gang með lyklinum;
- 2.6. „veltikóði“: rafeindakóði með nokkrum þáttum en samsetning þeirra breytist af handahófi eftir hverja aðgerð sendieiningar.

#### 3. Almennar forskriftir

- 3.1. Búnaður til að koma í veg fyrir notkun án leyfis skal vera þannig úr garði gerður að nauðsynlegt sé að aftengja hann:

- 3.1.1. til að ræsa hreyfilinn með venjulegum hætti; og
- 3.1.2. til að aka ökutækinu eða hreyfa það áfram með eigin vélarafli.
- 3.2. Kröfur liðar 3.1 skal uppfylla með því að nota aðeins einn lykil.
- 3.3. Ekki skal vera unnt að fjarlægja lykil úr kerfi sem er gangsett með lykli áður en búnaðurinn sem um getur í lið 3.1 hefur verið gangsettur eða stilltur á gangsetningu, nema í því tilviki sem kveðið er á um í lið 4.1.5.
- 3.4. Búnaður til að koma í veg fyrir notkun án leyfis sem um getur í lið 3.1 og þeir fhlutar ökutækis sem hann verkar á skal þannig úr garði gerður að ekki sé hægt að aftengja hann hratt og án þess að vekja athygli né gera hann óvirkan eða eyðileggja svo sem með því að nota ódýr verkfæri, búnað eða tæki sem auðvelt er að fela og almenningur hefur greiðan aðgang að.
- 3.5. Búnaður til að koma í veg fyrir notkun án leyfis skal festur á ökutækið sem hluti af varanlegum búnaði (það er búnaði sem framleiðandi ökutækis setur á ökutækið áður en það er selt í fyrsta sinn í smásölu). Honum skal þannig komið fyrir að ekki sé hægt að fjarlægja hann í læstri stöðu nema með sérstökum verkfærum þótt hlíf hans hafi verið fjarlægð. Sé hægt að gera búnað til að koma í veg fyrir notkun án leyfis óvirkan með því að fjarlægja skrúfur skulu þær huldar með hluta af læsta varnarbúnaðinum, nema því aðeins að um sé að ræða skrúfur sem ekki er hægt að fjarlægja.
- 3.6. Í vélrænum læsibúnaði skulu vera í það minnsta 1 000 mismunandi afbrigði eða jafnmörg framleiddum ökutækjum ef þau eru færri en 1 000. Tíðni milli þess sem lykill gengur að skrá í ákveðinni gerð ökutækis skal vera um það bil eitt skipti af hverjum 1°000.
- 3.7. Rafmagns-/rafeindalæsisbúnaður, til að mynda fjarstýring, með minnst 50 000 afbrigði og innbyggða veltikóða og/eða að minnsta kosti 10 daga skammtíma, eða mest 5 000 afbrigði á sólarhring miðað við minnst 50 000 afbrigði.
- 3.8. Kóði lykils og láss skal ekki vera sjáanlegur.
- 3.9. Lásinn skal vera hannaður, framleiddur og honum komið fyrir á þann hátt að ekki sé hægt að snúa valsinum þegar hann er í læstri stöðu með því að beita snúningsátaki sem er minna en 2,45 Nm með neinu öðru en réttum lykli, og
  - 3.9.1. ef valsinn er með pinna, að ekki séu fleiri en tvær eins, samliggjandi raufar sem virka í sömu átt og ekki meira en 60% af eins raufum, eða
  - 3.9.2. ef valsinn er með skífu, að ekki séu fleiri en tvær eins, samliggjandi raufar sem virka í sömu átt og ekki meira en 50% af eins raufum.
- 3.10. Búnaður til að koma í veg fyrir notkun án leyfis skal þannig úr garði gerður að engin hætta sé að hann bili þegar hreyfill er í gangi, einkum ef fyrir hendi er hindrun sem líklegt má telja að dragi úr öryggi.
  - 3.10.1. Ekki má vera unnt að gangsetja búnað til að koma í veg fyrir notkun án leyfis nema stilla stjórnþæki hreyfils fyrst á stöðvun og framkvæma síðan aðgerð sem er ekki óhindrað framhald af stöðvun hreyfils.
  - 3.10.2. Ef það að fjarlægja lykil úr búnaði til að koma í veg fyrir notkun án leyfis setur hann í gang skal annaðhvort þurfa að hreyfa búnaðinn um 2 mm hið minnsta, eða í honum vera hnekkingarbúnaður til að koma í veg fyrir að lykillinn sé tekinn úr eða dreginn út að hluta af vangá.
- 3.11. Einungis er heimilt að nota viðbótarafi þegar læsa og/eða aflæsa á búnaði til að koma í veg fyrir notkun án leyfis. Búnaðinum skal jafnan haldið í vinnslustöðu með hverjum þeim hætti sem er viðeigandi sem krefst ekki orkugjafa.

- 3.12. Ekki skal vera mögulegt að gangsetja hreyfil ökutækisins með venjulegum hætti fyrr en búnaður til að koma í veg fyrir notkun án leyfis hefur verið gerður óvirkur.
- 3.13. Ekki skal heimila búnað til að koma í veg fyrir notkun án leyfis sem kemur í veg fyrir að unnt sé að losa um hemla ökutækisins.
- 3.14. Ef í búnaði til að koma í veg fyrir notkun án leyfis er viðvörunarbúnaður fyrir ökumann skal hann fara í gang þegar ökumaður opnar ökumannsdýr, nema búið sé að gangsetja búnaðinn og ökumaður tekið lykilinn.

#### 4. Sérstakar forskriftir

Til viðbótar almennum forskriftum sem mælt er fyrir um í 3. lið skal búnaður til að koma í veg fyrir notkun án leyfis uppfylla þau sérstöku skilyrði sem lýst er hér á eftir:

- 4.1. Búnaður til að koma í veg fyrir notkun án leyfis sem verkar á stýrisbúnað
  - 4.1.1. Búnaður til að koma í veg fyrir notkun án leyfis sem verkar á stýrisbúnað skal gera stýrisbúnað óvirkan. Áður en hreyfill er ræstur verður að koma eðlilegri stýrisbúnaði aftur í samt horf.
  - 4.1.2. Þegar búnaður til að koma í veg fyrir notkun án leyfis er gangsettur má ekki vera hægt að koma í veg fyrir að búnaðurinn virki.
  - 4.1.3. Búnaðurinn til að koma í veg fyrir notkun án leyfis verður áfram að uppfylla kröfur liða 3.10, 4.1.1, 4.1.2 og 4.1.4 eftir að hafa verið læst 2 500 sinnum í hvora átt í slitprófun sem tilgreind er í 1. viðbæti.
  - 4.1.4. Búnaðurinn til að koma í veg fyrir notkun án leyfis skal í virkri stöðu fullnægja einu af eftirfarandi viðmiðum:
    - 4.1.4.1. Hann á að vera nægilega sterkbyggður til að þola 300 Nm snúningsátak í kyrrstöðu sem er beitt um ás stýrisvalar í báðar áttir án þess að skemma stýrisbúnaðinn og skerða þannig öryggi við akstur.
    - 4.1.4.2. Í honum skal vera tæknibúnaður sem er lætur hann gefa eftir eða hlaupa þannig að læsibúnaðurinn þoli í það minnsta 100 Nm snúningsátak annaðhvort samfellt eða með jöfnu millibili. Læsibúnaður verður að þola þetta snúningsátak eftir prófunina sem tilgreind er í 2. viðbæti.
    - 4.1.4.3. Í honum skal vera tæknibúnaður sem leyfir stýrishjóli að snúast frjálst um fastan stýrisvölinn. Tæknibúnaður til festingar skal vera nægilega sterkbyggður til að þola 200 Nm snúningsátak um ás stýrisvalarins í báðar áttir í kyrrstöðu.
  - 4.1.5. Ef búnaður til að koma í veg fyrir notkun án leyfis er þannig að hægt sé að fjarlægja lykil úr annarri stöðu en þeirri sem gerir stýri óvirkt skal ekki vera hægt að komast í þá stöðu og fjarlægja lykilinn af vangá.
  - 4.1.6. Búnaðurinn telst uppfylla kröfur þótt íhlutur bili þannig að ekki sé auðvelt að uppfylla kröfur um snúningsátak í liðum 4.1.4.1, 4.1.4.2 og 4.1.4.3 ef stýriskerfi helst enn fast.
- 4.2. Búnaður sem verkar á gírskiptingu
  - 4.2.1. Búnaður til að koma í veg fyrir notkun án leyfis sem verkar á gírskiptingu skal koma í veg fyrir að drifhjól ökutækis snúist.
  - 4.2.2. Þegar búnaður til að koma í veg fyrir notkun án leyfis er gangsettur má ekki vera hægt að koma í veg fyrir að búnaðurinn virki.

- 4.2.3. Ekki má vera hægt að festa girskiptingu af vangá þegar lykillinn er í læsingu búnaðar til að koma í veg fyrir notkun án leyfis, jafnvel þótt búnaður til að koma í veg fyrir ræsingu hreyfils sé tengdur eða stilltur á tengingu.
- 4.2.4. Búnaður til að koma í veg fyrir notkun án leyfis skal þannig hannaður og smíðaður að hann haldi fullri virkni jafnvel eftir að hafa verið læst 2 500 sinnum í hvora átt og nokkurt slit hafi orðið af þeim sökum.
- 4.2.5. Ef búnaður til að koma í veg fyrir notkun án leyfis er þannig að hægt sé að fjarlægja lykil úr annarri stöðu en læstri stöðu girskiptingar skal ekki vera hægt að komast í þá stöðu og fjarlægja lykilinn af vangá.
- 4.2.6. Búnaður til að koma í veg fyrir notkun án leyfis skal vera nægilega sterkbyggður til að þola 50% meira snúningsátak en það hámarkssnúningsátak sem hægt er að beita á girskiptinguna í kyrrstöðu við eðlilegar aðstæður, án þess að valda skemmdum sem gætu dregið úr öryggi. Þegar stig snúningsátaks til prófunar er ákvarðað skal ekki taka mið af hámarkssnúningsátaki hreyfils heldur hámarkssnúningsátaki tengslisbúnaðar eða sjálfskiptingar.
- 4.3. Búnaður til að koma í veg fyrir notkun á leyfis sem verkar á girkassa
- 4.3.1. Búnaður til að koma í veg fyrir notkun á leyfis sem verkar á girkassa verður að geta komið í veg fyrir að hægt sé að skipta um gir.
- 4.3.2. Ef um er að ræða beinskipta girkassa skal vera hægt að læsa girstöng í bakkgir eingöngu; að auki má vera hægt að læsa girkassa í hlutlausri stöðu.
- 4.3.3. Ef um er að ræða sjálfskipta girkassa skal vera hægt að læsa þeim í kyrrstöðustillingu eingöngu, sé hún fyrir hendi; að auki má vera hægt að læsa girkassa í hlutlausri stöðu og/eða bakkgir.
- 4.3.4. Ef um er að ræða sjálfskipta girkassa þar sem ekki er gert ráð fyrir kyrrstöðustillingu skal vera hægt að læsa þeim í eftirtöldum stillingum eingöngu: hlutlausri stöðu og/eða bakkgir.
- 4.3.5. Búnaður til að koma í veg fyrir notkun án leyfis skal hannaður og smíðaður þannig að hann haldi fullri virkni jafnvel eftir að hafa verið læst 2 500 sinnum í hvora átt og nokkurt slit af þeim sökum.
5. **Rafvélrænn og raftæknilegur búnaður til að koma í veg fyrir notkun án leyfis**

Rafvélrænn og raftæknilegur búnaður til að koma í veg fyrir notkun án leyfis skal uppfylla kröfur 3. og 4. liðar hér að framan og 5. liðar í V. viðauka, að breyttu breytanda.

*1. viðbætur***Aðferð við að prófa slit búnaðar til að koma í veg fyrir notkun án leyfis sem verkar á stýrið****1. Prófunarbúnaður**

## 1.1. Í prófunarbúnaði:

- 1.1.1. skulu vera viðeigandi festingar fyrir sýnishorn af stýri með búnaði til að koma í veg fyrir notkun án leyfis, eins og skilgreint er í lið 2.2. í IV. viðauka;
- 1.1.2. skal búnaður til að koma í veg fyrir notkun án leyfis tengdur eða aftengdur með lykli;
- 1.1.3. skal stýrisás snúast í tengslum við búnað til að koma í veg fyrir notkun án leyfis.

**2. Prófunaraðferð**

- 2.1. Sýnishorn af stýri með búnaði til koma í veg fyrir notkun án leyfis er sett á festinguna sem vísað er til í lið 1.1.1.
- 2.2. Í einni prófunarumferð skulu eftirfarandi aðgerðir framkvæmdar:
  - 2.2.1. Upphafsstaða. Aftengja skal búnað til að koma í veg fyrir notkun án leyfis og stýrisás snúid í þá stöðu er hindrar að búnaðurinn fari í gang, nema hann sé af þeirri gerð sem hægt er að læsa í hvaða stöðu stýris sem er.
  - 2.2.2. Stíllt á virka stöðu. Færa skal búnað til að koma í veg fyrir notkun án leyfis úr óvirkri stöðu í virka stöðu með því að nota lykilinn.
  - 2.2.3. Virk staða<sup>(1)</sup>. Stýrisveli skal snúid þannig að snúningsátakið á hann verði  $40 \text{ Nm} \pm 2 \text{ Nm}$  þegar búnaður til að koma í veg fyrir notkun án leyfis er tengdur.
  - 2.2.4. Óvirk staða. Gera skal búnað til að koma í veg fyrir notkun án leyfis óvirkan með venjulegum aðferðum og draga snúningsátak niður í ekki neitt til að auðvelda aftengingu.
  - 2.2.5. Endurstilling<sup>(1)</sup>. Stýrisveli skal snúid í þá stöðu sem kemur í veg fyrir tengingu búnaðar til að koma í veg fyrir notkun án leyfis.
  - 2.2.6. Öfugur snúningur. Ferli sem er lýst í liðum 2.2.2, 2.2.3, 2.2.4 og 2.2.5 er endurtekið en í gagnstæða snúningsátt stýrisvalarins.
  - 2.2.7. Hlé milli tveggja tenginga í röð á búnaðinum skal vara minnst í 10 sekúndur.
- 2.3. Slitferlið skal endurtekið eins oft og tilgreint er í lið 4.1.3. í IV. viðauka.

<sup>(1)</sup> Ef búnaður til að koma í veg fyrir notkun án leyfis gerir kleift að læsa stýrisbúnaði í hvaða stöðu sem er má sleppa ferlinu sem er lýst í liðum 2.2.3 og 2.2.5.

## 2. viðbætur

**Aðferð við að prófa búnað til að koma í veg fyrir notkun án leyfis sem takmarkar snúningsátak stýris**1. **Prófunarbúnaður**

## 1.1. Í prófunarbúnaði:

1.1.1. skulu vera hentugar festingar til að halda viðeigandi hlutum stýriskerfis eða, ef prófun fer fram á heilu ökutæki, tjakkur sem getur lyft öllum stýrðum hjólum frá jörðu; og

1.1.2. skal vera búnaður sem framkallar og mælir snúningsátak á stjórnúnaði eins og mælt er fyrir um í lið 2.3. Skekkjumörk mælinga skulu vera minni eða jöfn 2%.

2. **Lýsing á prófunaraðferð**

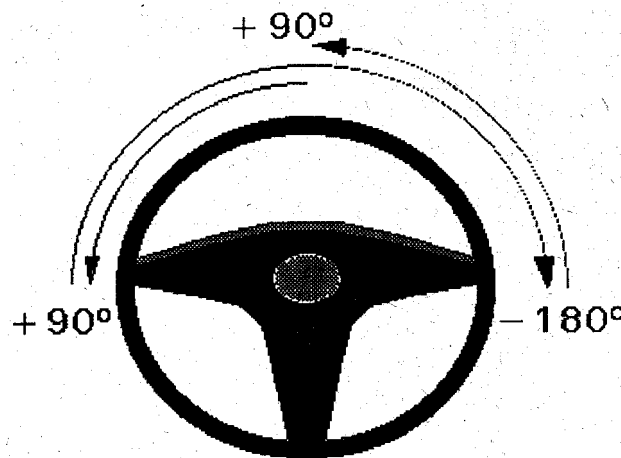
2.1. Ef prófun fer fram á heilu ökutæki skulu öll stýrð hjól ökutækisins vera laus frá jörðu.

2.2. Tengja skal stýrslás þannig að stýri sé fast.

2.3. Beita skal snúningsátaki á stjórnvöl þannig að hann snúist.

2.4. Prófunarlota felur í sér snúning stjórnvalar um  $90^\circ$ , því næst snúning í gagnstæða átt um  $180^\circ$  og enn snúning í upprunalegu áttina um  $90^\circ$  (sjá mynd).

Ein lota =  $+90^\circ/-180^\circ/+90^\circ$  með  $\pm 10\%$  vikmörkum.



2.5. Ferlið tekur 20 sekúndur  $\pm 2$  sekúndur.

2.6. Fimm prófunarlotur skulu framkvæmdar.

2.7. Í hverri prófunarlotu skal skráð lágmarksgildi snúningsátaks vera hærra en uppgæfið gildi í lið 4.1.4.2 í þessum viðauka.

## V. VIÐAUKI

### GILDISSVIÐ, SKILGREININGAR OG KRÖFUR VEGNA RÆSIVARNARBÚNAÐAR

#### 1. Gildissvið

- 1.1. Öll ökutæki í flokki M\_1 skulu hafa ræsivarnarbúnað.
- 1.2. Valfrjálst er að setja ræsivarnarbúnað í ökutæki úr öðrum flokkum en búnaðurinn verður að vera í samræmi við ákvæði þessa viðauka, að breyttu breytanda.

#### 2. Skilgreiningar

Í þessari tilskipun er merking eftirfarandi hugtaka sem hér segir:

- 2.1. „Ræsivarnarbúnaður“: búnaður til að koma í veg fyrir að ökutæki sé ekið burt með eigin vélarafli.
- 2.2. „Stjórnarbúnaður“: búnaður sem er nauðsynlegur til að tengja og/eða aftengja ræsivarnarbúnað.
- 2.3. „Stöðuvísir“: búnaður sem á að sýna stöðuræsivarnarbúnaðar (tengdur/aftengdur, tengingu breytt í aftengingu og öfugt).
- 2.4. „Tenging“: í þeirri stöðu er ekki unnt að aka ökutækinu með eigin vélarafli.
- 2.5. „Aftenging“: í þeirri stöðu er unnt að aka ökutækinu meðeðlilegum hætti.
- 2.6. „Lykill“: búnaður sem er hannaður og framleiddur til að læsa læsibúnaði sem hefur sjálfur verið hannaður og framleiddur til að vera læst með slíkum búnaði.
- 2.7. „Hnekkingarbúnaður“: búnaður sem læsir ræsivarnarkerfi í ótengdri stöðu.
- 2.8. „Gerð ræsivarnarbúnaðar“: kerfi sem eru ekki frábrugðin með tilliti til eftirfarandi aðalatriða:
  - tegundarheitis framleiðanda,
  - tegundar stjórnbúnaðar,
  - virkni þeirra á hlutaðeigandi ökutækjakerfi (eins og um getur í lið 4.1).

#### 3. Almennar forskriftir

- 3.1. Það verður að vera hægt að tengja og aftengja ræsivarnarbúnað í samræmi við þessar kröfur.
  - 3.2. Ef hægt er að senda þráðlaus merki með ræsivarnarbúnaðinum, svo sem við tengingu eða aftengingu, skal hann vera í samræmi við viðeigandi ETSI-staðla<sup>(1)</sup>.
  - 3.3. Ræsivarnarbúnaður og uppsetning hans skal vera þannig úr garði gerður að ökutæki með þennan búnað sé áfram í samræmi við tæknikröfur.
  - 3.4. Ekki má vera unnt að tengja ræsivarnarbúnað þegar kveikjulykill er þannig að hreyfill sé í gangi.
  - 3.5. Einungis má vera hægt að hnekkja ræsivarnarbúnaði með þar til gerðum lykli þegar hann er ótengdur.
  - 3.6. Ræsivarnarbúnaður skal þannig hannaður og smíðaður að hann hafi ekki áhrif á virkni og gang ökutækisins, jafnvel þótt til bilunar komi.
- (<sup>1</sup>) ETSI: Fjarskiptastaðlastofnun Evrópu. Ef þessir staðlar eru ekki fyrirbyggjandi þegar þessi tilskipun öðlast gildi skulu innlendar kröfur gilda.

3.7. Ræsivarnarbúnaður skal vera þannig hannaður og smíðaður að þegar hann er settur í ökutæki samkvæmt fyrirmælum framleiðanda sé ekki hægt að aftengja hann hratt og án þess að vekja athygli, né heldur gera hann óvirkan eða eyðileggja, svo sem með því að nota ódýr verkfæri, búnað eða tæki sem auðvelt er að fela og almenningur hefur greiðan aðgang að. Það skal vera erfiðleikum bundið og tímafrekt að skipta um mikilvægan íhluta eða samstæðu til þess að tengja framhjá ræsivarnarbúnaðinum.

3.8. Ræsivarnarbúnaður skal þannig hannaður og smíðaður að þegar hann er uppsettur í samræmi við forskrift framleiðanda hafi hann viðunandi líftíma í innra umhverfi ökutækisins (sjá 5. mgr. varðandi prófun). Enn fremur skal tilkoma ræsivarnarbúnaðarins ekki hafa neikvæð áhrif á rafeiginleika í innbyggðri straumrás (þverskurðarsvæði leiðslna, öryggi við tengi o.s.frv.).

3.9. Hægt er að sameina eða samþætta ræsivarnarbúnað öðrum búnaði ökutækis (svo sem hreyfistjórnun eða viðvörðunarbúnaði).

#### 4. Sérstakar forskriftir

##### 4.1. Umfang hindrunar

4.1.1. Ræsivarnarbúnaður skal koma í veg fyrir að hægt sé að aka ökutækinu með eigin vélarafli með minnst annarri eftirfarandi aðferða:

4.1.1.1. gera skal í það minnsta tvær straumrásir óvirkar sem eru nauðsynlegar til að ökutæki aki með eigin vélarafli (svo sem ræsi, kveikju, eldsneytisinnngjöf o.s.frv.);

4.1.1.2. krafist er í það minnsta truflunar með kóða á einni stjórneiningu við akstur ökutækisins.

4.1.2. Ræsivarnarbúnaður fyrir ökutæki með hvarfakút má ekki valda því að óbrennt eldsneyti fari út í útblástur.

##### 4.2. Áreiðanleiki við notkun

Viðeigandi hönnun ræsivarnarbúnaðar skal tryggja áreiðanleika við notkun, að teknu tilliti til sérstakra umhverfisaðstæðna í ökutækinu (sjá liði 3.8 og 5).

##### 4.3. Notkunaröryggi

Tryggja skal að stilling ræsivarnarbúnaðar (tengt/aftengt) breytist ekki í kjölfar prófana sem kveðið er á um í 5. lið.

##### 4.4. Tenging ræsivarnarbúnaðar

4.4.1. Ræsivarnarbúnaður verður að tengjast án frekari aðgerða af hálfu ökumanns á minnst einn eftirtalinn hátt:

- þegar kveikjulykli er snúið á núllstillingu í kveikjulási og hurð gerð virk; að auki má ræsivarnarbúnaður sem aftengist strax fyrir eða við eðlilega ræsingu ökutækis vera þannig stilltur að hann tengist þegar slökkt er á kveikjunni,
- mest 5 mínútum eftir að lykill er fjarlægður úr kveikjulási, eða
- þegar ökutækinu er læst.

##### 4.5. Aftenging

4.5.1. Nota skal eina eða fleiri tegundir eftirtalins búnaðar til að aftengja. Leyfilegt er að nota annan jafngildan búnað.



- 4.5.1.1. Vélrænan lykill sem uppfyllir kröfur 3. viðbætur við VI. viðauka.
- 4.5.1.2. Lyklaborð til að slá inn kóða sem hægt er að velja um með minnst 10 000 afbrigðum.
- 4.5.1.3. Rafmagns-/rafeindalæsibúnað, til að mynda fjarstýringu, með minnst 50 000 afbrigði og innbyggða veltikóða og/eða að minnsta kosti 10 daga skammtíma, eða mest 5 000 afbrigði á sólarhring miðað við minnst 50 000 afbrigði.
- 4.6. Stöðuvísir
- 4.6.1. Til að gefa upplýsingar um stöðu ræsivarnarbúnaðar (tengdur/aftengdur, tengingu breytt í aftengingu og öfugt) er heimilt að hafa ljósbúnað innan og utan farþegarýmis. Ljósstyrkur ljósmerkja utan farþegarýmis skal ekki vera meiri en 0,5 cd (kandela).
- 4.6.2. Ef veittar eru upplýsingar um skammtímahreyfingar eins og úr tengingu í aftengingu og öfugt skal það gert með ljósmerkjum, samkvæmt lið 4.6.1. Einnig er leyfilegt að gefa slík ljósmerki með því að nota stefnuljós og/eða ljós í farþegarými samtímis, að því tilskildu að ljósmerki með stefnuljósum vari ekki lengur en í 3 sekúndur.

## 5. Færibreytur er varða notkun og prófunaraðstæður

### 5.1. Færibreytur er varða notkun

Allir íhlutar ræsivarnarbúnaðar skulu uppfylla forskriftir í 5. lið VI. viðauka.

Þessi krafa á ekki við um:

- íhluta sem eru festir á og prófaðir sem hluti ökutækisins, hvort sem það hefur ræsivarnarbúnað eða ekki (t.d. ljós); eða
- íhluta sem hafa verið prófaðir áður sem hluti af ökutæki og skrifleg sönnunargögn hafa verið lögð fram um.

### 5.2. Prófunaraðstæður

Prófanir skulu fara fram hver á fætur annarri á einu eintaki ræsivarnarbúnaðar. Þó getur prófunaryfirvald leyft að önnur sýnishorn verði notuð ef það er ekki talið hafa áhrif á niðurstöður hinna prófananna.

#### 5.2.1. Prófun á vinnslu

Þegar öllum þeim prófunum sem tilgreindar eru hér á eftir er lokið skal prófa ræsivarnarbúnað við eðlilegar prófunaraðstæður sem tilgreindar eru í lið 5.2.1.2. í VI. viðauka, til þess að athuga hvort hann vinni enn eðlilega. Ef nauðsyn krefur er heimilt að skipta um vör fyrir prófunina.

Allir íhlutar ræsivarnarbúnaðarins skulu uppfylla forskriftir í liðum 5.2.2 til 5.2.8 og lið 5.2.12 í VI. viðauka.

## 6. Leiðbeiningar

(Liðir 6.1 til 6.3 eiga einungis við um uppsetningu eftir sölu)

Hverju eintaki ræsivarnarbúnaðar skal fylgja:

### 6.1. Leiðbeiningar um uppsetningu

- 6.1.1. Skrá yfir ökutæki og gerðir ökutækja sem búnaðurinn er ætlaður. Skráin getur verið sértæk eða almenn, svo sem „allir bílar með bensínhreyflum og 12 volta rafgeymum með neikvæðu jarðsambandi“.
- 6.1.2. Lýsing á aðferð við uppsetningu, skýrð með ljósmyndum og/eða mjög skýrum teikningum.
- 6.1.3. Nákvæmar leiðbeiningar um uppsetningu sem birgir lætur í té skulu vera þannig að þegar þar til bær uppsetningaraðili fer eftir þeim hafi það ekki áhrif á öryggi og áreiðanleika ökutækisins.
- 6.1.4.Í meðfylgjandi leiðbeiningum um uppsetningu skulu fylgja upplýsingar um raforkunotkun ræsivarnarbúnaðarins og eftir atvikum ráðleggingar um stærri rafgeymi.
- 6.1.5. Birgir skal láta í té leiðbeiningar um skoðun ökutækisins eftir uppsetningu. Sérstaka athygli skal vekja á öryggisatriðum.
- 6.2. Óútfyllt vottorð um uppsetningu; fyrirmynd af því er að finna í 1. viðbæti.
- 6.3. Almenn yfirlýsing til kaupanda ræsivarnarbúnaðar þar sem athygli hans er vakin á eftirfarandi atriðum:
  - 6.3.1. - ræsivarnarbúnað skal setja upp í samræmi við leiðbeiningar framleiðanda;
  - 6.3.2. - mælt er með því að velja góðan aðila til að setja upp (hægt er að hafa samband við framleiðanda ræsivarnarbúnaðar og fá upplýsingar um hentugan uppsetningaraðila);
  - 6.3.3. - uppsetningaraðili skal fylla út uppsetningavottorðið sem fylgir ræsivarnarbúnaðinum.
- 6.4. Leiðbeiningar um notkun
- 6.5. Leiðbeiningar um viðhald
- 6.6. Almenn viðvörðun um þá hættu sem breytingar eða viðbætur við ræsivarnarbúnað gætu haft í för með sér; slíkar breytingar eða viðbætur fella sjálfkrafa úr gildi uppsetningavottorð sem um getur í lið 6.2.

*1. viðbætur***Fyrirmynd að uppsetningarvottorði**

Ég, undirritaður, .....

votta að uppsetningu ræsivarnarbúnaðar, sem lýst er hér á eftir, annaðist ég sjálfur samkvæmt leiðbeiningum um uppsetningu sem framleiðandi búnaðarins lét í té.

Lýsing á ökutækinu:

Tegund:

Gerð:

Raðnúmer:

Skráningarnúmer:

Lýsing á ræsivarnarbúnaði:

Tegund:

Gerð:

Viðurkenningarnúmer:

Gjört í: ..... hinn: .....

Fullt heimilisfang uppsetningaraðila (og stimpill ef við á):

Undirskrift: .....

(tilgreinið stöðu).....

## VI. VIÐAUKI

### GILDISSVIÐ, SKILGREININGAR OG KRÖFUR VEGNA VIÐVÖRUNARBÚNAÐAR ÖKUTÆKJA

#### 1. Gildissvið

Þessi viðauki tekur til:

- 1.1. I. hluti: viðvörunarbúnaðar sem festa á varanlega á ökutæki í flokki  $M_1^{(1)}$  og þeirra ökutækja í flokki  $N_1^{(1)}$  sem hafa ekki meiri tæknilega leyfilegan hámarks massa en 2 000 kg<sup>(2)</sup>.
- 1.2. II. hluti: ökutækja í flokki  $M_1^{(1)}$  og þeirra ökutækja í flokki  $N_1^{(1)}$  sem hafa ekki meiri tæknilega leyfilegan hámarks massa en 2 000 kg með hliðsjón af viðvörunarbúnaði þeirra<sup>(2)</sup>.
- 1.3. Ef slíkur búnaður er settur á ökutæki úr öðrum flokkum skal hann vera í samræmi við ákvæði þessa viðauka, að breyttu breytanda.

#### I. HLUTI

#### VIÐURKENNING Á VIÐVÖRUNARBÚNAÐI ÖKUTÆKIS

#### 2. Skilgreiningar

Í I. hluta þessa viðauka er merking eftirfarandi hugtaka sem hér segir:

- 2.1. „viðvörunarbúnaður ökutækis“: er búnaður sem er ætlaður á gerð(ir) ökutækis (ökutækja) sem gefur til kynna innbrot í ökutækið eða að átt hafi verið við það; búnaðurinn má einnig veita viðbótarvörn gegn óheimilli notkun;
- 2.2. „nemi“: búnaður sem skynjar breytingu sem gæti verið af völdum innbrots eða gefið til kynna að átt hafi verið við ökutækið;
- 2.3. „viðvörunarmerkjabúnaður“: búnaður sem gefur til kynna innbrot eða að átt hafi verið við ökutækið;
- 2.4. „stjórnarbúnaður“: nauðsynlegur búnaður til að tengja, aftengja og prófa viðvörunarbúnað og stilla merkjabúnað á hættuástand;
- 2.5. „tenging“: þá er viðvörunarbúnaður þannig stilltur að hægt er að senda merkjabúnaði boð um hættuástand;
- 2.6. „aftenging“: þá er viðvörunarbúnaður þannig stilltur að ekki er hægt að senda merkjabúnaði boð um hættuástand;
- 2.7. „lykill“: búnaður sem er hannaður og framleiddur til að læsa læsibúnaði sem hefur sjálfur verið hannaður og framleiddur til að vera læst með slíkum búnaði;
- 2.8. „gerð viðvörunarbúnaðar“: búnaður sem er ekki frábrugðin með tilliti til eftirfarandi aðalatriða:
  - tegundarheitis framleiðanda,
  - tegundar nema,
  - tegundar hættumerkjabúnaðar,
  - tegundar stjórnarbúnaðar;

(1)  $M_1$  og  $N_1$  eins og skilgreint er í A-hluta II. viðauka við tilskipun 70/156/EBE.

(2) Einungis ökutæki með 12 volta rafkerfi koma til greina.

- 2.9. „ræsivarnarbúnaður“: búnaður til að koma í veg fyrir að ökutæki sé ekið burt með eigin vélaraffli;
- 2.10. „neyðarviðvörðun“: búnaður sem gerir kleift að nota viðvörðunarbúnað á ökutækinu til að kalla til aðstoð í neyð.

### 3. Almennar forskriftir

- 3.1. Viðvörðunarbúnaður ökutækis skal gefa viðvörðunarkerki ef brotist er inn í eða átt við ökutæki.
- Viðvörðunarkerkið skal vera hljóðmerkjabúnaður sem má hafa ljósmerkjabúnað, eða vera þráðlaus viðvörðunarbúnaður eða eitthvert sambland af þessu.
- 3.2. Viðvörðunarbúnaður ökutækis skal þannig hannaður, smíðaður og uppsettur að ökutæki með þessum búnaði uppfylli áfram viðeigandi tæknikröfur, einkum með tilliti til rafsegulviðssamhæfis.
- 3.3. Ef viðvörðunarbúnaður ökutækis hefur möguleika til þráðlausra sendinga, svo sem til að tengja eða aftengja viðvörðunarbúnað eða til að senda viðvörðunarkerki, skal hann vera í samræmi við viðeigandi ETSI-staðla<sup>(1)</sup>. Tíðni verður að vera 433,92 MHz og útgeislunin mest 25 mW.
- 3.4. Uppsetning viðvörðunarbúnaðar á ökutæki skal ekki hafa áhrif á vinnslu ökutækisins (í ótengdri stöðu) eða örugga stjórnun þess.
- 3.5. Ekki má vera hægt að gangsetja viðvörðunarbúnað ökutækis og fhluta hans af vangá, einkum á meðan hreyfill er í gangi.
- 3.6. Bilun í viðvörðunarbúnaði ökutækis eða rafmagnsleysi má ekki hafa áhrif á örugga stjórnun ökutækisins.
- 3.7. Viðvörðunarbúnaður ökutækis, fhlutar hans og þeir hlutar sem þeir stjórna skulu þannig hannaðir, smíðaðir og uppsettir í ökutæki að dregið sé eins og kostur er úr hættu á að hægt sé að gera þá óvirka eða eyðileggja hratt án þess að vekja athygli, svo sem með því að nota ódýr verkfæri, búnað eða tæki sem auðvelt er að fela og almenningur hefur greiðan aðgang að.
- 3.8. Aðferðir við að tengja og aftengja viðvörðunarbúnað fyrir ökutæki skulu vera þannig að þær ógildi ekki kröfur IV. viðauka við þessa tilskipun. Raftengingar við fhluta sem falla undir þann viðauka eru leyfilegar.
- 3.9. Búnaðinum skal þannig fyrirkomið að skammhlaup í rafrás viðvörðunarkerkis geri engan hluta viðvörðunarbúnaðar óvirkan, annan en þann sem skammhlaupið varð í.
- 3.10. Í viðvörðunarbúnaði ökutækis getur verið ræsivarnarbúnaður sem skal uppfylla kröfur V. viðauka.

### 4. Sérstakar forskriftir

- 4.1. Umfang verndunar
- 4.1.1. Sérstakar kröfur

Viðvörðunarbúnaður ökutækis skal í það minnsta greina og gefa merki ef hurð ökutækis, vélarhlíf eða farangursrými eru opnuð. Ef ljós bila eða slökkt er á þeim, svo sem ljós í farþegarými, skal það ekki hafa áhrif á virkni stjórnækis.

Viðbótarnema, til upplýsingar eða til að nema til að mynda innbrot í ökutækið, svo sem nemi í farþegarými, nemi fyrir rúðu, brot á gleri eða tilraun til þjófnaðar, svo sem hallanema, er heimilt að nota hafi nauðsynlegar ráðstafanir verið gerðar til að koma í veg fyrir ónauðsynlega gangsetningu viðvörðunarbúnaðar (þ.e. tilefnislausar viðvaranir, sjá lið 4.1.2).

(<sup>1</sup>) ETSI: Fjarskiptastaðlofnun Evrópu. Ef þessir staðlar eru ekki fyrirleggjandi þegar þessi tilskipun öðlast gildi skulu innlendar kröfur gilda.

Ef viðbótarnemarnir koma viðvörunarmerki af stað jafnvel eftir að innbrot á sér stað (t.d. með broti á gleri) eða vegna ytri áhrifa (t.d. vegna vinds) skal það ekki gerast oftar en 10 sinnum á sama virknitímabili viðvörunarbúnaðar ökutækis. Í því tilviki lýkur virknitímabili þegar notandi ökutækis aftengir búnaðinn.

Sumar gerðir viðbótarnema, svo sem úthljóðsnemar eða innrauðir nemar í farþegarými eða hallanema o.s.frv., má taka vísvitandi úr sambandi. Í því tilviki skal sérstök vísvitandi aðgerð fara fram í hvert skipti áður en viðvörunarbúnaður ökutækis er tengdur. Ekki má vera hægt að taka nema úr sambandi á meðan viðvörunarkerfi er tengt.

#### 4.1.2. Vörn gegn tilefnislausum viðvörnum

##### 4.1.2.1. Með fullnægjandi ráðstöfunum, svo sem með:

- vélrænni hönnun og hönnun rafrása samkvæmt sérstökum skilyrðum um vélknúin ökutæki,
- með vali og notkun aðgerða og reglna um stjórnun viðvörunarbúnaðarins og íhluta hans,

tryggja skal að viðvörunarbúnaður ökutækis, bæði tengdur og ótengdur, komi viðvörunarmerki ekki af stað að óþörfu ef:

- högg kemur á ökutækið: prófun tilgreind í lið 5.2.13,
- rafsegulsvið eru samhæfð: prófanir tilgreindar í lið 5.2.12,
- dregur úr rafspennu í rafgeymi vegna stöðugar afhleðslu: prófun tilgreind í lið 5.2.14,
- tilefnislaus viðvörun er gefin í stjórtæki í farþegarými: prófun tilgreind í lið 5.2.15.

##### 4.1.2.2. Ef umsækjandi um viðurkenningu getur sýnt, svo sem með tæknigögnum, að vörn gegn tilefnislausum viðvörnum sé tryggð með fullnægjandi hætti getur tæknihjónustan, sem ber ábyrgð á viðurkenningarprófunum, fallið frá kröfunni um að ein eða fleiri framangreindra prófana sé gerð.

#### 4.2. Hljóðmerkjabúnaður

##### 4.2.1. Almennt

Viðvörunarmerkið skal heyrast greinilega, vera auðþekkjanlegt og nægilega frábrugðið öðrum hljóðmerkjum sem gefin eru í umferðinni.

Til viðbótar upprunalegum hljóðmerkjabúnaði má setja aðskilinn hljóðmerkjabúnað á það svæði ökutækisins sem viðvörunarbúnaðar ökutækisins hefur áhrif á þar sem koma þarf í veg fyrir greiðan og skjótan aðgang fólks.

Ef notaður er aðskilinn hljóðmerkjabúnaðar samkvæmt lið 4.2.3.1 má viðvörunarbúnaður ökutækisins einnig virkja upprunalegan staðlaðan hljóðmerkjabúnað, að því tilskildu að breytingar sem kunna að verða gerðar á staðlaða hljóðmerkjabúnaðinum (yfirleitt er greiðari aðgangur að honum) hafi ekki áhrif á virkni aðskilda hljóðmerkjabúnaðarins.

##### 4.2.2. Tímalengd hljóðmerkis:

Lágmark: 25 sekúndur.

Hámark: 30 sekúndur.

Hljóðmerkið má einungis heyrast aftur eftir að næst hefur verið átt við ökutækið, þ.e. eftir framangreindan tíma (varðandi takmarkanir: sjá liði 4.1.1 og 4.1.2).

Aftenging viðvörunarbúnaðar skal samstundis slökkva á viðvörunarmerki.

#### 4.2.3. Forskriftir varðandi hljóðmerkið

- 4.2.3.1. Hljóðmerkjabúnaður með stöðugum tóni (stöðugt tíðniróf), svo sem flautur: hljóðeðlisfræðileg atriði o.fl. skulu vera samkvæmt 4. viðbæti við þennan viðauka.

Viðvörunarmerki með jöfnu millibili (á/af):

Gangsetningartíðni  $2 \text{ Hz} \pm 1 \text{ Hz}$

Tími virkni = tími óvirkni  $\pm 10\%$

- 4.2.3.2. Hljóðmerkjabúnaður með tíðnimótun: hljóðeðlisfræðileg o.fl. gögn skulu vera samkvæmt 4. viðbæti við þennan viðauka, þó með jafnmikilli leiðni í báðar áttir innan verulegs hluta framangreinds tíðnisviðs (1 800 til 3 550 Hz).

Leiðnitíðni  $2 \text{ Hz} \pm 1 \text{ Hz}$

#### 4.2.3.3. Hljóðstig

Hljóðgjafinn skal vera:

- annaðhvort hljóðmerkjabúnaður sem fengið hefur viðurkenningu samkvæmt 1. þætti tilskipunar 70/388/EBE eða búnaður sem uppfyllir kröfur 1. og 2. liðar 4. viðbætis við þennan viðauka,
- ef hljóðgjafi er hins vegar annar en upprunalegi hljóðmerkjabúnaðurinn má lækka lágmarkshljóðstig í 100 dB (A), mælt við skilyrðin í 4. viðbæti við þennan viðauka.

#### 4.3. Ljósmerkjabúnaður, ef hann er fyrir hendi

##### 4.3.1. Almenn

Ef brotist er inn í ökutæki eða átt við það skal búnaðurinn virkja ljósmerkjabúnað eins og tilgreint er í liðum 4.3.2 og 4.3.3.

##### 4.3.2. Tímalengd ljósmerkis

Ljósmerki skal vara milli 25 sekúndur og 5 mínútur eftir að viðvörunarbúnaðurinn hefur verið virkjaður.

Aftenging viðvörunarbúnaðar skal samstundis slökkva á viðvörunarmerki.

##### 4.3.3. Gerð ljósmerkis

Öll stefnuljós og/eða ljós í farþegarými ökutækis blikka, að meðtöldum ljósum á sömu rafrás.

Gangsetningartíðni  $2 \text{ Hz} \pm 1 \text{ Hz}$

Í tengslum við hljóðmerki er einnig leyfilegt að nota ósamhæfð merki.

Tími virkni = tími óvirkni  $\pm 10\%$

#### 4.4. Þráðlaus viðvörunarbúnaður (kalltæki), ef hann er fyrir hendi

Í viðvörunarbúnaði ökutækis má vera búnaður sem kallar fram viðvörunarmerki með þráðlausri sendingu.

#### 4.5. Komið í veg fyrir tengingu viðvörunarbúnaðar

Hvorki má vera hægt að gangsetja viðvörunarbúnað ökutækis af ásettu ráði né af vangá á meðan hreyfill er í gangi.

#### 4.6. Tenging og aftenging viðvörunarbúnaðar ökutækis

##### 4.6.1. Tenging

Heimilt er að tengja viðvörunarbúnað ökutækis með hvaða viðeigandi aðferð sem er að því tilskildu að tilefnislausri viðvörun verði ekki komið af stað af vangá með þeirri aðferð.

##### 4.6.2. Aftenging

Aftenging viðvörunarbúnaðar ökutækis skal gerð með einni eða fleiri tegundum eftirtalins búnaðar: (annar búnaðar sem gegnir sama hlutverki er leyfilegur.)

4.6.2.1. - vélrænum lykli (sem uppfyllir kröfur 3. viðbætur við þennan viðauka) sem tengja má við miðlægan læsibúnað með minnst 1 000 afbrigðum er opnast utan frá,

4.6.2.2. - rafmagns-/rafeindalæsisbúnaði, til að mynda fjarstýringu, með minnst 50 000 afbrigði og innbyggða veltikóða og/eða að minnsta kosti 10 daga skanntíma, eða mest 5 000 afbrigði á sólarhring miðað við minnst 50 000 afbrigði.

4.6.2.3. - vélrænum lykli eða rafmagns-/rafeindabúnaði innan verndaðs farþegarýmis sem tefur gangsetningu búnaðarins við út- og inngöngu.

#### 4.7. Seinkun við útgöngu

Ef rofabúnaður til að tengja viðvörunarbúnað ökutækis er settur á verndaða svæðið skal það valda seinkun á gangsetningu búnaðarins við útgöngu. Mögulegt skal vera að stilla gangsetningu búnaðarins við útgöngu á 15 til 45 sekúndna seinkun eftir að rofi er virkjaður. Seinkunartímabili má breyta svo að það henti aðstæðum einstakra notenda.

#### 4.8. Seinkun við inngöngu

Ef rofabúnaður til að tengja viðvörunarbúnað ökutækis er settur á verndaða svæðið skal gefa minnst 5 og mest 15 sekúndna seinkun áður en hljóð- og ljósmerki eru gangsett. Seinkunartímabili má breyta svo að það henti aðstæðum einstakra notenda.

#### 4.9. Stöðuvísir

4.9.1. Hafa má ljósbúnað innan og utan farþegarýmis til að gefa upplýsingar um stöðu viðvörunarbúnaðar ökutækis (tengdur/aftengdur, tengingartími viðvörunarbúnaðar, viðvörunarbúnaður hefur verið tengdur). Ljósstyrkur ljósmerkja utan farþegarýmis skal ekki vera meiri en 0,5 cd (kandela).

4.9.2. Ef veittar eru upplýsingar um stuttar hreyfingar eins og úr tengingu í aftengingu og öfugt skal það gert með ljósmerkjum, samkvæmt lið 4.9.1. Einnig er leyfilegt að gefa slík ljósmerki með því að nota samtímis stefnuljós og/eða ljós í farþegarými, að því tilskildu að ljósmerki með stefnuljósum vari ekki lengur en í 3 sekúndur.

#### 4.10. Aflgjafi

Heimilt er að nota rafgeymi ökutækisins sem aflgjafa fyrir viðvörunarbúnað ökutækisins.

Ef annar rafgeymir er til staðar skal vera hægt að endurhlaða hann en hann má ekki veita öðrum hlutum rafkerfis ökutækisins orku.



4.11. Forskriftir fyrir valaðgerðir

4.11.1. Sjálfvirk athugun, sjálfvirk bilanaboð

Þegar viðvörunarbúnaður ökutækis er tengdur getur sjálfvirk athugun skynjað óeðlilegt ástand, svo sem opnar dyr o.s.frv. (líkindastjórnun) og sent boð um ástandið.

4.11.2. Neyðarbúnaður

Heimilt er að nota ljós- og/eða hljóðmerkjabúnað og/eða þráðlausan viðvörunarbúnað óháð því hvort viðvörunarbúnaður ökutækis er tengdur eða ótengdur og/eða í virkri stöðu. Gangsetja skal slíkan neyðarbúnað innan úr ökutækinu og það skal ekki hafa áhrif á stöðu viðvörunarbúnaðar ökutækisins (tengdur eða ótengdur). Notandi ökutækisins verður einnig að geta slökkt á neyðarbúnaðinum. Engar takmarkanir eru settar um tímallengd hljóðmerkis í hljóðmerkjabúnaði við hverja gangsetningu. Neyðarbúnaður skal ekki gera hreyfil óvirkan eða stöðva hann ef hann er í gangi.

5. **Færibreytur er varða notkun og prófunaraðstæður<sup>(1)</sup>**

5.1. Færibreytur er varða notkun

Allir íhlutar viðvörunarbúnaðar ökutækis skulu starfa án bilunar við eftirfarandi aðstæður.

5.1.1. Veðurskilyrði

Umhverfishiiti fellur í tvo flokka sem skilgreindir á eftirfarandi hátt:

-40°C til + 85°C varðandi hluta sem fara í farþega- eða farangursrými,

-40°C til + 125°C varðandi hluta sem fara í vélarrými, nema annað sé tilgreint.

5.1.2. Verndun búnaðar

Vernda skal búnaðinn í samræmi við IEC 529-1989:

- verndarstuðull (IP) 40 fyrir hluta í farþegarými,
- verndarstuðull (IP) 42 fyrir hluta í farþegarými á blæjubílum og bílum með færanlega þakhluta ef staðsetning krefst meiri verndar en fæst með verndarstuðli (IP) 40,
- verndarstuðull (IP) 54 fyrir aðra hluta.

Framleiðandi viðvörunarbúnaðar í ökutæki skal tilgreina í leiðbeiningum með búnaði hvaða takmarkanir gilda um staðsetningu einhvers hluta búnaðarins að því er varðar ryk, vatn og hitastig.

5.1.3. Veðurþol

Sjö dagar samkvæmt IEC 68-2-30-1980.

5.1.4. Rafeiginleikar

Málspenna: 12 volt.

Spennusvið við vinnslu: milli 9 og 15 volt við það hitastig sem er tilgreint í lið 5.1.1.

Leyfilegur tími með yfirspennu við 23°C:

U = 18 volt, mest í eina klukkustund,

U = 24 volt, mest í eina mínútu.

<sup>(1)</sup> Ljós sem eru notuð sem hluti af ljósmerkjabúnaði og eru hluti af stöðluðu ljósakerfi bílsins þurfa ekki að vera í samræmi við færibreytur er varða notkun í lið 5.1 og ekki gangast undir þær prófanir sem tundaðar eru í lið 5.2.

## 5.2. Prófunaraðstæður

## 5.2.1. Notkunarprófanir

5.2.1.1. Athuga skal hvort viðvörunarbúnaður ökutækis sé í samræmi við eftirfarandi forskriftir:

- tímalengd viðvörunar: liðir 4.2.2 og 4.3.2,
- tíðni og hlutfall virkni og óvirkni: liðir 4.3.3 og 4.2.3.1 eða 4.2.3.2, eftir því sem við á,
- fjöldi viðvörunarumferða: liður 4.1.1, ef við á,
- eftirlit með hindrun tengingar: liður 4.5.

## 5.2.1.2. Eðlilegar prófunaraðstæður

Spenna	$U = 12 \text{ volt} \pm 0,2 \text{ volt}$
Hitastig	$T = 23^{\circ}\text{C} \pm 5^{\circ}\text{C}$

## 5.2.2. Viðnám gegn hita- og spennubreytingum

Athuga skal hvort forskriftum sem eru skilgreindar í lið 5.2.1.1. sé fullnægt við eftirfarandi skilyrði:

5.2.2.1. Hitastig við prófun	$T = -40^{\circ}\text{C} \pm 2^{\circ}\text{C}$
Spenna við prófun	$U = 9 \text{ volt} \pm 0,2 \text{ volt}$
Geymslutími: 4 klukkustundir	

## 5.2.2.2. Fyrir hluta sem festa á í farþega- eða farangursrými

Hitastig við prófun	$T = 85^{\circ}\text{C} \pm 2^{\circ}\text{C}$
Spenna við prófun	$U = 15 \text{ volt} \pm 0,2 \text{ volt}$
Geymslutími: 4 klukkustundir	

## 5.2.2.3. Fyrir hluta sem festa á í vélarrými, nema annað sé tilgreint

Hitastig við prófun	$T = 125^{\circ}\text{C} \pm 2^{\circ}\text{C}$
Spenna við prófun	$U = 15 \text{ volt} \pm 0,2 \text{ volt}$
Geymslutími: 4 klukkustundir	

5.2.2.4. Á viðvörunarbúnað ökutækis, bæði tengdan og ótengdan, skal setja umframspennu sem jafngildir 18 voltum  $\pm 0,2$  voltum í eina klukkustund.

5.2.2.5. Á viðvörunarbúnað ökutækis, bæði tengdan og ótengdan, skal setja umframspennu sem jafngildir 24 voltum  $\pm 0,2$  voltum í eina mínútu.

## 5.2.3. Örugg notkun eftir prófun er varðar aðskotahluti og vatnsheldni

Eftir prófun á öryggi er varðar aðskotahluti og vatnsheldni samkvæmt IEC 529-1989, vegna umfangs verndunar samkvæmt lið 5.1.2, skal endurtaka vinnsluprófanir samkvæmt lið 5.2.1.

## 5.2.4. Örugg notkun eftir prófun er varðar vatnsheldni

Eftir rakaviðnámsprófun samkvæmt IEC 68-2-30-1980, skal endurtaka vinnsluprófanir samkvæmt lið 5.2.1.

#### 5.2.5. Prófun á vörn gegn andhverfri skautun

Allt að 13 volta andhverf skautun sem varir í allt að 2 mínútur skal ekki eyðileggja viðvörunarbúnað ökutækis og íhluta hans.

Eftir þessa prófun skal endurtaka prófanir á vinnslu samkvæmt lið 5.2.1

#### 5.2.6. Prófun á vörn gegn skammhlaupi

Allar raftengingar viðvörunarbúnaðar í ökutæki skulu vera varðar gegn skammhlaupi í jörð við mest 13 volta spennu og/eða með vörum.

Eftir þessa prófun skal endurtaka vinnsluprófanir samkvæmt lið 5.2.1 og skipta um vör ef nauðsyn krefur.

#### 5.2.7. Orkunotkun í tengdri stöðu

Orkunotkun í tengdri stöðu við þau skilyrði sem tilgreind eru í lið 5.2.1.2. skal ekki vera meira en 20 mA fyrir allan viðvörunarbúnaðinn, að meðtöldum búnaði sem gefur upplýsingar um stöðu og ræsivarnarbúnaði, ef hann er fyrir hendi.

#### 5.2.8. Örugg notkun eftir titringsprófun

##### 5.2.8.1. Fyrir þessa prófun er íhlutum skipt í tvær gerðir:

Gerð 1: íhlutar sem fara venjulega á ökutækið.

Gerð 2: íhlutar sem festa á við hreyfilinn.

##### 5.2.8.2. Beita skal sínuslöguðum titringi með eftirfarandi eiginleikum á íhluta/viðvörunarbúnað ökutækis:

###### 5.2.8.2.1. Fyrir gerð 1

Tíðnin skal vera breytileg frá 10 Hz upp í 500 Hz með hámarkssveifluvídd  $\pm 5$  mm og hámarkshröðun 3 g (0-toppur).

###### 5.2.8.2.2. Fyrir gerð 2

Tíðnin skal vera breytileg frá 20 Hz upp í 300 Hz með hámarkssveifluvídd  $\pm 2$  mm og hámarkshröðun 15 g (0-toppur).

###### 5.2.8.2.3. Bæði fyrir gerð 1 og gerð 2:

Tíðnin breytist um eina áttund á mínútu.

Prófunarumferðir eru 10 og skal prófun gerð eftir hverjum hinna þriggja ása.

Beita skal lágtíðnititringi við stöðuga hámarkssveifluvídd og hátíðnititringi við stöðuga hámarkshröðun.

###### 5.2.8.3. Við prófunina skal viðvörunarbúnaður ökutækis vera raftengdur og kapall vera með stuðningi eftir 200 mm.

###### 5.2.8.4. Eftir titringsprófun skal endurtaka vinnsluprófun samkvæmt lið 5.2.1.

### 5.2.9. Endingarprófun

Við þær prófunaraðstæður sem eru tilgreindar í lið 5.2.1.2 skal viðvörunarbúnaður settur 300 sinnum í gegnum allt ferlið (hljóð og/eða ljós) með 5 mínútna hvíldartíma fyrir hljóðbúnaðinn.

### 5.2.10. Prófanir varðandi lykilorfa að utan (settur utan á ökutækið)

Einungis skal gera eftirfarandi prófanir ef valsinn í upprunalegu hurðarlæsingunni er ekki notaður.

#### 5.2.10.1. Lykilrofinn skal hannaður og smíðaður þannig að hann virki að fullu jafnvel eftir:

- að læst hefur verið 2 500 sinnum í hvora átt og í kjölfarið fari fram
- minnst 96 klukkustunda saltúðapróf samkvæmt IEC 68-2-11-1981, tæringarviðnámsprófun.

### 5.2.11. Prófun á búnaði sem verndar farþegarymi

Viðvörunarbúnaðurinn skal fara í gang þegar lóðrétt plata,  $0,2 \times 0,15$  metrar, fer 0,3 metra inn í farþegarymið í gegnum opna rúðu í framhurð (mælt frá miðju lóðréttu plötunnar), framan til og jafnhliða vegi, á hraðanum 0,4 metrar á sekúndu og með hallann  $45^\circ$  miðað við lengdarmiðjuplan ökutækisins. (Sjá teikningar í 2. viðbæti við þennan viðauka).

### 5.2.12. Rafsegulviðssamhæfi

Viðvörunarkerfi ökutækis skulu fullnægja viðeigandi tækniröfum, einkum með tilliti til rafsegulviðssamhæfis.

### 5.2.13. Vörn gegn tilefnislausum viðvörunum ef högg kemur á ökutækið

Sannreynt skal að högg af stærðinni allt að 4,5 júl frá hálfkúlulöguðum hlut, með 165 mm þvermál og  $(70 \pm 10)$  shore A hörku sem skellur með kúlulöguðu yfirborðinu hvar sem er á yfirbyggingu ökutækisins eða glerjuðu svæði, valdi ekki tilefnislausri viðvörun.

### 5.2.14. Vörn gegn tilefnislausri viðvörun ef spennan minnkar

Sannreynt skal að lækkan á spennu aðalrafgeymis niður í allt 3 volt vegna stöðugar afhleðslu sem nemur 0,5 voltum á klukkustund komi ekki af stað tilefnislausri viðvörun.

Prófunaraðstæður: sjá lið 5.2.1.2.

### 5.2.15. Prófun á vörn gegn tilefnislausri viðvörun í stjórn tækni farþegarymis

Prófa skal búnað til verndar farþegarymi samkvæmt lið 4.1.1 á ökutækinu við eðlilegar aðstæður (liður 5.2.1.2).

Búnaður sem er settur upp samkvæmt fyrirmælum leiðbeinanda skal ekki fara í gang þegar hann er prófaður 5 sinnum á þann hátt sem lýst er í lið 5.2.13 með 0,5 sekúndna millibili.

Nærvera manns sem snertir eða er á hreyfingu utan við ökutæki (gluggar lokaðir) skal ekki valda tilefnislausri viðvörun.

## 6. Leiðbeiningar

Hverju eintaki viðvörunarbúnaðar ökutækis skal fylgja:

### 6.1. Leiðbeiningar um uppsetningu

- 6.1.1. Skrá yfir þau ökutæki og gerðir ökutækja sem búnaðurinn á að fara á. Skráin getur verið sértæk eða almenn, t.d. „allir bílar með bensínhreyflum og 12 volta rafgeymum með neikvæðu jarðsambandi“.
- 6.1.2. Lýsing á aðferð við uppsetningu, með ljósmyndum og/eða mjög skýrum teikningum.
- 6.1.3. Ef um ræðir viðvörunarbúnað ökutækis með ræsivarnarbúnaði, viðbótarleiðbeiningar um hvernig kröfur V. viðauka eru uppfylltar.
- 6.2. Óútfyllt vottorð um uppsetningu; fyrirmynd af því er að finna í 1. viðbæti við þennan viðauka.
- 6.3. Almenn yfirlýsing til kaupanda viðvörunarbúnaðar ökutækis þar sem athygli hans er vakin á eftirfarandi atriðum:
  - viðvörunarbúnað ökutækis skal setja upp í samræmi við leiðbeiningar framleiðanda,
  - mælt er með því að velja góðan aðila til að setja upp (hægt er að hafa samband við framleiðanda viðvörunarbúnaðar ökutækis og fá upplýsingar um hentuga uppsetningaraðila),
  - uppsetningaraðili skal fylla út vottorð um uppsetningu sem fylgir viðvörunarbúnaði ökutækis.
- 6.4. Leiðbeiningar um notkun
- 6.5. Leiðbeiningar um viðhald
- 6.6. Almenn viðvörun um þá hættu sem breytingar eða viðbætur við búnaðinn gæti haft í för með sér; slíkar breytingar eða viðbætur fella sjálfkrafa úr gildi vottorð um uppsetningu sem um getur í lið 6.2.
- 6.7. Upplýsingar um staðsetningu viðurkenningarmerkis sem greint er frá í I. viðauka við þessa tilskipun og/eða samræmisvottorð sem greint er frá í þessari tilskipun.

## II. HLUTI

### VIÐURKENNING Á ÖKUTÆKI MEÐ TILLITI TIL VIÐVÖRUNARBÚNAÐAR

Þegar viðvörunarbúnaður ökutækis, viðurkenndur í I. hluta við þennan viðauka, er notaður í ökutæki sem er lagt fram til viðurkenningar í II. hluta við þennan viðauka skal ekki endurtaka þær prófanir sem krafist er að viðvörunarbúnaður ökutækis standist til þess að fá viðurkenningu samkvæmt I. hluta við þennan viðauka.

### 7. Skilgreiningar

Í II. hluta við þennan viðauka er merking eftirfarandi hugtaka sem hér segir:

- 7.1. „Viðvörunarbúnaður“: fyrirkomulag íhluta sem teljast upprunalegur búnaður í gerð ökutækis, hannað til að gefa til kynna innbrot í ökutækið eða að átt hafi verið við það; búnaðurinn má einnig veita viðbótarvörn gegn notkun ökutækisins án leyfis.
- 7.2. „Gerð ökutækis með hliðsjón af viðvörunarkerfi þess“: ökutæki sem eru ekki frábrugðin með tilliti til eftirfarandi aðalatriða:
  - tegundarheitis framleiðanda,
  - auðkenna ökutækis sem hafa umtalsverð áhrif á virkni viðvörunarkerfis,
  - gerðar og hönnunar viðvörunarkerfis eða viðvörunarkerfis ökutækis.

7.3. Aðrar skilgreiningar sem eiga við II. hluta er að finna í 2. lið í þessum viðauka.

## 8. Almennar forskriftir

8.1. Viðvörunarbúnaður skal þannig hannaður og smíðaður að hann gefi viðvörunarmerki ef brotist er inn í eða átt við ökutæki.

Viðvörunarmerkið skal vera hljóðmerkjabúnaður sem má hafa ljósmerkjabúnað, eða vera þráðlaus viðvörun eða eitthvert sambland þessa.

8.2. Ökutæki með viðvörunarbúnaði skulu uppfylla viðeigandi tækniröfum, einkum með tilliti til rafsegulviðssamhæfis.

8.3. Ef viðvörunarbúnaður hefur möguleika til þráðlausra sendinga, svo sem til að tengja eða aftengja viðvörunarbúnað eða til að senda viðvörunarmerki, skal hann vera í samræmi við viðeigandi ETSI-staðla (sjá neðanmálgrein 3 við lið 3.3). Tíðni verður að vera 433,92 MHz og útgeislunin mest 25 mW.

8.4. Ekki má vera hægt að gangsetja viðvörunarbúnað og íhluta hans af vangá, einkum á meðan hreyfill er í gangi.

8.5. Bilun í viðvörunarbúnaði eða rafmagnsleysi má ekki hafa áhrif á örugga stjórnun ökutækisins.

8.6. Viðvörunarbúnaður, íhlutar hans og þeir hlutar sem þeir stjórna skulu þannig uppsettir í ökutæki að dregið sé eins og kostur er úr hættu á að hægt sé að gera þá óvirka eða eyðileggja hratt án þess að vekja athygli, svo sem með því að nota ódýr verkfæri, búnað eða tæki sem auðvelt er að fela og almenningur hefur greiðan aðgang að.

8.7. Búnaðinum skal þannig fyrirkomið að skammhlaup í rafrás viðvörunarmerkis geri engan hluta viðvörunarbúnaðar óvirkan, annan en þann sem skammhlaupið varð í.

8.8. Í viðvörunarbúnaði getur verið ræsivarnarbúnaður sem skal uppfylla kröfur V. viðauka.

## 9. Sérstakar forskriftir

9.1. Umfang verndunar

9.1.1. Sérstakar kröfur

Viðvörunarbúnaður skal í það minnsta greina og gefa merki ef hurð ökutækis, vélarhlíf og farangursrými eru opnuð. Ef ljós bila eða slökkt er á þeim, svo sem ljós í farþegarými, skal það ekki hafa áhrif á virkni stjórnækis.

Viðbótarnema, til upplýsingar eða til að nema til að mynda:

- innbrot í ökutækið, svo sem nema í farþegarými eða nema fyrir rúðu, brot á gleri, eða
- tilraun til þjófnaðar, svo sem hallanema,

er heimilt að nota hafi nauðsynlegar ráðstafanir verið gerðar til að koma í veg fyrir ónauðsynlega gangsetningu viðvörunarbúnaðar (þ.e. tilefnislausar viðvaranir, sjá lið 9.1.2).

Ef viðbótarnemarnir koma viðvörunarmerki af stað jafnvel eftir að innbrot á sér stað (t.d. með broti á gleri) eða vegna ytri áhrifa (t.d. vegna vinds) skal það ekki gerast oftar en 10 sinnum á sama virkni tímabili viðvörunarbúnaðar.

Í því tilviki lýkur virkni tímabili þegar notandi ökutækis aftengir búnaðinn.

Sumar gerðir viðbótarnema, svo sem úthljóðsnema eða innrauða nema í farþegarými eða hallanema o.s.frv., má taka vísitandi úr sambandi. Í því tilviki skal sérstök vísitandi aðgerð fara fram í hvert skipti áður en viðvörunarbúnaður ökutækis er tengdur. Ekki má vera hægt að taka nema úr sambandi á meðan viðvörunarkerfi er tengt.

#### 9.1.2. Vörn gegn tilefnislausum viðvörnum

##### 9.1.2.1. Tryggja skal að viðvörunarbúnaður, bæði tengdur og ótengdur, komi viðvörunarmerki ekki af stað að óþörfu ef:

- högg kemur á ökutækið: prófun tilgreind í lið 5.2.13,
- dregur úr rafspennu í rafgeymi vegna stöðugrar afhleðslu: prófun tilgreind í lið 5.2.13,
- tilefnislaus viðvörun er gefin í stjórnþæki í farþegarými: prófun tilgreind í lið 5.2.15.

##### 9.1.2.2. Ef umsækjandi um viðurkenningu getur sýnt, svo sem með tæknigögnum, að vörn gegn tilefnislausum viðvörnum sé tryggð með fullnægjandi hætti getur tæknipjónustan, sem ber ábyrgð á viðurkenningarprófunum, fallið frá kröfunni um að ein eða fleiri framangreindra prófana sé gerð.

#### 9.2. Hljóðmerkjabúnaður

##### 9.2.1. Almennt

Viðvörunarmerkið skal heyrast greinilega, vera auðþekkjanlegt og nægilega frábrugðið öðrum hljóðmerkjum sem gefin eru í umferðinni.

Til viðbótar upprunalegum hljóðmerkjabúnaði má setja aðskilinn hljóðmerkjabúnað á það svæði ökutækisins sem viðvörunarbúnaður hefur áhrif á þar sem koma þarf í veg fyrir greiðan og skjótan aðgang fólks.

Ef notaður er aðskilinn hljóðmerkjabúnaður samkvæmt lið 9.2.3.1 má viðvörunarbúnaður einnig virkja upprunalegan staðlaðan hljóðmerkjabúnað, að því tilskildu að breytingar sem kunna að verða gerðar á staðlaða hljóðmerkjabúnaðinum (yfirleitt er greiðari aðgangur að honum) hafi ekki áhrif á virkni aðskilda hljóðmerkjabúnaðarins.

##### 9.2.2. Tímalengd hljóðmerkis:

Lágmark: 25 sekúndur.

Hámark: 30 sekúndur.

Hljóðmerkið má einungis heyrast aftur eftir að næst hefur verið átt við ökutækið, þ.e. eftir framangreindan tíma (varðandi takmarkanir: sjá liði 9.1.1 og 9.1.2).

Aftenging viðvörunarbúnaðar skal samstundis slökkva á viðvörunarmerki.

##### 9.2.3. Forskriftir varðandi hljóðmerkið.

##### 9.2.3.1. Hljóðmerkjabúnaður með stöðugum tóni (stöðugt tíðniróf) svo sem flautur: hljóðeðlisfræðileg gögn o.fl. skulu vera samkvæmt 4. viðbæti við þennan viðauka.

Viðvörunarmerki með jöfnu millibili (á/af):

Gangsetningartíðni 2 Hz ± 1 Hz

Tími virkni = tími óvirkni ± 10%

- 9.2.3.2. Hljóðmerkjabúnaður með tíðnimótun: hljóðeðlisfræðileg o.fl. gögn skulu vera samkvæmt 4. viðbæti við þennan viðauka, þó með jafnmikilli leiðni í báðar áttir innan verulegs hluta framangreinds tíðnisviðs (1 800 til 3 550 Hz).

Leiðnitíðni  $2 \text{ Hz} \pm 1 \text{ Hz}$

- 9.2.3.3. Hljóðstig

Hljóðgjafinn skal vera:

- annaðhvort hljóðmerkjabúnaður sem fengið hefur viðurkenningu samkvæmt 1. þætti tilskipunar 70/388/EEB eða búnaður sem uppfyllir kröfur 1. og 2. liðar 4. viðbætis við þennan viðauka,
- ef hljóðgjafi er hins vegar annar en upprunalegi hljóðmerkjabúnaðurinn má lækka lágmarkshljóðstig í 100 dB (A), mælt við skilyrðin sem kveðið er á um í 4. viðbæti við þennan viðauka.

- 9.3. Ljósmerkjabúnaður, ef hann er fyrir hendi

- 9.3.1. Almennt

Ef brotist er inn í ökutæki eða átt við það skal búnaðurinn virkja ljósmerkjabúnað eins og tilgreint er í liðum 9.3.2 og 9.3.3.

- 9.3.2. Tímalengd ljósmerkis

Ljósmerki skal vara milli 25 sekúndur og 5 mínútur eftir að viðvörunarbúnaðurinn hefur verið virkjaður. Aftenging viðvörunarbúnaðar skal samstundis slökkva á viðvörunarmerki.

- 9.3.3. Gerð ljósmerkis

Öll stefnuljós og/eða ljós í farþegarými ökutækis blikka, að meðtöldum ljósum á sömu rafrás.

Gangsetningartíðni  $2 \text{ Hz} \pm 1 \text{ Hz}$

Í tengslum við hljóðmerki er einnig leyfilegt að nota ósamhæfð merki.

Tími virkni = tími óvirkni  $\pm 10\%$

- 9.4. Þráðlaus viðvörunarbúnaður (kalltæki), ef hann er fyrir hendi

Í viðvörunarbúnaði ökutæki má vera búnaður sem kallar fram viðvörunarmerki með þráðlausri sendingu.

- 9.5. Komið í veg fyrir tengingu viðvörunarbúnaðar

- 9.5.1. Hvorki má vera hægt að gangsetja viðvörunarbúnað af ásettu ráði né af vangá á meðan hreyfill er í gangi.

- 9.6. Tenging og aftenging viðvörunarbúnaðar

- 9.6.1. Tenging

Heimilt er að tengja viðvörunarbúnað með hvaða viðeigandi aðferð sem er að því tilskildu að tilefnislausri viðvörun verði ekki komið af stað af vangá með þeirri aðferð.



## 9.6.2. Aftenging

Aftenging viðvörunarbúnaðar skal gerð með einni eða fleiri tegundum eftirtalins búnaðar:

Annar búnaðar sem gegnir sama hlutverki er leyfilegur.

9.6.2.1. Vélrænum lykli (uppfyllir kröfur 3. viðbættis við þennan viðauka) sem tengja má við miðlægan læsibúnað með minnst 1 000 afbrigðum er opnast utan frá,

9.6.2.2. Rafmagns-/rafeindalæsisbúnaði, til að mynda fjarstýringu, með minnst 50 000 afbrigði og innbyggða veltikóða og/eða að minnsta kosti 10 daga skantíma, eða mest 5 000 afbrigði á sólarhring miðað við minnst 50 000 afbrigði.

9.6.2.3. Vélrænum lykli eða rafmagns-/rafeindabúnaði innan verndaðs farþegarýmis sem tefur gangsetningu búnaðarins við út- og inngöngu.

## 9.7. Seinkun við útgöngu

Ef rofabúnaður til að tengja viðvörunarbúnað ökutækis er settur á verndaða svæðið skal það valda seinkun á gangsetningu búnaðarins við útgöngu. Mögulegt skal vera að stilla gangsetningu búnaðarins við útgöngu á 15 til 45 sekúndna seinkun eftir að rofi er virkjaður. Seinkunartímabili má breyta svo að það henti aðstæðum einstakra notenda.

## 9.8. Seinkun við inngöngu

Ef rofabúnaður til að tengja viðvörunarbúnað ökutækis er settur á verndaða svæðið skal vera minnst 5 og mest 15 sekúndna seinkun áður en hljóð- og ljósmerki eru gangsett. Seinkunartímabili má breyta svo að það henti aðstæðum einstakra notenda.

## 9.9. Stöðuvísir

9.9.1. Hafa má ljósbúnað innan og utan farþegarýmis til að gefa upplýsingar um stöðu viðvörunarbúnaðar ökutækis (tengdur/aftengdur, tengingartími viðvörunarbúnaðar, viðvörunarbúnaður hefur verið tengdur). Ljósstyrkur ljósmerkja utan farþegarýmis skal ekki vera meiri en 0,5 cd (kandela).

9.9.2. Ef veittar eru upplýsingar um stuttar hreyfingar eins og úr tengingu í aftengingu og öfugt skal það gert með ljósmerkjum, samkvæmt lið 9.9.1. Einnig er leyfilegt að gefa slík ljósmerki með því að nota samtímis stefnuljós og/eða ljós í farþegarými, að því tilskildu að ljósmerki með stefnuljósum vari ekki lengur en í 3 sekúndur.

## 9.10. Aflgjafi

Heimilt er að nota rafgeymi ökutækisins sem aflgjafa fyrir viðvörunarbúnað.

Ef annar rafgeymir er til staðar skal vera hægt að endurhlaða hann en hann má ekki veita öðrum hlutum rafkerfis ökutækisins orku.

## 9.11. Forskriftir fyrir valaðgerðir

### 9.11.1. Sjálfvirk athugun, sjálfvirk bilanaboð

Þegar viðvörunarbúnaður er tengdur getur sjálfvirk athugun skynjað óeðlilegt ástand, svo sem opnar dyr o.s.frv. (líkindastjórnun) og sent boð um ástandið.

## 9.11.2. Neyðarbúnaður

Heimilt er að nota ljós- og/eða hljóðmerkjabúnað og/eða þráðlausan viðvörunarbúnað óháð því hvort viðvörunarbúnaður ökutækis er tengdur eða ótengdur og/eða í virkri stöðu. Gangsetja skal slíkan neyðarbúnað innan úr ökutækinu og það skal ekki hafa áhrif á stöðu viðvörunarbúnaðar (tengdur eða ótengdur). Notandi ökutækisins verður einnig að geta slökkt á neyðarbúnaðinum. Engar takmarkanir eru settar um tímalengd hljóðmerkis í hljóðmerkjabúnaði við hverja gangsetningu. Neyðarbúnaður skal ekki gera hreyfil óvirkan eða stöðva hann ef hann er í gangi.

10. **Prófunaraðstæður**

Alla íhluta viðvörunarbúnaðar ökutækis eða viðvörunarbúnaðar skal prófa í samræmi við þá málsmeðferð sem lýst er í 5. lið.

Þessi krafa á ekki við um:

- 10.1. íhluta sem eru festir á og prófaðir sem hluti ökutækisins, hvort sem það hefur viðvörunarbúnað ökutækis/viðvörunarbúnað eða ekki (t.d. ljós); eða
- 10.2. íhluta sem hafa verið prófaðir áður sem hluti af ökutæki og skrifleg sönnunargögn hafa verið lögð fram.

11. **Leiðbeiningar**

Hverju ökutæki skal fylgja:

- 11.1. Leiðbeiningar um notkun
- 11.2. Leiðbeiningar um viðhald
- 11.3. Almenn viðvörun um hættu sem fylgir breytingum eða viðbótum við búnaðinn.

*I. viðbætur***Fyrirmynd að uppsetningarvottorði**

Ég, undirritaður, ..... sérmenntaður uppsetningaraðili, votta að uppsetningu viðvörunarbúnaðar, sem lýst er hér á eftir, annaðist ég sjálfur samkvæmt leiðbeiningum um uppsetningu sem framleiðandi búnaðarins lét í té.

Lýsing á ökutækinu:

Tegund:

Gerð:

Raðnúmer:

Skráningarnúmer:

Lýsing á viðvörunarbúnaði ökutækis:

Tegund:

Gerð:

Viðurkenningarnúmer:

Gjört í: ..... hinn: .....

Fullt heimilisfang uppsetningaraðila (og stimpill ef við á):

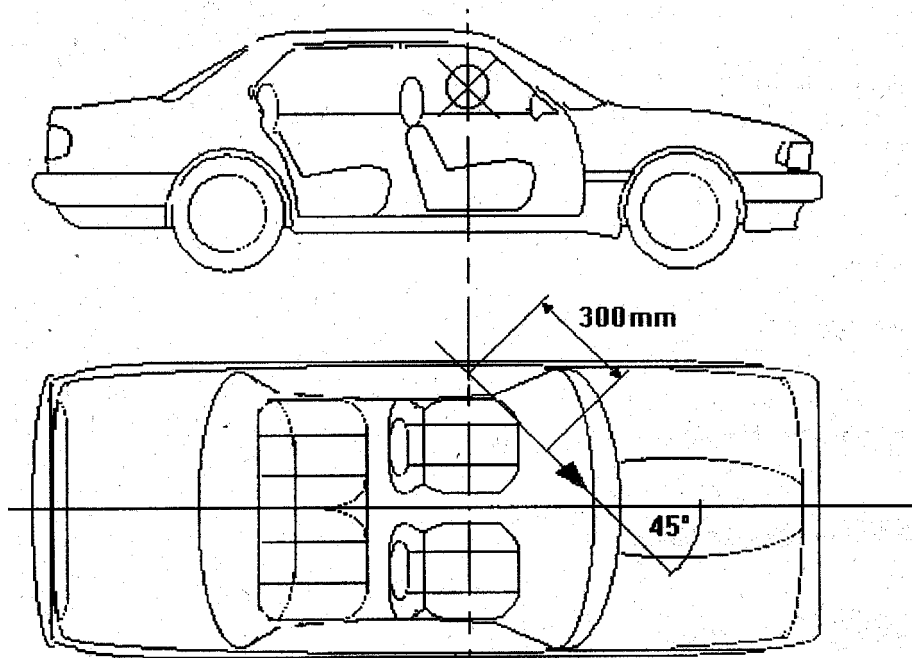
Undirskrift: .....

(tilgreinið stöðu)

## 2. viðbætur

Liður 5.2.11

## Prófun á búnaði til að verja farþegarými



## 3. viðbætur

## Forskriftir fyrir vélræna lykilorfa

1. Vals lykilorfans skal ekki skaga meira en 1 mm út frá hlífinni og skal sá hluti sem skagar út vera keilulagaður.
2. Liðurinn milli kjarna valsins og hlífar hans skal þola 600 N tog og 25 Nm snúningsátak.
3. Lykilorfinn skal hafa vals með borhindrun.
4. Lykilsnið skal hafa minnst 1 000 virkar umraðanir.
5. Að lykilorfanum má ekki ganga lykill sem er einungis frábrugðinn að því er eina umröðun varðar borið saman við rétta lykilinn.
6. Lykilop fyrir utanálggjandi lykilorfa skal vera hulið eða varið á annað hátt gegn óhreinindum og/eða vatni.

## 4. viðbætur

**Tækniforskriftir fyrir hljóðmerkjabúnað**

1. Hljóðmerkjabúnaðurinn skal gefa frá sér samfelld og einsleitt hljóð og skal hljóðrófið ekki breytast þannig að merkjanlegt sé á meðan á notkun stendur. Að því er varðar hljóðmerkjabúnað með riðstraum gildir þetta ákvæði aðeins þegar rafalinn keyrir með stöðugum hraða eins og tilgreint er í lið 2.1.3.2.

2. Hljóðmerkjabúnaðurinn skal hafa hljóðeðlisfræðilega (dreifing hljóðþrýstings á tíðnirófið) og vélræna eiginleika til að standast eftirfarandi prófanir í þeirri röð sem er tilgreind.

2.1. Mælingar á eiginleikum hljóðsins

2.1.1. Æskilegt er að prófa hljóðmerkjabúnaðinn í bergmálslausu umhverfi. Að öðrum kosti má prófa hann í hálfbergmálslausum klefa eða á opnu svæði. Í því tilviki skal gæta þess að forðast endurkast frá jörðu á mælingarsvæðinu (svo sem með því að reisa hljóðdeyfandi skilrúm). Þess skal gætt að frávik frá kúluforni sé minna en 1 dB í hálfkúlu með minnst 5 metra radíus, upp í hæstu tíðni sem er mæld, einkum í mælingaráttina og í þeirri hæð sem búnaðurinn og hljóðneminn eru í.

Umhverfishávaði skal vera að minnsta kosti 10 dB neðan við það hljóðþrýstistig sem mæla skal.

Búnaðurinn sem á að prófa og hljóðneminn skulu vera í sömu hæð. Hæðin skal vera milli 1,15 og 1,25 m. Stefnan sem hljóðneminn er næmastur í skal falla saman við stefnu hámarkshljóðstigs búnaðarins.

Hljóðneminn skal þannig staðsettur að hljóðhimnan sé í fjarlægðinni  $2 \pm 0,01$  metra frá hljóðopplani búnaðarins. Ef nokkur hljóðop eru á búnaðinum skal ákvarða fjarlægðina með hliðsjón af plani þess ops sem er næst hljóðnemanum.

2.1.2. Mælingar á hljóðþrýstistigi skulu gerðar með nákvæmum hljóðstigsmaeli í 1. flokki sem skal vera í samræmi við forskriftir IEC nr. 651, fyrstu útgáfu (1979).

Gera skal allar mælingar með tímastuðlinum „F“. Mæling á heildarhljóðþrýstistigi skal gerð með því að nota greiningarferilinn A.

Mæla skal tíðniróf hljóðsins með Fourier-greiningu á hljóðmerkinu. Að öðrum kosti má nota þriðjungs áttundarsíur sem samrýmast forskriftum IEC nr. 225, fyrstu útgáfu (1966):

Í því tilviki skal ákvarða hljóðþrýstistig á tíðni sem hefur 2 500 Hz í miðgildi með því að bæta við ferningsmeðalgildum hljóðþrýstings á þeim þremur tíðnisviðum sem hafa þriðjungs áttundarbreidd og miðgildin 2 000, 2 500 og 3 150 Hz.

Í hverju tilviki skal aðeins líta á Fourier-greininguna sem viðmiðunaraðferð.

2.1.3. Veita skal viðeigandi straumi á hljóðmerkjabúnaðinn með eftirfarandi voltgildum:

2.1.3.1. ef um ræðir hljóðmerkjabúnað skal veita á búnaðinn jafnstraumi með spennu sem mælist 6,5, 13 eða 26 volt mælt við tengiklemmu raforkugjafans sem svarar til 6, 12 eða 24 volta nafnspennu;

2.1.3.2. ef um ræðir hljóðmerkjabúnað með riðstraumi skal straumur gefinn með rafala af þeirri gerð sem allajafna er notuð með þessari gerð hljóðmerkjabúnaðar. Hljóðeðlisfræðilegir eiginleikar hljóðmerkjabúnaðarins skulu skráðir fyrir þann hraða rafalsins sem samsvarar 50%, 75% og 100% af þeim hámarkshraða sem framleiðandi rafalsins gefur upp fyrir samfellda notkun. Í þessari prófun skal rafalinn ekki hafa aðra notendur. Þolprófun sem er lýst í 3. lið skal gerð við þann hraða sem framleiðandi búnaðarins gefur upp og innan þess tíðnisviðs sem að framan greinir.

- 2.1.4. Ef afriðaður straumgjafi er notaður fyrir prófanir á hljóðmerkjabúnaði með jafnstraumi má mismunurinn á milli spennuskautanna, mælt frá toppi til topps við skaut straumgjafans, ekki vera meiri en 0,1 volt þegar hljóðmerkjabúnaðurinn er í notkun.
- 2.1.5. Í hljóðmerkjabúnaði með jafnstraumi skal viðnám leiðaranna, þar með talið viðnám tengiklemma og tengja, vera sem næst:
- 0,05 ohm fyrir 6 volta rás,
  - 0,10 ohm fyrir 12 volta rás,
  - 0,20 ohm fyrir 24 volta rás.
- 2.1.6. Setja skal búnaðinn tryggilega upp á undirstöðu sem er að minnsta kosti tíu sinnum þyngri en búnaðurinn og ekki undir 30 kg og nota til þess einingu eða einingar frá framleiðanda. Auk þess skal gera ráðstafanir til að tryggja að endurkast af hliðum undirstöðunnar og titringur hennar hafi ekki merkjanleg áhrif á niðurstöður mælinga.
- 2.1.7. Hljóðþrýstistigið, mælt með greiningarferli A við ofangreind skilyrði, má ekki vera yfir 118 dB (A).
- 2.1.7.1. Auk þess skal hljóðþrýstistig á tíðnisviðinu 1 800 til 3 500 Hz vera hærra en í öllum þáttum hljóðsins með tíðni yfir 3 500 Hz og undir öllum kringumstæðum minnst 105 dB (A).
- 2.1.8. Framangreindar forskriftir gilda einnig fyrir búnað sem endingarprófun, sem um getur í 3. lið hér á eftir, er gerð á og skal spennan vera á milli 115% og 95% af nafnspennu hljóðmerkjabúnaðar með jafnstraumi eða milli 50% og 100% af hámarks hraða rafals sem framleiðandi tilgreinir fyrir samfellda notkun að því er varðar hljóðmerkjabúnað með riðstraumi.
- 2.1.9. Tíminn sem líður frá því hljóðmerki er gefið uns hljóðið nær lágmarkinu, sem mælt er fyrir um í lið 2.1.7, skal ekki vera lengri en 0,2 sekúndur mældur við umhverfishita  $20 \pm 5$  °C.
- Þetta ákvæði gildir einkum um loftknúinn eða raf-loftknúinn búnað.
- 2.1.10. Loftknúinn eða raf-loftknúinn búnaður skal, þegar loftrásinni er komið fyrir í samræmi við lýsingu framleiðanda, hafa sömu hljóðeðlisfræðilegu afköst og rafstýrður hljóðmerkjabúnaður.
- 2.1.11. Ná skal framangreindum lágmarksgildum fyrir hvern einstakan hljóðgjafa í margtóna búnaði þar sem hver hljóðgjafi starfar sjálfstætt. Ekki má fara yfir hámarksgildi heildarhljóðstigs þegar allir hljóðgjafar eru gangsettir samtímis.
3. Þolprófanir
- 3.1. Veita skal einni þeirri nafnspennu sem tilgreind er í lið 2.1.3 hér að framan á hljóðmerkjabúnaðinn gegnum leiðara með einu því viðnámi sem tilgreint er í lið 2.1.5 og knýja búnaðinn 50 000 sinnum, í eina sekúndu í hvert sinn með fjögurra sekúndna hléi á milli. Meðan á prófun stendur skal loftstraumur leika um hljóðmerkjabúnaðinn á um það bil 10 m/s hraða.
- 3.2. Fari prófun fram í bergmálslausum klefa skal hann vera nægilega rúmur til að hiti sem búnaðurinn gefur frá sér meðan á þolprófun stendur dreifist eðlilega.
- 3.3. Umhverfshiti í prófunarrými skal vera milli +15 og +30 °C.
- 3.4. Ef hljóðstigseiginleikar eru ekki þeir sömu og fyrir prófun þegar hljóðmerkjabúnaður hefur verið gangsettur í helming þeirra skipta sem mælt er fyrir um má stilla búnaðinn. Hljóðmerkjabúnaðurinn skal standast prófun sem lýst er í lið 2.1 eftir þær gangsetningar sem mælt er fyrir um og frekari stillingar ef nauðsyn krefur.

- 3.5. Smyrja má raf-loftknúinn hljóðmerkjabúnað með olíu sem framleiðandi mælir með eftir hverjar 10 000 gangsetningar.
4. **Gerðarviðurkenningarprófanir**
- 4.1. Framkvæma skal gerðarviðurkenningarprófanir á tveimur sýnishornum af hverri gerð sem framleiðandi sendir til viðurkenningar. Gera skal allar prófanir á báðum sýnishornunum og þau skulu samrýmast tækniforskriftum sem mælt er fyrir um í þessum viðbæti.

**ÁKVÖRÐUN SAMEIGINLEGU EES-NEFNDARINNAR 97/EES/16/04**

**nr. 75/96**  
**frá 13. desember 1996**

**um breytingu á II. viðauka (Tæknilegar reglugerðir, staðlar, prófanir og vottun) við EES-samninginn**

**SAMEIGINLEGA EES-NEFNDIN HEFUR,**

með hliðsjón af samningnum um Evrópska efnahagssvæðið, eins og hann var aðlagður með bókun um breytingu á samningnum um Evrópska efnahagssvæðið, er nefnist hér á eftir samningurinn, einkum 98. gr.,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

II. viðauka við samninginn var breytt með ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 62/95 frá 29. september 1995<sup>(1)</sup>.

Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 96/1/EB frá 22. janúar 1996 um breytingu á tilskipun 88/77/EBE um samræmingu laga aðildarríkjanna varðandi aðgerðir gegn mengandi efnum í útblæstri dísilhreyfla til nota í ökutækjum<sup>(2)</sup> skal felld inn í samninginn.

**ÁKVEDIÐ EFTIRFARANDI:**

**1. gr.**

Eftirfarandi undirliður bætist við í 44. lið (tilskipun ráðsins 88/77/EBE) í I. kafla II. viðauka við samninginn:

„ - **396 L 0001:** Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 96/1/EB frá 22. janúar 1996 (Stjútíð. EB nr. L 40, 17. 2. 1996, bls. 1).“.

**2. gr.**

Fullgiltur texti tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins 96/1/EB á íslensku og norsku fylgir sem viðauki við útgáfu þessarar ákvörðunar á hvoru máli fyrir sig.

**3. gr.**

Ákvörðun þessi öðlast gildi hinn 1. janúar 1997, að því tilskildu að allar tilkynningar samkvæmt 1. mgr. 103. gr. samningsins hafi verið sendar sameiginlegu EES-nefndinni.

**4. gr.**

Ákvörðun þessi skal birt í EES-deild og EES-viðbæti við Stjórnartíðindi Evrópubandalagsins.

Gjört í Brussel 13. desember 1996.

Fyrir hönd sameiginlegu EES-nefndarinnar

Formaður

*H. Hafstein*

(<sup>1</sup>) Stjútíð. EB nr. L 301, 14. 12. 1995, bls. 36 og EES-viðbætur við Stjútíð. EB nr. 48, 14. 12. 1995, bls. 1.

(<sup>2</sup>) Stjútíð. EB nr. L 40, 17. 2. 1996, bls. 1.



## TILSKIPUN EVRÓPUPINGSINS OG RÁÐSINS 96/1/EB

frá 22. janúar 1996

### um breytingu á tilskipun 88/77/EBE um samræmingu laga aðildarríkjanna varðandi aðgerðir gegn mengandi efnum í útblæstri dísilhreyfla til nota í ökutækjum(\*)

#### EVROPUPIINGID OG RAD EVROPUSAMBANDSINS HAFA,

með hliðsjón af stofnsáttmála Evrópubandalagsins, einkum 100. gr. a,

með hliðsjón af tillögu framkvæmdastjórnarinnar (1),

með hliðsjón af álit efnahags- og félagsmálanefndarinnar (2),

í samræmi við málsmeðferðina sem mælt er fyrir um í 189. gr. b í sáttmálanum (3),

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

Samþykking á ætti ráðstafanir innan ramma innri markaðarins.

Í fyrstu aðgerðaáætlun bandalagsins á sviði umhverfisverndar (4), sem ráðið samþykkti 22. nóvember 1973, er hvatt til þess að tillit verði tekið til nýjustu vísindaframskrá í baráttunni gegn loftmengun sem stafar af útblásturslofti vélknúinna ökutækja og að þeim tilskipunum sem þegar hafa verið samþykktar verði breytt til samræmis. Í fimmtu aðgerðaáætluninni, en ráðið og fulltrúar ríkisstjórna aðildarríkjanna sem hittust í aðildarríkjunum samþykktu helstu efnisatriði hennar í ályktun sinni frá 1. febrúar 1993 (5), er kveðið á um frekari aðgerðir til að draga verulega úr útblæstri mengunarefna frá vélknúnum ökutækjum.

Aðildarríki geta ekki hvert fyrir sig náð þeim markmiðum að draga úr mengandi útblæstri frá vélknúnum ökutækjum og tryggja hnökralausa framkvæmd innri markaðarins fyrir ökutæki og því verður þessum markmiðum fremur náð með því að samræma lög aðildarríkjanna varðandi ráðstafanir sem ber að grípa til gegn loftmengun frá vélknúnum ökutækjum.

(\*) Þessi EB-gerð, sem birtist í Stjttíð. EB nr. L 40, 17. 2. 1996, bls. 1, var nefnd í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 75/96 frá 13. desember 1996 um breytingu á II. viðauka (Tæknilegar reglugerðir, staðlar, prófanir og vottun) við EES-samninginn, sjá þessa útgáfu af EES-viðbæti við Stjórnartíðindi Evrópubandalagsins.

(1) Stjttíð. EB nr. C 389, 31. 12. 1994, bls. 22 og Stjttíð. EB nr. C 309, 21. 11. 1995, bls. 9.

(2) Stjttíð. EB nr. C 201, 26. 7. 1993, bls. 9.

(3) Álit Evrópupingsins frá 20. september 1995 (Stjttíð. EB nr. C 269, 16. 10. 1995, bls. 88), sameiginleg afstaða ráðsins frá 7. nóvember 1995 (Stjttíð. EB nr. C 320, 30. 11. 1995, bls. 21) og ákvörðun Evrópupingsins 13. desember 1995 (Stjttíð. EB nr. C 17, 21. 1. 1996). Ákvörðun ráðsins frá 22. desember 1995.

(4) Stjttíð. EB nr. C 112, 20. 12. 1973, bls. 1.

(5) Stjttíð. EB nr. C 138, 17. 5. 1993, bls. 1.

Viðurkennt er að þróun samgangna í bandalaginu hefur haft í för með sér mikið álag á umhverfið. Komið hefur í ljós að opinbert mat á auknu umferðarálagi er í ákveðnum tilvikum lægra en raunverulegar tölur. Þess vegna ber að mæla fyrir um stranga útblástursstaðla fyrir öll vélknúin ökutæki.

Í tilskipun 88/77/EBE (6) er kveðið á um markgildi fyrir kolsýring, óbrunnin vetniskolefni og köfnunarefnisoxíð í útblæstri dísilhreyfla sem notaðir eru í vélknúin ökutæki og skal í því sambandi miða við prófunaraðferð sem er dæmigerð fyrir notkun viðkomandi ökutækja við evrópskar aðstæður. Í tilskipun 91/542/EBE er kveðið á um tvö þrep, hið fyrra (1992/93) kom til framkvæmda á sama tíma og nýir evrópskir útblástursstaðlar fyrir fólkshreyfla tóku gildi. Á síðara þrepinu (1995/96) voru settar viðmiðunarreglur til lengri tíma fyrir evrópska ökutækjajafnaðinn með því að fastsetja markgildi er byggjast á tækni sem enn er í þróun en iðnaðinum jafnframt veittur tími til að þróa þessa tækni.

Framkvæmdastjórnin skal samkvæmt 2. mgr. 5. gr. tilskipunar 91/542/EBE gefa ráðinu skýrslu fyrir árslok 1993 um fyrirliggjandi tækni til þess að hafa hemil á loftmengandi útblæstri frá dísilhreyflum, einkum þeim sem eru 85 kW eða minni. Í skýrslunni ætti einnig að fjalla um nýjar tölfræðilegar aðferðir við eftirlit með samræmi í framleiðslu. Í ljósi niðurstaðna í skýrslunni getur framkvæmdastjórnin, ef þörf krefur, lagt tillögu fyrir ráðið um að hækka markgildin fyrir efnisagnir í útblæstri.

Að mati sérfræðinga er hægt að setja ný ákvæði um samræmi í framleiðslu.

Nútímatækni leyfir ekki að farið verði, á þeim degi sem er tilgreindur í tilskipun 91/542/EBE, eftir hinum ströngu markgildum vegna efnisagna í útblæstri sem sett eru í umræddri tilskipun vegna 2. þreps að því er varðar flesta litla dísilhreyfla sem eru 85 kW eða minna. Engu að síður er hægt að draga mjög úr magni efnisagna í útblæstri þessara hreyfla eftir 1. október 1995. Ekki skal taka upp markgildið sem kveðið er á um í tilskipun 91/542/EBE vegna efnisagna í útblæstri lítilla dísilhreyfla með minna en 0,7 dm<sup>3</sup> sprengirými og meiri hámarksnafnhraða en 3 000 snúninga á mínútu, fyrir en á árinu 1997. Á þessu viðbótartímabili gefst iðnaðinum tækifæri til að gera nauðsynlegar breytingar til að tryggja að markgildið sem skotið var á frest verði virt.

#### SAMÞYKKT TILSKIPUN ÞESSA:

(6) Stjttíð. EB nr. L 36, 9. 2. 1988, bls. 33. Tilskipuninni var síðast breytt með tilskipun 91/542/EBE (Stjttíð. EB nr. L 295, 25. 10. 1991, bls. 1).

**1. gr.**

I. viðauka við tilskipun 88/77/EBE er breytt í samræmi við viðaukann við þessa tilskipun.

**2. gr.**

1. Aðildarríkin skulu samþykkja nauðsynleg lög og stjórnsýslufyrirmæli til að fara að tilskipun þessari fyrir 1. júlí 1996. Þau skulu tilkynna það framkvæmdastjórninni þegar í stað.

Þegar aðildarríkin samþykkja þessar ráðstafanir skal vera í þeim tilvísun í þessa tilskipun eða þeim fylgja slík tilvísun þegar þau verða birt opinberlega. Aðildarríkin skulu setja nánari reglur um slíka tilvísun.

2. Aðildarríkin skulu senda framkvæmdastjórninni helstu ákvæði úr landslögum sem þau samþykkja um málefni sem tilskipun þessi nær til.

**3. gr.**

Tilskipun þessi öðlast gildi á tuttugasta degi frá því að hún birtist í *Stjórnartíðindum Evrópubandalaganna*.

**4. gr.**

Tilskipun þessari er beint til aðildarríkjanna.

Gjört í Brussel 29. janúar 1996.

Fyrir hönd Evrópuþingsins

**K. HÄNSCH**

forseti.

Fyrir hönd ráðsins,

**L. DINI**

forseti.

## VIÐAUKI

## BREYTINGAR Á I. VIÐAUKA VIÐ TILSKIPUN 88/77/EBE

- 1) Liður 6.2.1.: eftirfarandi neðanmálsgrein (\*\*) er bætt við töluna „0,15“ í neðri línu töflunnar (B (1.10. 1995), í aftasta dálki (Massi efnisagna (PT) í g/kWh):

„(\*\*): Fram til 30. september 1997 skal miða við gildið 0,25 g/kWh vegna efnisagna í útblæstri frá hreyflum með minna en 0,7 dm<sup>3</sup> sprengirými og meiri hámarksnafnhraða en 3 000 snúninga á mínútu.“

- 2) 8. liður verði svohljóðandi:

„8. SAMRÆMI Í FRAMLEIÐSLU

- 8.1. Ráðstafanir til að tryggja samræmi í framleiðslu skulu gerðar samkvæmt ákvæðum 10. gr. tilskipunar 70/156/EBE. Samræmi í framleiðslu er kannað á grundvelli lýsingar sem gefin er í gerðarviðurkenningarvottorði sem er lýst í VIII. viðauka við þessa tilskipun.

Ákvæði í liðum 2.4.2 og 2.4.3 í X. viðauka við tilskipun 70/156/EBE gilda telji lögbær yfirvöld eftirlitsaðferð framleiðanda ekki fullnægjandi.

- 8.1.1. Ef mæla á útblástur mengandi efna og ein eða fleiri nýjungar hafa verið gerðar á hreyfli skulu prófanir gerðar á þeim hreyfli eða þeim hreyflum sem er lýst í tæknigögnum um nýjungina.

- 8.1.1.1. Athuganir á hvort hreyfill sem gerðar eru prófanir á varðandi mengandi útblástur sé í samræmi.

Eftir að val yfirvalda hefur farið fram mega framleiðendur ekki gera neinar breytingar á þeim hreyflum sem valið var úr.

- 8.1.1.1.1. Þrír hreyflar eru valdir af handahófi úr framleiðsluröðinni og prófaðir eins og lýst er í lið 6.2. Markgildin eru tilgreind í lið 6.2.1. í þessum viðauka(\*).

„(\*): Fram til 30. september 1998 skal miða við gildið 0,25 g/kWh vegna efnisagna í útblæstri frá hreyflum með minna en 0,7 dm<sup>3</sup> sprengirými og meiri hámarksnafnhraða en 3 000 snúninga á mínútu.“

- 8.1.1.1.2. Prófanir fara fram í samræmi við 1. viðbæti við þennan viðauka telji lögbær yfirvöld að framleiðslustaðalfrávikid sem framleiðandi gefur upp samkvæmt X. viðauka við tilskipun 70/156/EBE sem gildir um vélknúin ökutæki og eftirvagna þeirra sé fullnægjandi.

Prófanirnar fara fram í samræmi við 2. viðauka við þennan viðauka telji lögbær yfirvöld að framleiðslustaðalfrávikid, sem framleiðandi gefur upp samkvæmt X. viðauka við tilskipun 70/156/EBE, sé ófullnægjandi.

Heimilt er að láta prófanir fara fram í samræmi við 3. viðbæti við þennan viðauka, að ósk framleiðanda.

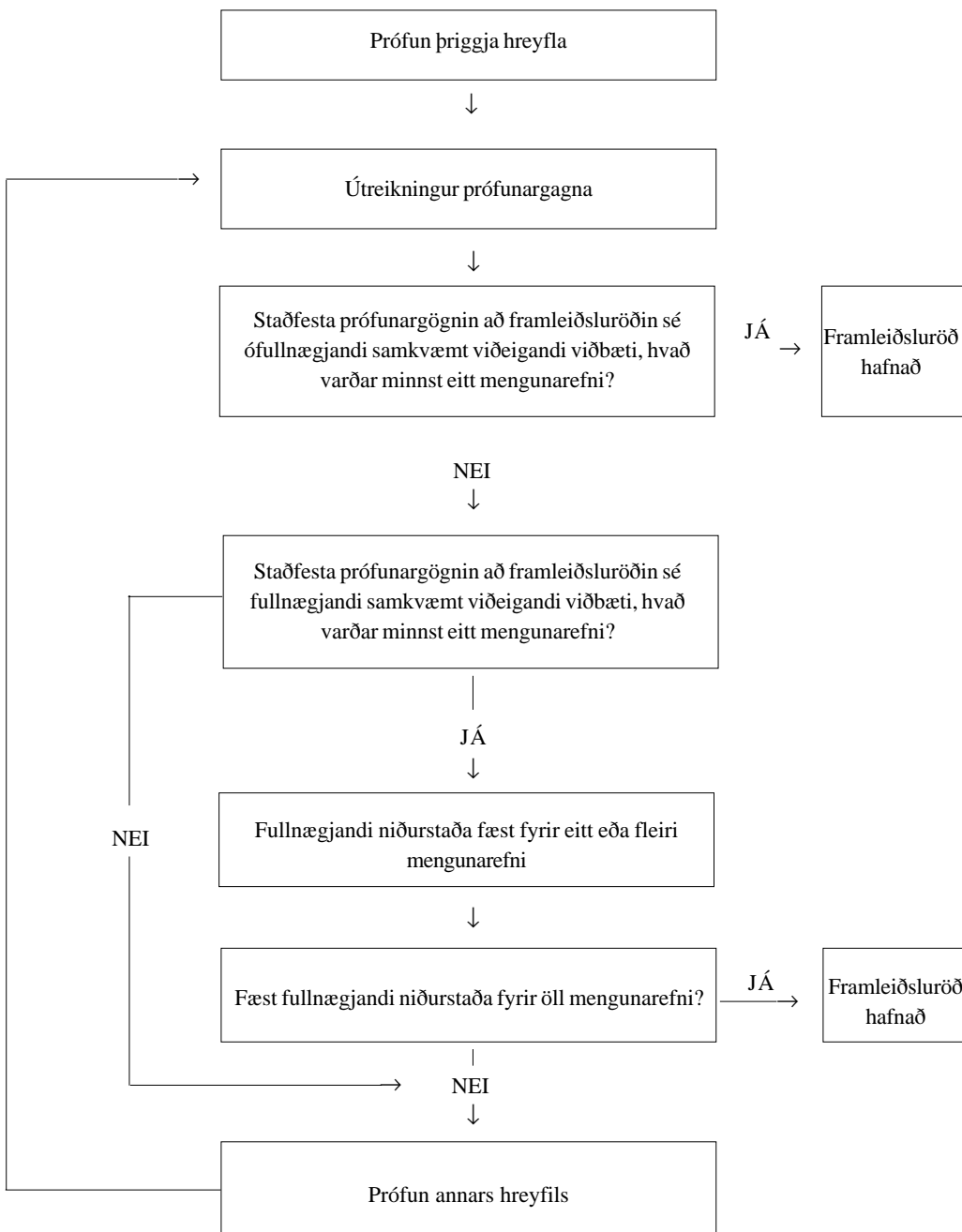
- 8.1.1.1.3. Á grundvelli úrtaksprófana á hreyflum telst framleiðsluröð vera, eða ekki vera, í samræmi við kröfur þegar ljóst er að niðurstöður eru fullnægjandi með tilliti til allra mengunarefna, eða eftir atvikum ófullnægjandi með tilliti til eins mengunarefnis, samkvæmt prófunarviðmiðunum sem fram koma í viðeigandi viðbæti.

Þegar fullnægjandi niðurstaða hefur fengist fyrir eitt mengunarefni verður þeirri niðurstöðu ekki breytt með viðbótarprófunum sem fara fram með tilliti til annarra mengunarefna.

Fáist ekki fullnægjandi niðurstaða með tilliti til allra mengunarefna, og ekki ófullnægjandi niðurstaða með tilliti til eins mengunarefnis, fer fram prófun á öðrum hreyfli (sjá mynd I.7).

Fáist engin niðurstaða getur framleiðandi hvenær sem er ákveðið að hætta prófun. Í því tilviki fæst ófullnægjandi niðurstaða.

Mynd I.7



- 8.1.1.2. Gera skal prófanir á hreyflum sem er nýbúið að framleiða.
- 8.1.1.2.1. Að ósk framleiðanda skal þó gera prófanir á hreyflum sem hafa verið tilkeyrðir í allt að 100 klukkustundir.
- Framleiðandi skal sjá um tilkeyrslu og samþykka að gera engar breytingar á hreyflunum.
- 8.1.1.2.2. Óski framleiðandi eftir að annast tilkeyrslu ( $x$  klst, þar sem  $x \leq (100 \text{ klukkustundir})$  má gera það á:
- öllum hreyflum sem eru prófaðir,
- eða
- fyrsta hreyflinum sem er prófaður og er þróunarstuðull ákvarðaður á eftirfarandi hátt:
  - mengandi útblástur er mældur við núll og við „ $x$ “ klukkustundir á fyrsta hreyflinum sem er prófaður,
  - þróunarstuðull útblásturs frá núll til „ $x$ “ klukkustundir er reiknaður fyrir hvert mengunarefni:
- $$\frac{\text{útblástur „}x\text{“ klst.}}{\text{útblástur núll klst.}}$$
- Stuðullinn getur verið lægri en 1.
- Ekki skal tilkeyra aðra hreyfla en umreikna skal útblástur þeirra við núll klukkustundir með þróunarstuðlinum.
- Í því tilviki eru eftirfarandi gildi notuð:
- gildi við „ $x$ “ klukkustundir fyrir fyrsta hreyfilinn,
  - gildi við núll klst., margfölduð með þróunarstuðlinum, fyrir aðra hreyfla.
- 8.1.1.2.3. Heimilt er að nota markaðseldsneyti í öllum þessum prófunum. Óski framleiðandi þess má þó nota viðmiðunareldsneytið sem lýst er í IV. viðauka.“

3) Eftirfarandi viðbætur bætast við:

„I. viðbætur

1. Í þessum viðbæti er lýst aðferðinni sem ber að nota til að sannprófa samræmi í framleiðslu í tengslum við útblástur mengunarefna þegar framleiðslustaðalfrávik framleiðanda er fullnægjandi.
2. Sýnataka, þar sem að minnsta kosti þrjú sýni eru í úrtaki, miðast við að líkur á að framleiðslulota standist prófun þar sem 30% framleiðslunnar eru gölluð séu 0,90 (áhætta framleiðanda = 10%), en líkur á að framleiðslulota, þar sem 65% framleiðslunnar eru gölluð, sé samþykkt er 0,10 (áhætta neytanda = 10%).
3. Eftirfarandi aðferð er notuð fyrir hvert mengunarefni um sig sem er tilgreint í lið 6.2.1 í I. viðauka (sjá mynd I.7).

$L =$  náttúrlegur lógaritmi markgildis mengunarefnisins,

$x_i =$  náttúrlegur lógaritmi mælingar vegna hreyfils  $i$  í úrtakinu,

$s =$  áætlað framleiðslustaðalfrávik (eftir að náttúrlegur lógaritmi mælinganna hefur verið tekinn),

$n =$  fjöldi í því úrtaki sem verið er að prófa.

4. Summa staðalfrávikanna frá mörkunum er reiknuð fyrir úrtakið samkvæmt eftirfarandi jöfnu:

$$\frac{1}{s} \sum_{i=1}^n (L - x_i)$$

5. Næsta skref er:

- ef talan úr prófuninni er hærri en viðmiðunartalan fyrir fullnægjandi niðurstöðu miðað við þá úrtaksstærð sem kemur fram í töflu I.1.5 fæst fullnægjandi niðurstaða fyrir viðkomandi mengunarefni,
- ef talan úr prófuninni er lægri en viðmiðunartalan fyrir ófullnægjandi niðurstöðu miðað við þá úrtaksstærð sem kemur fram í töflu I.1.5 fæst ófullnægjandi niðurstaða fyrir viðkomandi mengunarefni,
- að öðrum kosti er enn einn hreyfill prófaður samkvæmt lið 8.1.1.1 í I. viðauka og reikniaðferðinni beitt aftur á úrtakið með einum hreyfli til viðbótar.

Tafla I.1.5

Lágmarksstærð úrtaks: 3

Samanlagður fjöldi prófaðra hreyfla (úrtaksstærð)	Viðmiðunartala fyrir fullnægjandi niðurstöðu $A_n$	Viðmiðunartala fyrir ófullnægjandi niðurstöðu $B_n$
3	3,327	-4,724
4	3,261	-4,790
5	3,195	-4,856
6	3,129	-4,922
7	3,063	-4,988
8	2,997	-5,054
9	2,931	-5,120
10	2,865	-5,185
11	2,799	-5,251
12	2,733	-5,317
13	2,667	-5,383
14	2,601	-5,449
15	2,535	-5,515
16	2,469	-5,581
17	2,403	-5,647
18	2,337	-5,713
19	2,271	-5,779
20	2,205	-5,845
21	2,139	-5,911
22	2,073	-5,977
23	2,007	-6,043
24	1,941	-6,109
25	1,875	-6,175
26	1,809	-6,241
27	1,743	-6,307
28	1,677	-6,373
29	1,611	-6,439
30	1,545	-6,505
31	1,479	-6,571
32	-2,112	-2,112

ÍSLÆNSK ÚTGAFA

2. viðbætur

1. Í þessum viðbæti er lýst aðferðinni sem ber að nota til að sannprófa samræmi í framleiðslu í tengslum við prófun á gerð I þegar gögn framleiðanda um framleiðslustaðalfrávik eru annaðhvort ófullnægjandi eða ófáanleg.
2. Sýnataka, þar sem að minnsta kosti þrjú sýni eru í úrtaki, miðast við að líkur á að framleiðslulota standist prófun þar sem 30% framleiðslunnar eru gölluð séu 0,90 (áhætta framleiðanda = 10%), en líkur á að framleiðslulota, þar sem 65% framleiðslunnar eru gölluð, sé samþykkt er 0,10 (áhætta neytanda = 10%).
3. Litið er á mælingar á mengunarefnum sem eru tilgreind í lið 6.2.1 í 1. viðauka sem lógaritmíska normaldreifingu og verður að ummynda þær með því að taka náttúrulega lógaritma þeirra. Gildin  $m_0$  og  $m$  sýna annars vegar lágmarksstærð og hins vegar hámarksstærð úrtaks ( $m_0 = 3$  og  $m = 32$ ) og  $n$  sýnir fjölda í því úrtaki sem verið er að prófa.
4. Ef náttúrulegir lógaritmar mælinganna í röðinni eru  $x_1, x_2, \dots, x_j$  og  $L$  náttúrulegur lógaritmi markgildis fyrir mengunarefni, er:

$$d_j = x_j - L$$

og:

$$\bar{d}_n = \frac{1}{n} \sum_{j=1}^n d_j$$

$$v_n^2 = \frac{1}{n} \sum_{j=1}^n (d_j - \bar{d}_n)^2$$

5. Tafla I.2.5 sýnir gildi fyrir viðmiðunartölur fyrir fullnægjandi niðurstöðu ( $A_n$ ) og viðmiðunartölur fyrir ófullnægjandi niðurstöðu ( $B_n$ ) miðað við fjölda í úrtaki sem verið er að prófa. Prófunarstærðin er hlutfallið  $\bar{d}_n / V_n$ , sem ber að nota á eftirfarandi hátt til að ákvarða hvort framleiðsluröðin stent prófun eða ekki: þar sem  $m_0 \leq n < m$ :

- stent framleiðsluröðin prófun ef  $\bar{d}_n / V_n \leq A_n$
- stent framleiðsluröðin ekki prófun ef  $\bar{d}_n / V_n \geq B_n$
- er mælt á ný ef  $A_n < \bar{d}_n / V_n < B_n$ .

6. Athugasemdir.

Eftirfarandi raktar jöfnur má nota til að reikna út röð gilda út frá prófunarstærðum:

$$\bar{d}_n = \left(1 - \frac{1}{n}\right) \bar{d}_{n-1} + \frac{1}{n} d_n$$

$$V_n^2 = \left(1 - \frac{1}{n}\right) V_{n-1}^2 + \frac{(\bar{d}_n - d_n)^2}{n-1}$$

$$(n = 2, 3, \dots; \bar{d}_1 = d_1; V_1 = 0)$$



Tafla I.2.5

Lágmarksstærð úrtaks = 3

Samanlagður fjöldi prófaðra hreyfla (úrtaksstærð) $n$	Viðmiðunartala fyrir fullnægjandi niðurstöðu $A_n$	Viðmiðunartala fyrir ófullnægjandi niðurstöðu $B_n$
3	-0,80381	16,64743
4	-0,76339	7,68627
5	-0,72982	4,67136
6	-0,69962	3,25573
7	-0,67129	2,45431
8	-0,64406	1,94369
9	-0,61750	1,59105
10	-0,59135	1,33295
11	-0,56542	1,13566
12	-0,53960	0,97970
13	-0,51379	0,85307
14	-0,48791	0,74801
15	-0,46191	0,65928
16	-0,43573	0,58321
17	-0,40933	0,51718
18	-0,38266	0,45922
19	-0,35570	0,40788
20	-0,32840	0,36203
21	-0,30072	0,32078
22	-0,27263	0,28343
23	-0,24410	0,24943
24	-0,21509	0,21831
25	-0,18557	0,18970
26	-0,15550	0,16328
27	-0,12483	0,13880
28	-0,09354	0,11603
29	-0,06159	0,09480
30	-0,02892	0,07493
31	-0,00449	0,05629
32	-0,03876	0,03879

## 3. viðbætur

- Í þessum viðbæti er lýst aðferðinni sem ber að nota, að ósk framleiðanda, til að sannprófa samræmi í framleiðslu að því er varðar útblástur mengunarefna.
- Sýnataka, þar sem að minnsta kosti þrjú sýni eru í úrtaki, miðast við að líkur á að framleiðslulota standist prófun þar sem 30% framleiðslunnar eru gölluð séu 0,90 (áhætta framleiðanda = 10%), en líkur á að framleiðslulota, þar sem 65% framleiðslunnar eru gölluð, sé samþykkt er 0,10 (áhætta neytanda = 10%).
- Eftirfarandi aðferð er notuð fyrir hvert mengunarefni um sig sem er tilgreint í lið 6.2.1 í I. viðauka (sjá mynd I.7).

$L$  = markgildi mengunarefnisins,

$x_i$  = gildi úr mælingu vegna hreyfils  $i$  í úrtakinu,

$n$  = fjöldi í því úrtaki sem verið er að prófa.

4. Prófunarstærðin sem sýnir fjölda ófullnægjandi hreyfla er reiknuð fyrir úrtakið, þ.e.:  $x_1 > L$ .
5. Næsta skref er:
  - ef talan úr prófuninni er hærri en viðmiðunartalan fyrir fullnægjandi niðurstöðu miðað við þá úrtaksstærð sem kemur fram í töflu I.3.5 fæst fullnægjandi niðurstaða fyrir viðkomandi mengunarefni,
  - ef talan úr prófuninni er lægri en viðmiðunartalan fyrir ófullnægjandi niðurstöðu miðað við þá úrtaksstærð sem kemur fram í töflu I.3.5 fæst ófullnægjandi niðurstaða fyrir viðkomandi mengunarefni,
  - að öðrum kosti er enn einn hreyfill prófaður samkvæmt lið 8.1.1.1 í I. viðauka og aðferðinni beitt aftur á úrtakið með einum hreyfli til viðbótar.

Í töflu I.3.5 eru viðmiðunartölur fyrir fullnægjandi og ófullnægjandi niðurstöður reiknaðar með alþjóðastaðli ISO 8422/1991.

Tafla I.3.5

Lágmarksstærð úrtaks: 3

Samanlagður fjöldi prófaðra hreyfla (úrtaksstærð)	Viðmiðunartala fyrir fullnægjandi niðurstöðu	Viðmiðunartala fyrir ófullnægjandi niðurstöðu
$n$	$A_n$	$B_n$
3	-	3
4	0	4
5	0	4
6	1	5
7	1	5
8	2	6
9	2	6
10	3	7
11	3	7
12	4	8
13	4	8
14	5	9
15	5	9
16	6	10
17	6	10
18	7	11
19	8	9 <sup>“</sup>

**ÁKVÖRÐUN SAMEIGINLEGU EES-NEFNDARINNAR 97/EES/16/05**

**nr. 76/96**  
**frá 13. desember 1996**

**um breytingu á II. viðauka (Tæknilegar reglugerðir, staðlar, prófanir og vottun) við EES-samninginn**

**SAMEIGINLEGA EES-NEFNDIN HEFUR,**

með hliðsjón af samningnum um Evrópska efnahagssvæðið, eins og hann var aðlagður með bókun um breytingu á samningnum um Evrópska efnahagssvæðið, er nefnist hér á eftir samningurinn, einkum 98. gr.,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

II. viðauka við samninginn var breytt með ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 62/95 frá 29. september 1995<sup>(1)</sup>.

Tilskipun framkvæmdastjórnarinnar 95/48/EB frá 20. september 1995 um aðlögun að tækniframförum á tilskipun ráðsins 92/21/EBE um massa og mál vélknúinna ökutækja í flokki M<sub>1</sub><sup>(2)</sup> skal felld inn í samninginn.

**ÁKVEDIÐ EFTIRFARANDI:**

**1. gr.**

Eftirfarandi undirliður bætist við í lið 45b (tilskipun ráðsins 92/21/EBE) í I. kafla II. viðauka við samninginn:

„ - **395 L 0048:** Tilskipun framkvæmdastjórnarinnar 95/48/EB frá 20. september 1995 (Stjtíð. EB nr. L 233, 30. 9. 1995, bls. 73).“.

**2. gr.**

Fullgiltur texti tilskipunar framkvæmdastjórnarinnar 95/48/EB á íslensku og norsku fylgir sem viðauki við útgáfu þessarar ákvörðunar á hvoru máli fyrir sig.

**3. gr.**

Ákvörðun þessi öðlast gildi hinn 1. janúar 1997, að því tilskildu að allar tilkynningar samkvæmt 1. mgr. 103. gr. samningsins hafi verið sendar sameiginlegu EES-nefndinni.

**4. gr.**

Ákvörðun þessi skal birt í EES-deild og EES-viðbæti við Stjórnartíðindi Evrópubandalagsins.

Gjört í Brussel 13. desember 1996.

Fyrir hönd sameiginlegu EES-nefndarinnar

Formaður

*H. Hafstein*

<sup>(1)</sup> Stjtíð. EB nr. L 301, 14. 12. 1995, bls. 36 og EES-viðbætur við Stjtíð. EB nr. 48, 14. 12. 1995, bls. 1.

<sup>(2)</sup> Stjtíð. EB nr. L 233, 30. 9. 1995, bls. 73.

**TILSKIPUN FRAMKVÆMDASTJÓRNARINNAR 95/48/EB**

frá 20. september 1995

**um aðlögun að tækniframförum á tilskipun ráðsins 92/21/EBE um massa og mál vélknúinna ökutækja í flokki M<sub>1</sub>(\*)****FRAMKVÆMDASTJÓRN EVRÓPUBANDALAGANNA HEFUR,**

með hliðsjón af stofnsáttmála Evrópubandalagsins,

með hliðsjón af tilskipun ráðsins 70/156/EBE frá 6. febrúar 1970 um samræmingu laga aðildarríkjanna um gerðarviðurkenningu á vélknúnum ökutækjum og eftirvögnum þeirra <sup>(1)</sup>, eins og henni var síðast breytt með tilskipun framkvæmdastjórnarinnar 93/81/EBE <sup>(2)</sup>, einkum 2. mgr. 13. gr.,

með hliðsjón af tilskipun ráðsins 92/21/EBE frá 31. mars 1992 um samræmingu laga aðildarríkjanna um massa og mál vélknúinna ökutækja í flokki M<sub>1</sub> <sup>(3)</sup>, einkum 3. gr.,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

Tilskipun 92/21/EBE er ein sértilskipana sem fjalla um EBE-gerðarviðurkenningarferlið sem komið var á með tilskipun 70/156/EBE. Af því leiðir að ákvæði tilskipunar 70/156/EBE um búnað í ökutækjum, íhluta og aðskildar tæknieiningar eiga einnig við um þessa tilskipun.

Vísað er til tilskipunar ráðsins 77/649/EBE <sup>(4)</sup>, eins og henni var síðast breytt með tilskipun framkvæmdastjórnarinnar 90/630/EBE <sup>(5)</sup>, en hún fjallar um reglur við ákvörðun á viðmiðunarpunkti sæta í vélknúnum ökutækjum og því er ekki nauðsynlegt að endurtaka það í þessari tilskipun. Einnig er vísað til tilskipunar ráðsins 92/23/EBE <sup>(6)</sup>.

Í ljósi þeirrar reynslu sem fengist hefur af framkvæmd tilskipunar 92/21/EBE fram að þessu er nauðsynlegt að skýra nánar tiltekin ákvæði hennar til þess að tryggja samræmda túlkun í öllum aðildarríkjunum.

Nauðsynlegt verður að mæla fyrir um sérstök ákvæði varðandi álag á sæti sem eru ekki hönnuð fyrir og geta ekki tekið fullorðna. Þó þarf að huga nánar að skilgreiningum á slíkum sætum og forskriftum varðandi hleðsluskilyrði. Af þeim sökum er nauðsynlegum breytingum frestað til síðari tíma.

(\*) Þessi EB-gerð, sem birtist í Stjtið. EB nr. L 233, 30. 9. 1995, bls. 73, var nefnd í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 76/96 frá 13. desember 1996 um breytingu á II. viðauka (Tæknilegar reglugerðir, staðlar, prófanir og vottun) við EES-samninginn, sjá þessa útgáfu af EES-viðbæti við Stjórnartíðindi Evrópubandalagsins.

(1) Stjtið. EB nr. L 42, 23. 2. 1970, bls. 1.

(2) Stjtið. EB nr. L 264, 23. 10. 1993, bls. 49.

(3) Stjtið. EB nr. L 129, 14. 5. 1992, bls. 1.

(4) Stjtið. EB nr. L 267, 19. 10. 1977, bls. 1.

(5) Stjtið. EB nr. L 341, 6. 12. 1990, bls. 20.

(6) Stjtið. EB nr. L 129, 14. 5. 1992, bls. 95.

Ákvæði þessarar tilskipunar eru í samræmi við álit nefndar um aðlögun að tæknilegum framförum sem komið var á fót með tilskipun 70/156/EBE.

**SAMÞYKKT TILSKIPUN ÞESSA:****1. gr.**

1. Í 1. gr. tilskipunar 92/21/EBE komi „II. viðauka A við tilskipun 70/156/EBE“ í stað „I. viðauka við tilskipun 70/156/EBE“.

2. Í stað viðaukana við tilskipun 92/21/EBE komi viðaukarnir við þessa tilskipun og á milli meginmálsins og I. viðauka komi skrá yfir viðaukana.

**2. gr.**

1. Frá og með 1. janúar 1996 er aðildarríkjum óheimilt, af ástæðum er varða massa og mál:

- að neita að veita EBE-gerðarviðurkenningu eða innlenda gerðarviðurkenningu fyrir gerð vélknúns ökutækis í flokki M<sub>1</sub>, eða

- að banna að þau ökutæki verði skráð, seld eða tekin í notkun,

ef ökutækin samrýmast ákvæðum tilskipunar 92/21/EBE, eins og henni er breytt með þessari tilskipun.

2. Frá og með 1. janúar 1997:

- skulu aðildarríkin ekki lengur veita EBE-gerðarviðurkenningu, og

- er aðildarríkjunum heimilt að neita að veita innlenda gerðarviðurkenningu

fyrir gerð ökutækis í flokki M<sub>1</sub> af ástæðum sem varða massa og mál ef ákvæðum tilskipunar 92/21/EBE, eins og henni er breytt með þessari tilskipun, er ekki fullnægt.

**3. gr.**

1. Aðildarríkin skulu samþykkja nauðsynleg lög og stjórnáráðslufyrirmæli til að fara að tilskipun þessari fyrir 1. janúar 1996. Þau skulu tilkynna það framkvæmdastjórninni þegar í stað.
2. Þegar aðildarríkin samþykkja þessi ákvæði skal vera í þeim tilvísun í þessa tilskipun eða þeim fylgja slík tilvísun þegar þau verða birt opinberlega. Aðildarríkin skulu setja nánari reglur um slíka tilvísun.

3. Aðildarríkin skulu senda framkvæmdastjórninni helstu ákvæði úr landslögum sem þau samþykkja um málefni sem tilskipun þessi nær til.

**4. gr.**

Tilskipun þessi öðlast gildi á tuttugasta degi frá því að hún birtist í *Stjórnartíðindum Evrópubandalaganna*.

**5. gr.**

Tilskipun þessari er beint til aðildarríkjanna.

Gjört í Brussel 20. september 1995.

Fyrir hönd framkvæmdastjórnarinnar,

*Martin BANGEMANN*

framkvæmdastjóri.

**SKRÁ YFIR VIÐAUKA**

I. viðauki: Stjórnsýsluákvæði vegna gerðarviðurkenningar

1. viðbætur: Upplýsingaskjal

2. viðbætur: Gerðarviðurkenningarvottorð

II. viðauki: Gildissvið, skilgreiningar, kröfur

Viðbætur: Aðferð við að sannprófa massa vélknúinna ökutækja í flokki M<sub>1</sub>

## I. VIÐAUKI

### STJÓRNSÝSLUÁKVÆÐI VEGNA GERÐARVIÐURKENNINGAR

1. **Umsókn um EBE-gerðarviðurkenningu ökutækis**
  - 1.1. Framleiðandi skal leggja fram umsókn um EBE-gerðarviðurkenningu samkvæmt 4. mgr. 3. gr. tilskipunar 70/156/EBE fyrir gerð ökutækis í flokki M<sub>1</sub> með hliðsjón af massa og máli þess.
  - 1.2. Fyrirmynd að upplýsingaskjalinu er að finna í 1. viðbæti.
  - 1.3. Afhenda skal tæknipjónustunni sem annast prófanir vegna gerðarviðurkenningar eftirfarandi:
    - 1.3.1. dæmigert ökutæki fyrir gerðina sem á að viðurkenna.
2. **Veiting EBE-gerðarviðurkenningar fyrir ökutæki**
  - 2.1. EBE-gerðarviðurkenning skal veitt samkvæmt 3. mgr. 4. gr. tilskipunar 70/156/EBE ef viðeigandi kröfum er fullnægt.
  - 2.2. Fyrirmynd að EBE-gerðarviðurkenningavottorði er að finna í 2. viðbæti.
  - 2.3. Allar gerðir ökutækis sem hljóta viðurkenningu skulu fá viðurkenningarnúmer í samræmi við ákvæði VII. viðauka við tilskipun 70/156/EBE. Sama aðildarríki er óheimilt að úthluta annarri gerð ökutækis sama númeri.
3. **Breytingar á gerð ökutækis og á viðurkenningu**
  - 3.1. Ákvæði 5. gr. tilskipunar 70/156/EBE skulu gilda þegar gerðar eru breytingar á gerð ökutækis sem er viðurkennd samkvæmt þessari tilskipun.
4. **Samræmi í framleiðslu**
  - 4.1. Almennt ber að gera ráðstafanir til að tryggja samræmi í framleiðslu í samræmi við ákvæði 10. gr. tilskipunar 70/156/EBE.

## I. viðbætur

## UPPLÝSINGASKJAL(\*) nr. ...

**samkvæmt I. viðauka við tilskipun ráðsins 70/156/EBE varðandi EBE-gerðarviðurkenningu ökutækis með tilliti til massa og máls (tilskipun 92/21/EBE, eins og henni var síðast breytt með tilskipun 95/48/EB)**

Eftirfarandi upplýsingar skal gefa í þrítí og með efnisyfirliti, ef við á. Teikningar, ef einhverjar eru, skulu vera í hæfilegum hlutföllum og nægilega nákvæmar í A4 stærð eða brotnar saman í þá stærð. Ljósmyndir, ef einhverjar eru, skulu einnig vera nægilega nákvæmar.

Ef rafknúinn stjórnbúnaður er í búnaði, íhlutum eða aðskildum tæknieiningum skulu fylgja upplýsingar um hvernig hann vinnur.

0. **Almennt**

- 0.1. Tegund (viðskiptaheiti framleiðanda): .....
- 0.2. Gerð og almennt/almenn verslunarheiti: .....
- 0.3. Gerðarauðkenni ef slíkt er á ökutækinu (\*): .....
- 0.3.1. Staðsetning auðkennisins: .....
- 0.4. Ökutækjaflokkur (\*): .....
- 0.5. Nafn og heimilisfang framleiðanda: .....
- 0.6. Staðsetning á lögboðnum merkiplötum og áletrunum og áfestingaraðferð
- 0.6.1. Á undirvagni: .....
- 0.6.2. Á yfirbyggingu: .....
- 0.8. Heimilisfang samsetningarverksmiðju eða -verksmiðja: .....

1. **Almennir smíðaeiginleikar ökutækisins**

- 1.1. Ljósmyndir og/eða teikningar af dæmigerðu ökutæki: .....
- 1.2. Málsett teikning af fullbúnu ökutæki: .....
- 1.3. Fjöldi ása og hjóla: .....
- 1.3.2. Fjöldi og staðsetning stýrðra ása: .....
- 1.3.3. Aflásar (fjöldi, staðsetning, samtenging): .....
- 1.6. Staðsetning og fyrirkomulag hreyfils: .....

2. **Massar og mál (\*) (í kg og mm) (Vísad til teikningar þar sem við á)**

- 2.1. Hjólhaf (með fullfermi) (\*): .....
- 2.3. Sporvidd og breidd áss (ása)

(\*) Númer liða og neðanmálgreina í þessu upplýsingaskjali svara til númera og neðanmálgreina í I. viðauka við tilskipun 70/156/EBE. Liðum sem varða ekki þessa tilskipun er sleppt.



- 2.3.1. Sporvidd hvers stýrðs áss <sup>(i)</sup>
- 2.3.2. Sporvidd allra annarra ása<sup>(i)</sup>: .....
- 2.4. Stærðarmörk ökutækisins (heildar)
  - 2.4.1. Fyrir undirvagn án yfirbyggingar
    - 2.4.1.1. Lengd <sup>(j)</sup>: .....
    - 2.4.1.2. Breidd <sup>(k)</sup>: .....
    - 2.4.1.2.1. Hámarksbreidd: .....
    - 2.4.1.3. Hæð (án hleðslu)<sup>(l)</sup> (ef upphengjur eru stillanlegar fyrir hæð skal gefa upp eðlilega stöðu við akstur):
    - 2.4.1.4. Útskögungun að framan <sup>(m)</sup>: .....
    - 2.4.1.5. Útskögungun að aftan <sup>(n)</sup>: .....
    - 2.4.1.5.1. Leyfileg hámarksútskögungun tengipunkts <sup>(nd)</sup>: .....
    - 2.4.1.6. Hæð yfir jörð (eins og skilgreint er í lið 4.5 í A-hluta II. viðauka við tilskipun 70/156/EBE)
      - 2.4.1.6.1. Milli ásanna: .....
  - 2.4.2. Fyrir undirvagn með yfirbyggingu
    - 2.4.2.1. Lengd <sup>(j)</sup>: .....
    - 2.4.2.2. Breidd <sup>(k)</sup>: .....
    - 2.4.2.3. Hæð (án hleðslu)<sup>(l)</sup> (ef upphengjur eru stillanlegar fyrir hæð skal gefa upp eðlilega stöðu við akstur):
    - 2.4.2.4. Útskögungun að framan <sup>(m)</sup>: .....
    - 2.4.2.5. Útskögungun að aftan <sup>(n)</sup>: .....
    - 2.4.2.5.1. Leyfileg hámarksútskögungun tengipunkts <sup>(nd)</sup>: .....
    - 2.4.2.6. Hæð yfir jörð (eins og skilgreint í lið 4.5 í A-hluta II. viðauka við tilskipun 70/156/EBE)
      - 2.4.2.6.1. Milli ásanna: .....
- 2.6. Massi ökutækis með yfirbyggingu, tilbúið til aksturs, eða massi undirvagns með stýrishúsi ef yfirbyggingin fylgir ekki með frá framleiðanda (ásamt kælivökva, olú, eldsneyti, verkfærum, varahjóli og öikumanni)<sup>(o)</sup> (hámark og lágmark):.....
  - 2.6.1. Dreifing þessa massa milli ásanna og, ef um er að ræða festivagn eða eftirvagn með miðlægan ás, hleðsla á tengipunkt (hámark og lágmark): .....
- 2.8. Tæknilega leyfilegur hámarksmassi með hleðslu sem framleiðandi gefur upp (hámark og lágmark)<sup>(p)</sup>:.....

- 2.8.1. Dreifing þessa massa milli ásanna og, ef um er að ræða festivagn eða eftirvagn með miðlægan ás, hleðsla á tengipunkt (hámark og lágmark): .....
- 2.9. Tæknilega leyfileg hámarkshleðsla á hvern ás eða áshóp sem framleiðandi gefur upp og, ef um er að ræða festivagn eða eftirvagn með miðlægan ás, hleðsla á tengipunkt: .....
- 2.11. Hámarksmassi eftirvagns sem hægt er að tengja:
  - 2.11.1. Eftirvagn: .....
  - 2.11.3. Eftirvagn með miðlægan ás: .....
  - 2.11.4. Tæknilega leyfilegur hámarksmassi samtengds ökutækis: .....
  - 2.11.6. Hámarksmassi eftirvagns án hemils: .....
- 2.12. Lóðrétt hámarksstöðuálag á tengipunkt dráttarvagns fyrir eftirvagn: .....

## 9. Yfirbygging

- 9.10.3. Sæti
  - 9.10.3.1. Fjöldi: .....
- 9.17. Lögboðnar merkiplötur
  - 9.17.1. Ljósmyndir og/eða teikningar af staðsetningum lögboðinna merkiplatna og áletrana og af verksmiðjunúmeri: .....
  - 9.17.2. Ljósmyndir og/eða teikningar af lögbundnum hluta merkiplatna og áletrana (fullbúið sýnishorn ásamt stærðum): .....
- 11. **Tenging dráttartækis og eftir- eða festivagna**
  - 11.1. Flokkur og gerð tengibúnaðar: .....
  - 11.4. Leiðbeiningar um festingu tengibúnaðar við ökutækið ásamt ljósmyndum eða teikningum af tengipunktum ökutækisins sem framleiðandi gefur upp; viðbótarupplýsingar ef einungis má nota tengibúnaðinn á viss afbrigði ökutækjagerðarinnar: .....
  - 11.5. Upplýsingar um festingu sérstakra dráttarfestinga eða festingarplatna (1): .....

### Viðbótarupplýsingar vegna torfærutækja

- 2.4.1. Fyrir undirvagn án yfirbyggingar
  - 2.4.1.4.1. Flái að framan <sup>(aa)</sup>:..... gráður
  - 2.4.1.5.1. Flái að aftan <sup>(ab)</sup>:..... gráður
  - 2.4.1.6. Bil frá jörðu (eins og það er skilgreint í lið 4.5 í A-hluta II. viðauka við tilskipun 70/156/EBE)
  - 2.4.1.6.2. Undir framási (-ásur):.....
  - 2.4.1.6.3. Undir afturási (-ásur):.....
  - 2.4.1.7. Rampahorn <sup>(ac)</sup>:..... gráður

(1) Strikið yfir það sem á ekki við.

- 2.4.2. Fyrir undirvagn með yfirbyggingu
  - 2.4.2.4.1. Flái að framan <sup>(na)</sup>: ..... gráður
  - 2.4.2.5.1. Flái að aftan <sup>(nb)</sup>: ..... gráður
  - 2.4.2.6. Bil frá jörðu (eins og það er skilgreint í lið 4.5 í A-hluta II. viðauka við tilskipun 70/156/EBE):
    - 2.4.2.6.2. Undir framási (-ásur):.....
    - 2.4.2.6.3. Undir afturási (-ásur):.....
  - 2.4.2.7. Rampahorn <sup>(nc)</sup>: ..... gráður
- 2.15. Hámarkshalli við gangsetningu (eitt ökutæki): ..... prósent
- 4.9. Lás fyrir mismunadrif: já/nei/valfrjálst<sup>(1)</sup>

<sup>(1)</sup> Strikið yfir það sem á ekki við.

2. viðbætur

**FYRIRMYND**

(Hámarksstærð: A4 (210 × 297 mm))

**EBE-gerðarviðurkenningarvottorð**

Stimpill yfirvalds

Tilkynning um<sup>(1)</sup>:

- gerðarviðurkenningu<sup>(2)</sup>
- útvíkkun gerðarviðurkenningar<sup>(2)</sup>
- synjun gerðarviðurkenningar<sup>(2)</sup>
- afturköllun gerðarviðurkenningar<sup>(2)</sup>

á gerð ökutækis/íhluta/aðskilinnar tæknieiningar<sup>(2)</sup> með hliðsjón af tilskipun [20mm]...../...../EB, eins og henni var síðast breytt með tilskipun...../...../EB.

Gerðarviðurkenningarnúmer: .....

Ástæða fyrir útvíkkun: .....

**I. hluti**

- 0.1. Tegund (viðskiptaheiti framleiðandans): .....
- 0.2. Gerð og almennt/almenn verslunarheiti: .....
- 0.3. Auðkenning gerðar, ef hún er fyrir hendi á ökutækinu/íhlutanum/aðskildu tæknieiningunni<sup>(1)</sup><sup>(2)</sup>: .....
- 0.3.1. Staðsetning auðkenningarinnar: .....
- 0.4. Ökutækjaflokkur<sup>(3)</sup>: .....
- 0.5. Nafn og heimilisfang framleiðanda: .....
- 0.7. Staðsetning og aðferð við að festa EBE-gerðarviðurkenningamerkið, ef um er að ræða íhluta og aðskildar tæknieiningar: .....
- 0.8. Heimilisfang samsetningarverksmiðju eða -verksmiðja: .....

**II. hluti**

- 1. Viðbótarupplýsingar (þar sem við á): sjá viðbót.....
- 2. Tækniþjónusta sem annast prófanirnar: .....
- 3. Dagsetning prófunarskýrslu: .....
- 4. Númer prófunarskýrslu: .....
- 5. Athugasemdir (ef einhverjar eru): sjá viðbót .....
- 6. Staður: .....
- 7. Dagsetning: .....
- 8. Undirskrift: .....
- 9. Meðfylgjandi er skrá yfir innihald upplýsingasafnsins sem viðurkenningaryfirvöld varðveita en það má fá afhent sé þess óskað. ....

(<sup>1</sup>) Strikið út það sem á ekki við.  
 (<sup>2</sup>) Ef í auðkenningu á gerð eru rittákn, sem varða ekki lýsingu á gerð ökutækis, íhluta eða aðskilinnar tæknieingar sem þetta upplýsingaskjal nær til, skal setja spurningamerki í stað rittáknanna (t.d. ABC??123??).  
 (<sup>3</sup>) Í samræmi við skilgreininguna í A-hluta II. viðauka við tilskipun 70/156/EBE.

**Viðbót****við EBE-gerðarviðurkenningarvottorð nr. ...**

**varðandi gerðarviðurkenningu ökutækis með hliðsjón af tilskipun 92/21/EBE, eins og henni var síðast breytt með tilskipun 95/48/EB**

1. **Viðbótarupplýsingar**
- 1.1. Lengd: ..... (mm)
- 1.2. Breidd: ..... (mm)
- 1.3. Hæð: ..... (mm)
- 1.4. Massi ökutækis sem er tilbúið til aksturs: ..... (kg)
- 1.5. Tæknilega leyfilegur hámarksmassi: ..... (kg)
- 1.6. Tæknilega leyfileg hámarkshleðsla á ása
- 1.6.1. 1. ás: ..... (kg)
2. ás: ..... (kg)
3. ás: ..... (kg)
- 1.7. Fjöldi farþegasæta (utan ökumanns): .....
- 1.7.1. Fjöldi samanbrotinna sæta, ef við á: .....
- 1.8. Dráttarmassi
- 1.8.1. Eftirvagn án aksturshemils: ..... (kg)
- 1.8.2. Eftirvagn með aksturshemli: ..... (kg)
- 1.8.3. Tæknilega leyfilegt lóðrétt álag á tengipunkt: ..... (kg)
- 1.8.4. Útskögung tengibúnaðar að aftan: ..... (mm)
- 1.8.5. Ljósmyndir eða teikningar af festingarpunktum tengibúnaðar á ökutækinu: .....
5. **Athugasemdir**

## II. VIÐAUKI

### GILDISSVIÐ, SKILGREININGAR, KRÖFUR

#### 1. Gildissvið

Þessi tilskipun gildir um massa og mál vélknúinna ökutækja í flokki  $M_1$ , eins og skilgreint er í 1. gr.

#### 2. Skilgreiningar

2.1. Viðeigandi skilgreiningar sem mælt er fyrir um í I. (að meðtöldum neðanmálgreinum) og II. viðauka við tilskipun 70/156/EBE gilda einnig fyrir þessa tilskipun.

2.2. Með „massa eðlilegrar hleðslu“ er átt við 75 kg massa margfaldaðan með fjölda farþegasæta (að meðtöldum samanbrotnum sætum (veltisætum)) eins og framleiðandi hefur tilgreint.

2.3. Með „massa umframálags“ er átt við mismuninn milli tæknilega leyfilegs hámarksmassa með hleðslu og massa ökutækis sem er búið til aksturs að viðbættum massa eðlilegrar hleðslu. Í massa umframálags getur falist massi aukabúnaðar, svo sem sóllúgu, loftræstibúnaðar og tengibúnaðar.

2.4. Með „massa tengibúnaðar“ er átt við massa sjálfs tengibúnaðarins og festinga hans, eins og framleiðandi ökutækisins hefur tilgreint.

2.5. Með „hámarki lóðréttis stöðuálag á tengipunkt“ ökutækis er átt við tæknilega leyfilegt lóðrétt álag sem flyst þegar ökutæki er kyrrstætt eftir dráttarbeisli eftirvagnsins að tengibúnaði ökutækisins og verkar á miðju tengibúnaðarins. Framleiðandi skal gefa upp hversu mikið þetta álag má vera.

2.6. Með „dráttarmassa“ er átt við massa eftirvagns sem er dreginn að frátöldu lóðréttu álagi á tengipunkt dráttartækis.

2.7. Með „samanbrotnu sæti (veltisæti)“ er átt við aukasæti sem ætlað er til notkunar öðru hverju og er venjulega brotið saman.

#### 3. Kröfur

##### 3.1. Mál

3.1.1. Leyfileg hámarksmál ökutækis eru eftirfarandi:

3.1.1.1. Lengd: 12 000 mm

3.1.1.2. Breidd: 2 500 mm

3.1.1.3. Hæð: 4 000 mm

##### 3.2. Massi og áspungi

3.2.1. Summa tæknilega leyfilegs hámarksþunga á ása skal ekki vera minni en tæknilega leyfilegur hámarksmassi ökutækis með hleðslu.

Tæknilega leyfilegur hámarksmassi ökutækis má ekki vera minni en massi ökutækis sem er tilbúið til aksturs að viðbættum massa eðlilegrar hleðslu.

Þegar ökutæki er hlaðið að tæknilega leyfilegum hámarksmassa með hleðslu í samræmi við liði 3.2.2 og 3.2.3 skal álag á hvern ás ekki vera meira en tæknilega leyfilegt hámarksálag á þann ás.

Pegar ökutækið og aftari ás eru hlaðinn að tæknilega leyfilegum hámarks massa skal massi á framás ekki vera minni en 30% af tæknilega leyfilegum hámarks massa ökutækisins.

- 3.2.2. Til að sannprófa að farið sé að kröfum sem mælt er fyrir um í þriðju málsgrein liðar 3.2.1. skal massi farþega, farangurs og hleðslu umfram eðlilega hleðslu hvíla á þeim stöðum sem mælt er fyrir um í viðbætinum. Aðferð við að sannprófa massann er lýst í viðbætinum. Ef í ökutækinu eru sæti sem hægt er að taka úr skal aðeins sannprófa með hámarks fjölda sæta.
- 3.2.3. Ef ökutækið á að draga eftirvagn skal sannprófa tvisvar til viðbótar í samræmi við þriðju málsgrein liðar 3.2.1. og lið 3.2.2:
- a) og skal hámarks massi tengibúnaðar meðtalinn; og
- b) bæði hámarks massi tengibúnaðar og massi lóðrétt hámarksstöðuálag á tengipunkt. Við síðarnefndu sannprófunina:
- 3.2.3.1. má fara 15% fram úr tæknilega leyfilegu hámarksálagi og 10% fram úr tæknilega leyfilegum hámarks massa ökutækis með hleðslu, þó mest 100 kg; þetta gildir þó aðeins við þessa notkun og að því tilskildu að vinnsluhraði sé mest 100 km/klst.
- 3.2.3.2. Ekki skal taka tillit til framangreinds umframálags og massa vegna annarra viðurkenninga en þeirra sem falla undir þessa tilskipun, nema það sé skýrt tekið fram í viðkomandi tilskipun.
- 3.2.3.3. Framleiðandi skal tilgreina hraðatakmarkanir sem um getur í lið 3.2.3.1. eða önnur vinnsluskilyrði í notendahandbók.
- 3.2.4. Ef framleiðandi ökutækis útbýr ökutækið með tengibúnaði verður hann að tilgreina á honum eða þar í grennd leyfilegt lóðrétt hámarksstöðuálag á tengipunkt.
- 3.3. Dráttarmassi og lóðrétt stöðuálag á tengibúnað.
- 3.3.1. Tæknilega leyfilegur hámarksdráttarmassi er sá sem framleiðandi tilgreinir.
- 3.3.1.1. Dráttarmassi ökutækis sem getur dregið eftirvagn með aksturshemli. (Við útreikning á dráttarmassa skal ekki taka með í reikninginn tæknilega leyfilegan hámarks massa ökutækis með hleðslu sem hugsanlega fer umfram eins og heimilað er í lið 3.2.3.1.)
- 3.3.1.1.1. Leyfilegur hámarksdráttarmassi ökutækis er lægra gildið af:
- a) tæknilega leyfilegum hámarksdráttarmassa á grundvelli smíði ökutækisins og/eða styrkleika véltengibúnaðarins; eða
- b) tæknilega leyfilegum hámarks massa dráttarþefreiðar (vélnúins ökutækis) eða 1,5 sinnum sá massi ef um ræðir torfærutæki samkvæmt skilgreiningu í tilskipun 70/156/EBE.
- 3.3.1.1.2. Tæknilega leyfilegur hámarks massi eftirvagns má hins vegar ekki vera meiri en 3 500 kg.
- 3.3.1.2. Dráttarmassi ökutækis sem getur dregið eftirvagn án aksturshemils.
- 3.3.1.2.1. Leyfilegur dráttarmassi er tæknilega leyfilegur hámarksdráttarmassi eða helmingur massa dráttarþefreiðar sem er tilbúin til aksturs, eftir því hvort gildið er lægra.
- 3.3.1.2.2. Tæknilega leyfilegur hámarks massi eftirvagns má ekki vera meiri en 750 kg.
- 3.3.2. Tæknilega leyfilegt lóðrétt stöðuálag á tengibúnað er tilgreint af framleiðanda; álagið má ekki vera minna en 4% af leyfilegum hámarksdráttarmassa og ekki minna en 25 kg. Framleiðandi skal tilgreina eftirfarandi í notendahandbók: leyfilegt lóðrétt hámarksstöðuálag á tengibúnað, festingarpunkta tengibúnaðar á vélknúna ökutæki og leyfilega hámarksútskögum tengibúnaðar.

- 3.3.3. Vélknúid ökutæki sem dregur eftirvagn skal geta gangsett samtengda ökutækið - hlaðið að hámarks massa þess - fimm sinnum í minnst 12% halla upp á við á innan við fimm mínútum.
- 3.4. Hámarksfjöldi farþegasæta samkvæmt framleiðanda skal ekki grundvallast á því hvort ökutæki dregur eftirvagn eða ekki.

#### Viðbætur

#### Aðferð við að sannprófa massa og ásálag vélknúinna ökutækja í flokki M<sub>1</sub>

1. Massa ökutækisins skal sannprófa sem hér segir:
- 1.1. Tómt, þ.e. tilbúið til aksturs, samkvæmt lið 2.6 í I. viðbæti við I. viðauka, og án ökumanns
- Ef um ræðir húsbíl skal massi er samsvarar vatns- og gastönkum fylltum að 90% einnig meðtalinn.
- 1.2. fullhlaðið (við skilyrðin sem um getur í liðum 3.2.1 til 3.2.3 í II. viðauka), reiknað út með hliðsjón af eftirfarandi:
- ef sætið er stillanlegt skal færa það í öftustu eðlilegu akstursstillingu eða sætisstillingu eins og framleiðandi tilgreinir, taka eingöngu tillit til lengdarstillingar sætisins og undanskilja sæti sem notað eru á annan hátt en í eðlilegum aksturs- eða sætisstillingum. Ef aðrir möguleikar eru á stillingu sætisins (lóðrétt, til hliðar, sætisbak, o. s. frv.) skal stilla eins og framleiðandi ökutækisins tilgreinir. Fyrir fjaðrandi sæti skal læsa sætið í eðlilegri akstursstillingu eins og framleiðandi tilgreinir,
  - tekið er tillit til eftirfarandi massa:
    - massi hvers farþega (ökumaður meðtalinn) telst vera 68 kg;
    - massi farangurs fyrir hvern farþega (ökumaður meðtalinn) telst vera 7 kg;
  - massa hvers farþega er beitt lóðrétt í gegnum punkt sem er 100 mm framan við viðmiðunarpunkt<sup>(1)</sup>, ef hægt er að stilla sæti eftir endilöngu, og 50 mm framan við viðmiðunarpunkt<sup>(1)</sup> að því er öll önnur sæti varðar. Massi farangurs fyrir hvern farþega er í formi lóðréttis krafts sem fer í gegnum miðju vörpunar á lárétt plan mestu nýtanlegrar lengdar farangursrýmis sem liggur í lengdarmiðjuplani ökutækis. Ef um er að ræða ökutæki sem er nýtt í sérstökum tilgangi skal massi farangurs vera staðsettur samkvæmt forskrift framleiðanda að fengnu samþykki tækniþjónustunnar,
  - massa umfram staðalmassa skal dreift samkvæmt forskrift framleiðanda með samþykki tækniþjónustunnar og taka skal tillit til mismunandi stiga búnaðar og massa og staðsetningu hans.
  - Ef um ræðir húsbíl skal umframmassi vera minnst  $(10 \text{ kg} \times N) + (10 \text{ kg} \times L)$  þar sem „L“ er heildarlengd húsbílsins og „N“ fjöldi farþega, að meðtöldum ökumanni, eins og framleiðandi hefur tilgreint.
- Massa umframálags skal dreift á öll farangursrými samkvæmt upplýsingum framleiðanda með samþykki tækniþjónustunnar.

(<sup>1</sup>) Ákvarðaður í samræmi við ákvæði III. viðauka við tilskipun 77/649/EEB.



1.3. Tilgreindir massar og ásálag eru ákvarðaðir samkvæmt eftirfarandi töflu:

Ástand ökutækis					
	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)
Massi	tómt (mælt)	fullhlaðið <sup>(1)</sup> (reiknað)	fullhlaðið með álag á tengibúnað (reiknað)	leyfilegt hámarksálag á ásana	leyfilegt hámarksálag með álag á tengibúnað
Framás					
Afturás					
Alls	mælt/ reiknað			↑	↑

← yfirlýsing  
framleiðanda

(<sup>1</sup>) Að meðtöldum massa tengibúnaðar ef ökutæki getur dregið eftirvagn.

## 2. Niðurstöður sannprófunar

(Ef gefin eru upp fleiri en eitt gildi í liðum 2.8 og 2.9 á upplýsingaskjali skal sannprófa niðurstöður fyrir hvert gildi.)

Niðurstöðurnar eru taldar vera viðunandi ef:

- massi og ásálag tóma ökutækisins (dálkur (a)) samsvara yfirlýsingu framleiðandans með vikmörkin  $\pm 5\%$ ; (í þessu tilviki er gildi massa sem framleiðandi gefur upp notað við útreikninga á massa í dálkum (b) og (c)),
- massi og ásálag, sannprófað við skilyrðin í dálkum (b) og (c), er ekki meiri en leyfilegur hámarksmassi sem framleiðandi gefur upp,
- kröfum fjórða málsgreinar liðar 3.2.1. í II. viðauka er fullnægt,
- massi og ásálag sem framleiðandi gefur upp eru í samræmi við hleðslueiginleika hjólbarðanna sem tilgreindir eru fyrir vélknúna ökutækið með hliðsjón af þeim hraðatakmarkunum fyrir dráttarþingreiðina sem um getur í lið 3.7.3 í IV. viðauka við tilskipun 92/23/EEC.

## ÁKVÖRÐUN SAMEIGINLEGU EES-NEFNDARINNAR

97/EES/16/06

nr. 77/96  
frá 13. desember 1996

um breytingu á VI. viðauka (Félagslegt öryggi)  
við EES-samninginn

## SAMEIGINLEGA EES-NEFNDIN HEFUR,

með hliðsjón af samningnum um Evrópska efnahagssvæðið, eins og hann var aðlagður með bókun um breytingu á samningnum um Evrópska efnahagssvæðið, er nefnist hér á eftir samningurinn, einkum 98. gr.,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

VI. viðauka við samninginn var breytt með ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 64/96 frá 22. nóvember 1996<sup>(1)</sup>.

Ákvörðun nr. 162 frá 31. maí 1996 um túlkun á 1. mgr. 14. gr. og 1. mgr. 14. gr. b í reglugerð ráðsins (EBE) nr. 1408/71 um gildandi löggjöf fyrir launþega sem eru sendir annað til starfa utan aðalstöðva, samþykkt af framkvæmdaráði Evrópubandalaganna um félagslegt öryggi farandlaunþega<sup>(2)</sup> skal felld inn í samninginn.

## ÁKVEDIÐ EFTIRFARANDI:

## 1. gr.

Textinn í 27. lið (ákvörðun nr. 128) í VI. viðauka í samningnum falli niður.

## 2. gr.

Eftirfarandi liður komi aftan við lið 42g (ákvörðun nr. 161) í VI. viðauka við samninginn:

„42h. **396 D 0554:** Ákvörðun nr. 162 frá 31. maí 1996 um túlkun á 1. mgr. 14. gr. og 1. mgr. 14. gr. b í reglugerð ráðsins (EBE) nr. 1408/71 um gildandi löggjöf fyrir launþega sem eru sendir annað til starfa utan aðalstöðva (Stjtfð. EB nr. L 241, 21. 9. 1996, bls. 28).“.

## 3. gr.

Fullgiltur texti ákvörðunar nr. 162 á íslensku og norsku fylgir sem viðauki við útgáfu þessarar ákvörðunar á hvoru máli fyrir sig.

## 4. gr.

Ákvörðun þessi öðlast gildi hinn 1. janúar 1997, að því tilskildu að allar tilkynningar samkvæmt 1. mgr. 103. gr. samningsins hafi verið sendar sameiginlegu EES-nefndinni.

## 5. gr.

Ákvörðun þessi skal birt í EES-deild og EES-viðbæti við Stjórnartíðindi Evrópubandalagsins.

Gjört í Brussel 13. desember 1996.

Fyrir hönd sameiginlegu EES-nefndarinnar

Formaður

*H. Hafstein*

<sup>(1)</sup> Stjtfð. EB nr. L 71, 13. 3. 1997, bls. 34 og EES-viðbætur við Stjtfð. EB nr. 11, 13. 3. 1997, bls. 38.

<sup>(2)</sup> Stjtfð. EB nr. L 241, 21. 9. 1996, bls. 28.

## ÁKVÖRÐUN nr. 162

frá 31. maí 1996

### um túlkun á 1. mgr. 14. gr. og 1. mgr. 14. gr. b í reglugerð ráðsins (EBE) nr. 1408/71 um gildandi löggjöf fyrir launþega sem eru sendir til starfa utan aðalstöðva(\*)

(96/554/EB)

#### FRAMKVÆMDARÁÐ EVRÓPUBANDALAGANNA UM FÉLAGSLEGT ÖRYGGI FARANDLAUNÞEGA HEFUR,

með hliðsjón af a-lið 81. gr. reglugerðar ráðsins (EBE) nr. 1408/71 frá 14. júní 1971 um beitingu almannatryggingakerfa gagnvart launþegum, sjálfstætt starfandi einstaklingum og fjölskyldum þeirra sem flytjast innan bandalagsins, en samkvæmt ákvæðum hans skal framkvæmdaráðið fjalla um allt er lýtur að framkvæmd eða túlkun ákvæða reglugerðar (EBE) nr. 1408/71 og annarra reglugerða sem fylgja í kjölfarið,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

Ákvörðun nr. 128 frá 17. október 1985 ber að færa til dagsins í dag.

Með ákvæðum 1. mgr. 14. gr. og 1. mgr. 14. gr. b í reglugerð (EBE) nr. 1408/71 er gert ráð fyrir undantekningu frá almennu reglunni, sem mælt er fyrir um í a- eða c-lið 2. mgr. 13. gr. umræddrar reglugerðar, svo það megi verða auðveldara í framkvæmd fyrir launþegann að neyta réttar síns til frjálsra flutninga.

Þannig er markmiðið með þessum ákvæðum að forða launþegum, vinnuveitendum og almannatryggingastofnunum frá stjórnsýsluvandkvæðum, sem beiting almennu reglunnar í a- eða c-lið 2. mgr. 13. gr. umræddrar reglugerðar gæti haft í för með sér, þegar um er að ræða stuttan starfstíma í aðildarríki eða um borð í skipi sem siglir undir fána annars aðildarríkis en ríkisins þar sem fyrirtækið er með skráða skrifstofu eða starfsstöð.

Ákvæði 1. mgr. 14. gr. og 1. mgr. 14. gr. b í reglugerð (EBE) nr. 1408/71 ber að túlka þröngt í undantekningartilvikum.

Afmarka ber gildissvið þeirra af meiri nákvæmni og skrá í þessu skyni allnokkur sértílik sem líklegt er að geti komið upp.

Þrátt fyrir að túlka beri undantekningarnar frá almennu reglunum, sem kveðið er á um í 13. gr. umræddrar reglugerðar, þröngt, ber að rýmka gildissvið 1. mgr. 14. gr. og 1. mgr. 14. gr. b í umræddri reglugerð til einföldunar, þannig að það taki til tilvika þegar launþegi er ráðinn til starfa í aðildarríki þar sem fyrirtæki hefur skráða skrifstofu sína eða starfsstöð með það fyrir augum að

verða sendur til starfa í annað aðildarríki eða um borð í skip sem siglir undir fána annars aðildarríkis, og er þetta gert til að taka mið af réttarframkvæmd dómstólsins.

Eitt af því sem ræður úrslitum við beitingu 1. mgr. 14. gr. eða 1. mgr. 14. gr. b í umræddri reglugerð er að fyrir hendi séu bein tengsl milli fyrirtækisins og launþegans sem það ræður til starfa.

Verndun launþegans og réttaröryggi, sem hann og stofnunin sem hann er tryggður hjá eiga rétt á, er háð því að tryggt sé með öllum ráðum að bein tengsl haldist út starfstíma utan aðalstöðva. Af þeim sökum ætti að takmarka möguleikann, sem hér er veittur, við fyrirtæki sem að jafnaði stunda starfsemi sína í aðildarríkinu þar sem launþeginn heyrir áfram undir löggjöf hjá.

Nauðsynlegt er að koma í veg fyrir að starfstími utan aðalstöðva sé framlengdur að óréttmætu með endurteknum tímabundnum hléum.

Trygging fyrir því að beinum tengslum sé viðhaldið er ekki lengur fyrir hendi ef launþegi sem starfar utan aðalstöðva er látinn vera til reiðu fyrir þriðja fyrirtæki.

Stjórnsýsluvandkvæðin, sem reynt er að komast hjá með ákvæðum 1. mgr. 14. gr., koma í öllu falli til ef launþegi, sem er ráðinn hjá fyrirtæki með aðsetur í aðildarríki með það í huga að verða sendur til annars aðildarríkis, hefur áður heyrt undir löggjöf þriðja aðildarríkis eða þriðja lands og enn frekar hafi hann áður heyrt undir löggjöf aðildarríkisins sem hann er sendur til. Markmiði 1. mgr. 14. gr. teldist ekki fullnægt í því tilvik. Hið sama gildir, að breyttu breytanda, um 1. mgr. 14. gr. b.

Á meðan starfstími utan aðalstöðva varir er nauðsynlegt að viðhafa náíð eftirlit, einkum með tilliti til greiðslu iðgjalda og að beinum tengslum sé viðhaldið, til að koma í veg fyrir misbeitingu framangreindra ákvæða og til að tryggja að stjórnsýsluaðilar, vinnuveitendur og launþegar fái viðeigandi upplýsingar.

Bæði launþeginn og vinnuveitandinn verða að vera vel upplýstir um hvaða skilyrði eru fyrir því að launþegi, sem er sendur til starfa utan aðalstöðva, megi heyrna áfram undir löggjöf landsins sem hann hefur verið sendur frá.

(\*) Þessi EB-gerð, sem birtist í Stjútíð. EB nr. L 241, 21. 9. 1996, bls. 28, var nefnd í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 77/96 frá 13. desember 1996 um breytingu á VI. viðauka (Félaglegt öryggi) við EES-samninginn, sjá þessa útgáfu af EES-viðbæti við Stjórnartíðindi Evrópubandalagsins.

Við ákvarðanatöku skulu ákvæði 3. mgr. 80. gr. reglugerðar (EBE) nr. 1408/71 lögð til grundvallar.

#### ÁKVÆÐIÐ EFTIRFARANDI:

1. Ákvæði 1. mgr. 14. gr. og 1. mgr. 14. gr. b í reglugerð (EBE) nr. 1408/71 skulu gilda um launþega, sem heyrir undir löggjöf aðildarríkis (sendiríkis) á þeim forsendum að hann stundi launað starf á vegum fyrirtækis, og sem er sendur af því fyrirtæki til annars aðildarríkis (ráðningarríkis) til að inna þar af hendi starf á vegum umrædds fyrirtækis.

Vinnan telst innt af hendi fyrir fyrirtæki sendiríkisins hafi það verið staðfest að þessi vinna sé innt af hendi fyrir þetta fyrirtæki og að bein tengsl haldi áfram að vera á milli launþegans og fyrirtækisins sem sendi hann.

Til að unnt sé að ganga úr skugga um að slík bein tengsl haldi áfram að vera fyrir hendi, og að launþegi haldi áfram að starfa á vegum fyrirtækisins sem sendi hann, þarf að taka tillit til ýmissa þátta, má þar nefna atriði eins og ábyrgð á ráðningu, ráðningarsamning, uppsögn og starfslýsingu.

2. Innan ramma ákvæða 1. mgr. þessarar ákvörðunar skulu framangreind ákvæði 1. mgr. 14. gr. og 1. mgr. 14. gr. b gilda áfram, nánar tiltekið með eftirfarandi skilyrðum:

a) *Fast starfslið sent til starfa utan aðalstöðva*

Ef launþegi, sem er sendur til starfa af fyrirtæki í sendiríkinu til fyrirtækis í ráðningarríkinu, er einnig látinn vera til reiðu fyrir eitt eða fleiri önnur fyrirtæki í sama ráðningarríki, að því tilskildu þó að launþeginn haldi áfram að inna starf sitt af hendi fyrir fyrirtækið sem sendi hann.

Þetta getur til að mynda átt við hafi fyrirtækið sent launþegann til annars aðildarríkis til að inna hvert á fætur öðru eða samtímis af hendi störf í tveimur eða fleiri fyrirtækjum sem eru staðsett í sama aðildarríki.

b) *Starfslið sent til starfa utan aðalstöðva sem er ráðið í því augnamiði*

Ef launþegi, sem heyrir undir löggjöf aðildarríkis í samræmi við ákvæði reglugerðar (EBE) nr. 1408/71, er ráðinn í því aðildarríki þar sem fyrirtækið hefur skráða skrifstofu sína eða starfsstöð með það fyrir augum að verða sendur til starfa á vegum þessa fyrirtækis annaðhvort til annars aðildarríkis eða um borð í skip sem siglir undir fána annars aðildarríkis, að því tilskildu að:

i) bein tengsl séu á milli þessa fyrirtækis og launþegans á starfstíma utan aðalstöðva, og

ii) fyrirtækið stundi að jafnaði starfsemi sína á yferráðasvæði fyrstnefnda aðildarríkisins, þ.e.:

- að fyrirtækið, þegar um er að ræða fyrirtæki sem hefur þann starfa að útvega öðrum fyrirtækjum starfskraft tímabundið, útvegi að jafnaði fyrirtækjum sem hafa aðsetur á yferráðasvæði þess ríkis starfsfólk með það fyrir augum að það verði ráðið þar til starfa, og

- í öðrum tilvikum, að fyrirtækið reki umtalsverða starfsemi á yferráðasvæði fyrstnefnda aðildarríkisins og ráði að jafnaði starfsfólk sitt þar.

c) Ekki skal litið á tímabundið hlé á störfum launþegans hjá fyrirtækinu í ráðningarríkinu sem hlé á starfi utan aðalstöðva í skilningi 1. mgr. 14. gr. og 1. mgr. 14. gr. b.

3. Ákvæði framangreindra 1. mgr. 14. gr. og 1. mgr. 14. gr. b skulu ekki gilda eða hætta að gilda ef:

a) fyrirtækið sem launþeginn hefur verið sendur til ráðstafar honum til annars fyrirtækis í aðildarríkinu þar sem það er staðsett;

b) launþega sem hefur verið sendur til aðildarríkis er ráðstafað til fyrirtækis í öðru aðildarríki;

c) launþegi er ráðinn til vinnu í aðildarríki með það fyrir augum að verða sendur af fyrirtæki sem er staðsett í öðru aðildarríki til fyrirtækis í þriðja aðildarríki.

4.a) Þar til bær stofnun í aðildarríkinu sem hlutaðeigandi einstaklingur heldur áfram að heyra undir löggjöf hjá samkvæmt framangreindum ákvæðum 1. mgr. 14. gr. og 1. mgr. 14. gr. b skal, í þeim tilvikum sem kveðið er á um í þessari ákvörðun, með réttu lagi upplýsa vinnuveitandann og viðkomandi launþega um það með hvaða skilyrðum launþegi, sem er sendur til starfa utan aðalstöðva, geti áfram heyrir undir löggjöf þess aðildarríkis sem hann kemur frá. Vinnuveitandinn skal því upplýstur um möguleikann á eftirliti starfstímans utan aðalstöðva á enda til að hægt sé að ganga úr skugga um að honum sé ekki lokið. Slíkt eftirlit getur til að mynda tekið til greiðslu iðgjalda og til þess að beinum tengslum sé viðhaldið.

b) Jafnframt skulu launþegi sem er sendur til starfa utan aðalstöðva og vinnuveitandi hans upplýsa þar til bæra stofnun sendiríkisins um breytingar sem kunna að verða á starfstíma utan aðalstöðva, einkum:

- hafi starf utan aðalstöðva, sem sótt hefur verið um, ekki orðið að veruleika eða hafi framlenging starfs utan aðalstöðva, sem sótt hefur verið um, ekki orðið að veruleika,
  - hafi hlé orðið á starfseminni í öðru tilviki en því sem kveðið er á um í c-lið 2. mgr. þessarar ákvörðunar,
  - hafi launþega, sem hefur verið sendur til starfa utan aðalstöðva, verið ráðstafað af vinnuveitanda sínum til annars fyrirtækis í sendirkinu, einkum við samruna, sölu eða flutning fyrirtækis.
- c) Þar til bær stofnun sendiríkisins skal, eftir því sem við á og verði farið fram á slíkt, veita stofnuninni í ráðningarríkinu þær upplýsingar sem um getur í b-lið.
  - d) Þar til bærar stofnanir í sendirkinu og ráðningarríkinu skulu eiga samvinnu um framkvæmd framangreinds eftirlits og tilvik þar sem vafi leikur á um hvort a- eða b-liður 1. mgr. 14. gr. reglugerðar (EBE) nr. 1408/71 gildir.
5. Ákvörðun þessi, sem kemur í stað ákvörðunar nr. 128 frá 17. október 1985, öðlast gildi fyrsta dag næsta mánaðar eftir að hún birtist í *Stjórnartíðindum Evrópubandala-ganna*.

**G. MICCIO,**

formaður framkvæmdaráðsins.

**ÁKVÖRÐUN SAMEIGINLEGU EES-NEFNDARINNAR 97/EES/16/07**

**nr. 78/96**  
**frá 13. desember 1996**

**um breytingu á VI. viðauka (Félagslegt öryggi)**  
**við EES-samninginn**

**SAMEIGINLEGA EES-NEFNDIN HEFUR,****2. gr.**

með hliðsjón af samningnum um Evrópska efnahagssvæðið, eins og hann var aðlagður með bókun um breytingu á samningnum um Evrópska efnahagssvæðið, er nefnist hér á eftir samningurinn, einkum 98. gr.,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

VI. viðauka við samninginn var breytt með ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 64/96 frá 22. nóvember 1996<sup>(1)</sup>.

Ákvörðun nr. 163 frá 31. maí 1996 um túlkun á a-lið í 1. mgr. 22. gr. reglugerðar ráðsins (EBE) nr. 1408/71 að því er varðar einstaklinga sem fá skilunar- eða súrefnismeðferð, samþykkt af framkvæmdaráði Evrópubandalaganna um félagslegt öryggi farandlaunþega<sup>(2)</sup> skal felld inn í samninginn.

**ÁKVEDIÐ EFTIRFARANDI:****1. gr.**

Textinn í 24. lið (ákvörðun nr. 123) í VI. viðauka í samningnum falli niður.

Eftirfarandi liður komi aftan við lið 42h (ákvörðun nr. 162) í VI. viðauka við samninginn:

„42i. **396 D 0555:** Ákvörðun nr. 163 frá 31. maí 1996 um túlkun á a-lið í 1. mgr. 22. gr. reglugerðar ráðsins (EBE) nr. 1408/71 að því er varðar einstaklinga sem fá skilunar- eða súrefnismeðferð (Stjtíð. EB nr. L 241, 21. 9. 1996, bls. 31).“.

**3. gr.**

Fullgiltur texti ákvörðunar nr. 163 á íslensku og norsku fylgir sem viðauki við útgáfu þessarar ákvörðunar á hvoru máli fyrir sig.

**4. gr.**

Ákvörðun þessi öðlast gildi hinn 1. janúar 1997, að því tilskildu að allar tilkynningar samkvæmt 1. mgr. 103. gr. samningsins hafi verið sendar sameiginlegu EES-nefndinni.

**5. gr.**

Ákvörðun þessi skal birt í EES-deild og EES-viðbæti við Stjórnartíðindi Evrópubandalagsins.

Gjört í Brussel 13. desember 1996.

Fyrir hönd sameiginlegu EES-nefndarinnar

Formaður

*H. Hafstein*

(<sup>1</sup>) Stjtíð. EB nr. L 71, 13. 3. 1997, bls. 38 og EES-viðbætur við Stjtíð. EB nr. 11, 13. 3. 1997, bls. 41.

(<sup>2</sup>) Stjtíð. EB nr. L 241, 21. 9. 1996, bls. 31.

**ÁKVÖRDUN nr. 163****frá 31. maí 1996****um túlkun á a-lið 1. mgr. 22. gr. í reglugerð ráðsins (EBE) nr. 1408/71 að því er varðar einstaklinga sem fá skilunar- eða súrefnismeðferð(\*)****(96/555/EB)****FRAMKVÆMDARÁÐ EVRÓPUBANDALAGANNA UM FÉLAGSLEGT ÖRYGGI FARANDLAUNÞEGA HEFUR,**

með hliðsjón af 81. gr. reglugerðar ráðsins (EBE) nr. 1408/71 frá 14. júní 1971 um beitingu almannatryggingakerfa gagnvart launþegum, sjálfstætt starfandi einstaklingum og fjölskyldum þeirra sem flytjast innan bandalagsins, en samkvæmt henni skal framkvæmdaráðið fjalla um allt er lýtur að framkvæmd eða túlkun ákvæða reglugerðar (EBE) nr. 1408/71 og annarra reglugerða sem fylgja í kjölfarið,

með hliðsjón af a-lið 1. mgr. 22. gr. reglugerðar (EBE) nr. 1408/71 sem hefur að geyma ákvæði um einstaklinga sem af heilsufarsáæðum þarfnast sjúkrabóta án tafar á meðan þeir dvelja á yfirráðasvæði annars aðildarríkis,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

Nauðsynlegt er að koma í veg fyrir að ákvæði a-liðar 1. mgr. 22. gr. séu misnotuð af einstaklingum, sem flytjast tímabundið á yfirráðasvæði annars aðildarríkis, til að öðlast aðstoð samkvæmt þessum lið án þess að fylgja málsmeðferðinni sem mælt er fyrir um í c-lið sömu greinar, sem kveður á um að slík aðstoð skuli háð leyfi fengnu fyrirfram frá þar til bæri stofnun.

Allt of þröng túlkun á a-lið 1. mgr. 22. gr. myndi á hinn bóginn standa verulega í vegi fyrir því að einstaklingar, sem þurfa á stöðugri og reglulegri lækni-meðferð að halda af heilsufarsáæðum, geti notið frelsis til flutninga þar sem líklegt má telja að þeir þarfnist meðferðar án tafar þegar þeir dveljast á yfirráðasvæði annars aðildarríkis.

Því er nauðsynlegt að kveða nánar á um túlkun a-liðar 1. mgr. 22. gr. til að það komi skýrt fram að ákvæði hans nái einnig til

einstaklinga sem gangast undir skilunar- eða súrefnismeðferð, og sem ferðast yfir á yfirráðasvæði annars aðildarríkis til tímabundinnar dvalar og þarfnast bóta án tafar af heilsufarsáæðum vegna meðferðar sem ekki má rofna, burtséð frá því að viðkomandi ber í raun að gera ráðstafanir fyrirfram til að eiga rétt á slíkri meðferð á meðan á dvöl stendur, og að því tilskildu að dvölin sé til komin af öðrum ástæðum en lækni-fræðilegum.

Við ákvarðanatöku skulu ákvæði 3. mgr. 80. gr. reglugerðar (EBE) nr. 1408/71 lögð til grundvallar.

**ÁKVEDIÐ EFTIRFARANDI:**

1. Litið skal á skilunar- eða súrefnismeðferð, sem er veitt í öðru aðildarríki en lögbæra aðildarríkinu einstaklingi sem fellur undir ákvæði a-liðar 1. mgr. 22. gr. í reglugerð (EBE) nr. 1408/71 eða aðstandanda hans eða hennar, sem aðstoð (bætur) án tafar í skilningi framangreinds ákvæðis, enda sé hún liður í reglulegri og órofinni skilunar- eða súrefnismeðferð, og að því tilskildu að dvölin sé til komin af öðrum ástæðum en lækni-fræðilegum.
2. Ákvæði 1. mgr. skulu gilda með fyrirvara um að hlutaðeigandi einstaklingur geri í raun ráðstafanir fyrirfram með það í huga að tryggja að umrædd meðferð verði örugglega veitt á meðan á tímabundinni dvöl stendur í aðildarríkinu.
3. Ákvörðun þessi, sem kemur í stað ákvörðunar nr. 123 frá 24. febrúar 1984, verður birt í *Stjórnartíðindum Evrópubandalaganna*. Hún öðlast gildi fyrsta dag næsta mánaðar eftir birtinguna.

**G. MICCIO,**

formaður framkvæmdaráðsins.

(\*) Þessi EB-gerð, sem birtist í Stjútíð. EB nr. L 241, 21. 9. 1996, bls. 31, var nefnd í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 78/96 frá 13. desember 1996 um breytingu á VI. viðauka (Félaglegt öryggi) við EES-samninginn, sjá þessa útgáfu af EES-viðbæti við Stjórnartíðindi Evrópubandalagsins.

**ÁKVÖRÐUN SAMEIGINLEGU EES-NEFNDARINNAR 97/EES/16/08**

**nr. 79/96**  
**frá 13. desember 1996**

**um breytingu á II. viðauka (Tæknilegar reglugerðir, staðlar, prófanir og vottun) og X. viðauka (Hljóð- og myndmiðlun) við EES-samninginn**

**SAMEIGINLEGA EES-NEFNDIN HEFUR,****2. gr.**

með hliðsjón af samningnum um Evrópska efnahagssvæðið, eins og hann var aðlagður með bókun um breytingu á samningnum um Evrópska efnahagssvæðið, er nefnist hér á eftir samningurinn, einkum 98. gr.,

Eftirfarandi liður komi aftan við 1. lið (tilskipun ráðsins 89/552/EBE) í X. viðauka við samninginn:

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

„1a. **395 L 0047:** Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 95/47/EB frá 24. október 1995 um notkun staðla um merkjasendingar fyrir sjónvarp (Stjtuð. EB nr. L 281, 23. 11. 1995, bls. 51).“.

II. viðauka við samninginn var breytt með ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 47/95 frá 22. júní 1995<sup>(1)</sup>.

**3. gr.**

X. viðauka við samninginn var breytt með ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 26/94 frá 2. desember 1994<sup>(2)</sup>.

Fullgiltur texti tilskipunar 95/47/EB á íslensku og norsku fylgir sem viðauki við útgáfu þessarar ákvörðunar á hvoru máli fyrir sig.

Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 95/47/EB frá 24. október 1995 um notkun staðla um merkjasendingar fyrir sjónvarp<sup>(3)</sup> skal felld inn í samninginn.

**4. gr.****ÁKVEDIÐ EFTIRFARANDI:**

Ákvörðun þessi öðlast gildi hinn 1. janúar 1997, að því tilskildu að allar tilkynningar samkvæmt 1. mgr. 103. gr. samningsins hafi verið sendar sameiginlegu EES-nefndinni.

**1. gr.****5. gr.**

Eftirfarandi liður komi aftan við lið 4h (ákvörðun framkvæmdastjórnarinnar 94/821/EBE) í XVIII. kafla II. viðauka við samninginn:

Ákvörðun þessi skal birt í EES-deild og EES-viðbæti við Stjórnartíðindi Evrópubandalagsins.

„4i. **395 L 0047:** Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 95/47/EB frá 24. október 1995 um notkun staðla við merkjasendingar fyrir sjónvarp (Stjtuð. EB nr. L 281, 23. 11. 1995, bls. 51).“.

Gjört í Brussel 13. desember 1996.

Fyrir hönd sameiginlegu EES-nefndarinnar

Formaður

*H. Hafstein*

<sup>(1)</sup> Stjtuð. EB nr. L 140, 13. 6. 1996, bls. 43 og EES-viðbætur við Stjtuð. EB nr. 25, 13. 6. 1996, bls. 98.

<sup>(2)</sup> Stjtuð. EB nr. L 339, 29. 12. 1994, bls. 85 og EES-viðbætur við Stjtuð. EB nr. 53, 29. 12. 1994, bls. 12.

<sup>(3)</sup> Stjtuð. EB nr. L 281, 23. 11. 1995, bls. 51.



## TILSKIPUN EVRÓPUÞINGSINS OG RÁÐSINS 95/47/EB

frá 24. október 1995

### um notkun staðla um merkjasendingar fyrir sjónvarp

#### EVROPUÞINGIÐ OG RÁÐ EVRÓPUSAMBANDSINS HAFNA,

með hliðsjón af stofnsáttmála Evrópubandalagsins, einkum 57. (2. mgr.), 66. og 100. gr. a,

með hliðsjón af tillögu framkvæmdastjórnarinnar<sup>(1)</sup>,

með hliðsjón af álitum efnahags- og félagsmálanefndarinnar<sup>(2)</sup>,

í samræmi við málsmeðferðina sem mælt er fyrir um í 189. gr. b í sáttmálanum<sup>(3)</sup>,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

Bandalagið hefur með ákvörðunum ráðsins 89/337/EBE<sup>(4)</sup> og 89/630/EBE<sup>(5)</sup> viðurkennt lykilyfðingu háþróaðrar sjónvarps- og háskerpusjónvarpsþjónustu (HDTV) fyrir neytendamarkað evrópska rafeindaiðnaðarins og fyrir evrópska sjónvarps- og kvikmyndaiðnaðinn og sett fram skipulagsáætlun til að innleiða háþróaða sjónvarps- og háskerpusjónvarpsþjónustu í Evrópu.

Markmiðin sem eru sett með áætluninni um að innleiða háskerpusjónvarp í Evrópu eru óaðskiljanlegur hluti af stefnu bandalagsins á sviði hljóð- og myndmiðlunar og í því sambandi skal mikilvægi tilskipunar ráðsins 89/552/EBE frá 3. október 1989 um samræmingu tiltekinna ákvæða í lögum og stjórnáætlunum í aðildarríkjunum um sjónvarpsrekstur<sup>(6)</sup> áréttað. Með hliðsjón af framförum á sviði hljóð- og myndmiðlunar í Evrópu skal tekið tillit til annarra markmiða þessarar stefnu, til að mynda markmiða um uppbyggingu sem taka meðal annars til framleiðsluþróunar í löndum eða á svæðum sem hafa takmarkað bolmagn á sviði hljóð- og myndmiðlunar.

(\* Þessi EB-gerð, sem birtist í Stjttíð. EB nr. L 281, 23. 11. 1995, bls. 51, var nefnd í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 79/96 frá 13. desember 1996 um breytingu á II. viðauka (Tæknilegar reglugerðir, staðlar, prófanir og vottun) og X. viðauka (Hljóð- og myndmiðlun) við EES-samninginn, sjá þessa útgáfu af EES-viðbæti við Stjórnartíðindi Evrópubandalagsins.

(1) Stjttíð. EB nr. C 341, 18. 12. 1993, bls. 18 og Stjttíð. EB nr. C 321, 18. 11. 1994, bls. 4.

(2) Stjttíð. EB nr. C 148, 30. 5. 1994, bls. 1.

(3) Álit Evrópuþingsins frá 19. apríl 1994 (Stjttíð. EB nr. C 128, 9. 5. 1994, bls. 54), sameiginleg afstaða ráðsins frá 22. desember 1994 (Stjttíð. EB nr. C 384, 31. 12. 1994, bls. 36) og ákvörðun Evrópuþingsins frá 13. júní 1995 (Stjttíð. EB nr. C 166, 3. 7. 1995).

(4) Stjttíð. EB nr. L 142, 25. 5. 1989, bls. 1.

(5) Stjttíð. EB nr. L 363, 13. 12. 1989, bls. 30.

(6) Stjttíð. EB nr. L 298, 17. 10. 1989, bls. 23.

Í tilskipun ráðsins 92/38/EBE frá 11. maí 1992 um notkun staðla um merkjasendingar fyrir gervihnattasjónvarp<sup>(7)</sup> eru sett ákvæði um hvaða staðla skuli nota fyrir nútímalegar sjónvarpsútsendingar; þannig skal nota evrópska HD-MAC-staðalinn<sup>(8)</sup> fyrir gervihnatta- og kapalútsendingar fyrir háskerpusjónvarp, sem er að hluta stafrænt, en D2-MAC<sup>(9)</sup>-staðalinn fyrir aðrar gervihnatta- og kapalútsendingar, sem eru að hluta stafrænar, með skjásniðinu 16:9.

Markmiðið með ákvörðun ráðsins 93/424/EBE frá 22. júlí 1993 um aðgerðaáætlun við að innleiða háþróaða sjónvarpsþjónustu í Evrópu<sup>(10)</sup> er að ýta undir að skjásniðið 16:9 (625 eða 1250 línur) verði tekið upp, óháð því hvaða Evrópustaðall er notaður og óháð því um hvernig útsendingu er að ræða (jarð-, gervihnatta- eða kapalútsendingu).

Samkvæmt 7. gr. tilskipunar 92/38/EBE skal framkvæmdastjórnin leggja fram skýrslu um hvaða áhrif tilskipunin hefur haft, um þróun markaðarins, einkum hvernig gengur að komast inn á markaðinn mælt samkvæmt hlutlögum viðmiðunum, og hvernig sjóðir bandalagsins hafa verið notaðir auk þess sem hún skal ef með þarf leggja tillögur fyrir ráðið um hvernig skuli laga þá tilskipun að þessari þróun.

Til að ná markmiðum bandalagsins, sem kveðið er á um í framangreindum ákvörðunum, og til að stuðla að því að innri markaðurinn geti starfað rétt, eins og kveðið er á um í 7. gr. a í sáttmálanum, með tilliti til merkjasendinga fyrir sjónvarp, þarf að ákveða sameiginlegt snið á útsendingar fyrir breiðskjái.

Alþjóðafjarskiptasambandið<sup>(11)</sup> hefur á alþjóðavísu mælt fyrir um að skjálutfallið 16:9 skuli notað fyrir háskerpusjónvarp og það er bæði æskilegt og mögulegt að þróa markað fyrir háþróaða sjónvarpsþjónustu og vörur sem hafa sama 16:9 skjálutfallið.

Að því er þessa tilskipun varðar skal miðað við þá lágmarkskröfu að sjónvarpsþjónusta fyrir breiðskjái noti flutningskerfi sem skilar nægilegum upplýsingum til að sérhæft viðtæki geti birt mynd sem fyllir út í skjáinn þar sem lóðrétt upplausn er algjör; sjónvarpsútsending með sniðinu 4:3, þar sem myndin er birt með bréfalúgusniði (letter-box format), uppfyllir ekki framangreinda lágmarksviðmiðun og telst því ekki vera sjónvarpsþjónusta fyrir breiðskjái í þessari tilskipun.

(7) Stjttíð. EB nr. L 137, 20. 5. 1992, bls. 17.

(8) Tilvisunarnúmer ETSI-staðals: ETS 300 352.

(9) Tilvisunarnúmer ETSI-staðals: ETS 300 250.

(10) Stjttíð. EB nr. L 196, 5. 8. 1993, bls. 48.

(11) Í ITU-R tilmælum 709 eru „myndeiginleikar“, þar með talið skjálutfallið 16:9, skilgreindir.

Eins og sakir standa berast útsendingar til áhorfenda um jarð-, gervihnatta- eða kapalkerfi og mikilvægt er að gerðar verði ráðstafanir til að sem flestir áhorfendur fái aðgang að háþrúðum útsendingum fyrir breiðskjái.

Kapalsjónvarpsnet og tæknilegir eiginleikar þeirra, eins og þeir eru skilgreindir af aðildarríkjunum, eru mikilvægur þáttur í sjónvarpsgrunnvirkjum margra aðildarríkja og koma til með að hafa afgerandi áhrif á þróun háþrúðrar sjónvarpsþjónustu.

Þessi tilskipun hefur ekki áhrif á stofnloftnetskerfi eins og aðildarríkin skilgreina þau.

Nauðsynlegt er að taka upp sameiginlega staðla fyrir stafrænar sendingar á sjónvarpsmerkjum, hvort heldur sem þær fara um jarð-, gervihnatta- eða kapalkerfi, til að efla samkeppni á fjálsnum markaði; þessum málum er best borgið með því að fá viðurkenndri evrópskri staðlastofnun verkið í hendur, enda verði tekið tillit til, eftir því sem við á, niðurstaðna úr viðræðum aðila markaðarins þar sem stefnt er að almennu samkomulagi.

Slíka staðla skal setja með góðum fyrirvara, áður en boðið verður upp á stafrænar sjónvarpsútsendingar á markaðinum.

Aðgangsskilyrði hafa mikla þýðingu bæði fyrir neytendur og söluaðila áskriftarsjónvarps og fyrir rétthafa dagskrárefnis.

Víðtækt samráð hefur verið haft við viðkomandi rekstraraðila á evrópska markaðinum og hefur það leitt til samninga um ýmis málefni sem varða skilyrtan aðgang að stafrænu áskriftarsjónvarpi.

Þeir sem reka skilyrta aðgangsjónustu skulu eiga rétt á hagnaði af fjárfestingum sínum og fyrir að veita útvarpsrekendum þjónustu, enda verki það sem hvatning til frekari fjárfestinga.

Tryggja skal með lagasetningu að hinu sameiginlega evrópska brenglunarreikniriti verði komið fyrir í viðeigandi notendabúnaði í bandalaginu til að tryggja að grundvallarreglan sé sú að allir söluaðilar áskriftarsjónvarps geti selt öllum neytendum stafræns áskriftarsjónvarps í Evrópubandalaginu dagskrárefni sitt.

Það getur jafnframt verið gagnlegt að gera ráðstafanir til að geta breytt aðgangsskilyrðum áður en dagskrárefni greinist í kapalsjónvarpskerfi og til að framleiðendur geti framleitt aðgangsskilyrðakerfi samkvæmt leyfi.

Á sviði stafrænnar hljóð- og myndmiðlunar í Evrópu mun hætta á sjóræningjastarfsemi aukast, með neikvæðum afleiðingum fyrir rekstraraðila og söluaðila dagskrárefnis, og því er vaxandi þörf á að setja skýra lögjöf á evrópskum vettvangi til að berjast gegn sjóræningjastarfsemi.

Rétt er að fella tilskipun 92/38/EBE úr gildi og gefa út nýja tilskipun vegna aukinnar tæknipækkingar og breytinga sem hafa orðið á markaðinum.

Háþrúð sjónvarpsþjónusta tekur örum framförum og því er nauðsynlegt að aðildarríkin komi sér saman um aðferðir til að

mæta þessari þróun. Hætta er sú að ef þau gera ráðstafanir hvert fyrir sig gæti það haft í för með sér óæskilega uppskiptingu markaðarins fyrir vörur og þjónustu og leitt til tvíverknaðar. Af þeim sökum er skynsamlegra að gera slíkar ráðstafanir á vettvangi bandalagsins.

Í niðurstöðum formennskunnar á ráðstefnu sjö helstu iðnríkja heims um upplýsingaþjóðfélagið, sem var haldin í Brussel 25. til 26. febrúar 1995, var lögð áhersla á þörfina á rammaákvæðum er tryggi frjálstan aðgang að netum og að samkeppnisreglur séu virtar.

## SAMÞYKKT TILSKIPUN ÞESSA:

### 1. gr.

Aðildarríkin skulu gera allar viðeigandi ráðstafanir til að stuðla að því að háþrúð sjónvarpsþjónusta, þar með talið sjónvarpsútsendingar fyrir breiðskjái, háskerpu sjónvarp og sjónvarpsútsendingar sem eru að öllu leyti stafrænar, verði innleidd sem fyrst.

Aðildarríkin skulu sjá til þess að það verði ekki erfiðleikum bundið að færa sjónvarpsútsendingar, sem eru fyrir hendi með breiðskjássniði, yfir á stafræn net, sem eru opin almenningi, einkum með hliðsjón af tilskipun 92/38/EBE og ákvörðun 93/424/EBE, með það í huga að vernda hagsmuni rekstraraðila og sjónvarpsáhorfenda sem hafa fjárfest í framleiðslu eða búnaði til að taka á móti slíkum útsendingum.

### 2. gr.

Um allar jarð-, gervihnatta- eða kapalsjónvarpsútsendingar til áhorfenda í bandalaginu gildir eftirfarandi:

a) ef útsendingar eru með breiðskjássniði og 625 lína, og ekki að öllu leyti stafrænar, skal nota D2-MAC-útsendingarkerfi með skjásniðinu 16:9 eða 16:9 útsendingarkerfi sem er algjörlega samrýmanlegt við PAL eða SECAM.

Sjónvarpsútsendingar með breiðskjássniði eru samsettar af dagskrárefni sem er framleitt og klippt með það fyrir augum að verða sýnt með breiðskjássniði.

Sniðið 16:9 er viðmiðunarsnið fyrir sjónvarpsútsendingar með breiðskjássniði;

b) ef um háskerpuútsendingar er að ræða, sem eru ekki að öllu leyti stafrænar, skal nota HD-MAC-útsendingarkerfi;

c) ef útsendingar eru að öllu leyti stafrænar skal nota útsendingarkerfi sem hefur verið staðlað af viðurkenndri evrópskri staðlastofnun. Í þessu samhengi er útsendingarkerfið samsett af eftirfarandi einingum: meðhöndlun dagskrármerkja (vörpun hljóðmerkja, vörpun myndmerkja, fléttun merkja) og aðlögun fyrir útsendingarmiðla (rásarvörpun, mótun og, ef við á, orkudreifingu).

Útsendingarnet sem eru alveg stafræn og opin almenningi til dreifingar á sjónvarpsútsendingum verða að geta sent út með breiðskjásniði.

### 3. gr.

Sjónvarpstæki með innbyggðum skjá, sem er markaðssett með sölu eða leigu í bandalaginu í huga, og er með skjá sem er stærri en 42 cm, mælt á ská horna á milli, skal útbúið með minnst einni kló með opnum skilfleti (samkvæmt stöðlum viðurkenndrar evrópskrar staðlastofnunar) þannig að ekki sé erfiðleikum bundið að tengja jaðarbúnað, einkum viðbótarafkótara og stafrænan móttökubúnað.

### 4. gr.

Að því er varðar skilyrtan aðgang að stafrænum sjónvarpsútsendingum til áhorfenda í bandalaginu gilda eftirfarandi ákvæði, óháð sendingaraðferðum:

- a) allur neytendabúnaður, sem er seldur, leigður út eða á annan hátt hafður á boðstólum í bandalaginu og er notaður til að afrugla stafræn sjónvarpsmerki, skal vera þannig að hann geti:
  - afruglað merki er byggjast á sameiginlegu evrópsku brenglunarreikniriti sem viðurkennd evrópsk staðlastofnun stjórnar,
  - endurvarpað merkjum sem eru send ókótuð, að því tilskildu að leigutaki virði leigusamninginn ef um leigðan búnað er að ræða;
- b) skilyrt aðgangskerfi, sem eru í notkun á bandalagsmarkaðinum, skulu tæknilega þannig útbúin að hægt sé að skilyrða aðganginn á hagkvæman hátt hvað kostnað varðar við upphafsstöð kapalkerfisins, þannig að kapalsjónvarpsrekendur geti, á ákveðnum stöðum eða svæðum, haft fulla stjórn á þjónustufyrirtækjum sem nota skilyrt aðgangskerfi af þessu tagi;
- c) aðildarríkin skulu gera allar nauðsynlegar ráðstafanir til að tryggja að rekstraraðilar skilyrtrar aðgangsjónustu, sem skapa og markaðssetja aðgang að stafrænum sjónvarpsútsendingum, án tillits til þess hvaða sendingaraðferðir eru notaðar:
  - bjóði öllum útvarpsrekendum án mismununar og með sanngjörnum skilyrðum tækniþjónustu sem gerir áhorfendum, sem hafa fengið afhenta afkótara hjá rekstraraðilunum, kleift að taka á móti stafrænum útsendingum útvarpsrekendanna, og að þeir virði samkeppnislög bandalagsins, einkum ef þeir koma til með að hafa ráðandi stöðu,
  - færi sérstakt reikningsbókhald yfir starfsemi þeirra sem rekstraraðilar skilyrts aðgangs.

Útvarpsrekendur skulu birta gjaldskrá fyrir áhorfendur þar sem tekið skal fram hvort viðbótarbúnaður er afhentur eða ekki.

Stafræn sjónvarpsþjónusta fellur einungis undir þessi ákvæði ef umrædd þjónusta er í samræmi við gildandi löggjöf bandalagsins;

- d) þegar réttahafar iðnhugverkaréttar á skilyrtum aðgangskerfum og vörum þeim tengdum veita leyfi til framleiðenda neytendabúnaðar, skulu þeir sjá til þess að það sé gert án mismununar og á jafnræðisgrundvelli. Að teknu tilliti til tæknilegra og viðskiptalegra þátta er rétt höfum óheimilt að setja þau skilyrði fyrir veitingu leyfa sem banna eða hindra með öðrum hætti að varan sé útbúin með:
  - annaðhvort stöðluðum skilfleti sem gefur möguleika á tengingum við ýmis önnur aðgangskerfi, eða
  - sérstökum útbúnaði sem tilheyrir öðru aðgangskerfi, að því tilskildu að leyfishafinn fullnægi viðeigandi sanngjörnum ákvæðum sem tryggja, að því er hann varðar, öryggi þeirra aðgerða sem rekstraraðilar skilyrtra aðgangskerfa stofna til.

Sjónvarpstæki með innbyggðan stafrænan afkótara verða að vera þannig útbúin að unnt sé að tengja við þau að minnsta kosti einn staðlaðan tengil sem gerir kleift að tengja aðgangsbúnað og aðrar einingar stafrænna sjónvarpskerfa við stafræna afkótarann;

- e) með fyrirvara um aðgerðir sem framkvæmdastjórnin eða aðildarríki getur gripið til á grundvelli sáttmálans, skulu aðildarríkin tryggja að allir aðilar sem eiga í deilum varðandi beitingu ákvæða sem eru sett með þessari grein eigi greiðan, og að öllu jöfnu ódýran, aðgang að viðeigandi málsmeðferð til lausnar deilum með það í huga að leysa slíkar deilur með sanngjörnum, skjótvirkum og gagnsæjum hætti.

Þessi málsmeðferð skal ekki koma í veg fyrir að annar hvor aðilanna geti höfðað skaðabótamál. Ef þess er farið á leit við framkvæmdastjórnina að hún gefi álit sitt á beitingu sáttmálans skal hún gera það við fyrstu hentugleika.

### 5. gr.

Sjónvarpsútsendingar með skjásniðinu 16:9 sem falla undir ákvæði 2. gr. og sem tekið er á móti og endursendar í kapalsjónvarpskerfum skulu endursendar í slíkum kerfum með skjásniðinu 16:9 hið minnsta.

### 6. gr.

Fyrir 1. júlí 1997, og á tveggja ára fresti upp frá því, skal framkvæmdastjórnin kanna framkvæmd þessarar tilskipunar og markaðshorfur fyrir stafrænar sjónvarpsútsendingar um gervallt Evrópusambandið og leggja skýrslu fyrir Evrópuþingið, ráðið og

efnahags- og félagsmálanefndina. Þessi skýrsla skal fjalla um markaðspróunina, einkum að því er varðar framfarir á sviði stafrænnar tækni og tengdrar þjónustu og einnig með tilliti til framfara á sviði tækni og viðskipta á markaðinum fyrir skilyrtan aðgang að stafrænum sjónvarpsútsendingum.

Ef með þarf skal framkvæmdastjórnin leggja tillögu fyrir ráðið um hvernig beri að laga þessa tilskipun að þeirri þróun sem á sér stað.

**7. gr.**

Tilskipun 92/38/EBE falli úr gildi níu mánuðum frá gildistöku þessarar tilskipunar.

**8. gr.**

1. Aðildarríkin skulu samþykka nauðsynleg lög og stjórnáslufyrirmæli til að fara að tilskipun þessari innan níu

mánaða frá gildistöku hennar. Þau skulu tilkynna það framkvæmdastjórninni þegar í stað.

Þegar aðildarríkin samþykka þessar ráðstafanir skal vera í þeim tilvísun í þessa tilskipun eða þeim fylgja slík tilvísun þegar þær verða birtar opinberlega. Aðildarríkin skulu setja nánari reglur um slíka tilvísun.

2. Aðildarríkin skulu tilkynna framkvæmdastjórninni um helstu ákvæði laga er þau samþykka á því sviði sem tilskipun þessi tekur til.

**9. gr.**

Tilskipun þessi öðlast gildi á þeim degi sem hún birtist í *Stjórnartíðindum Evrópubandalaganna*.

**10. gr.**

Tilskipun þessari er beint til aðildarríkjanna.

Gjört í Lúxemborg 24. október 1995.

Fyrir hönd Evrópuþingsins

**K. HÄNSCH**

forseti.

Fyrir hönd ráðsins,

**L. ATIENZA SERNA**

forseti.

**ÁKVÖRÐUN SAMEIGINLEGU EES-NEFNDARINNAR 97/EES/16/09**

**nr. 80/96**  
**frá 13. desember 1996**

**um breytingu á XIII. viðauka (Flutningastarfsemi)**  
**við EES-samninginn**

**SAMEIGINLEGA EES-NEFNDIN HEFUR,**

með hliðsjón af samningnum um Evrópska efnahagssvæðið, eins og hann var aðlagður með bókun um breytingu á samningnum um Evrópska efnahagssvæðið, er nefnist hér á eftir samningurinn, einkum 98. gr.,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

XIII. viðauka við samninginn var breytt með ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 71/95 frá 15. desember 1995<sup>(1)</sup>.

Tilskipun ráðsins 96/49/EB frá 23. júlí 1996 um samræmingu laga aðildarríkjanna að því er varðar flutning á hættulegum farmi með járnbrautum<sup>(2)</sup> skal felld inn í samninginn.

**ÁKVEDIÐ EFTIRFARANDI:**

**1. gr.**

Eftirfarandi ný fyrirsögn og liður komi aftan við lið 42a (tilskipun ráðsins 95/18/EB) í XIII. viðauka við samninginn:

„iv) Tæknileg samhæfing og öryggi

42b. **396 L 0049:** Tilskipun ráðsins 96/49/EB frá 23. júlí 1996 um samræmingu laga aðildarríkjanna að því er varðar flutning á hættulegum farmi með járnbrautum (Stjttíð. EB nr. L 235, 17. 9. 1996, bls. 25).“.

**2. gr.**

Fullgiltur texti tilskipunar ráðsins 96/49/EB á íslensku og norsku fylgir sem viðauki við útgáfu þessarar ákvörðunar á hvoru máli fyrir sig.

**3. gr.**

Ákvörðun þessi öðlast gildi hinn 1. janúar 1997, að því tilskildu að allar tilkynningar samkvæmt 1. mgr. 103. gr. samningsins hafi verið sendar sameiginlegu EES-nefndinni.

**4. gr.**

Ákvörðun þessi skal birt í EES-deild og EES-viðbæti við Stjórnartíðindi Evrópubandalagsins.

Gjört í Brussel 13. desember 1996.

Fyrir hönd sameiginlegu EES-nefndarinnar

Formaður

*H. Hafstein*

<sup>(1)</sup> Stjttíð. EB nr. L 57, 7. 3. 1996, bls. 37 og EES-viðbætur við Stjttíð. EB nr. 11, 7. 3. 1996, bls. 14.

<sup>(2)</sup> Stjttíð. EB nr. L 235, 17. 9. 1996, bls. 25.

**TILSKIPUN RÁÐSINS 96/49/EB**

frá 23. júlí 1996

**um samræmingu laga aðildarríkjanna að því er varðar flutninga á  
hættulegum farmi með járnbrautum(\*)****RÁÐ EVRÓPUSAMBANDSINS HEFUR,**

með hliðsjón af stofnsáttmála Evrópubandalagsins, einkum 75. gr.,

með hliðsjón af tillögu framkvæmdastjórnarinnar (1),

með hliðsjón af álit efnahags- og félagsmálanefndarinnar (2),

í samræmi við málsmeðferðina sem mælt er fyrir um í 189. gr. c í sáttmálanum (3),

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

- 1) Flutningar á hættulegum farmi með járnbrautum hafa aukist með árunum, og þar með hefur slyshætta einnig aukist. Því ber að gera ráðstafanir til að tryggja að slíkir flutningar fari fram við eins örugg skilyrði og nokkur kostur er.
- 2) Öll aðildarríkin eru aðilar að samningnum um millilandaflutninga með járnbrautum (COTIF), en í viðbæti B við hann eru settar samræmdar reglur varðandi samninginn um millilandaflutninga á farmi með járnbrautum (CIM), og í 1. viðauka við hann eru reglur um millilandaflutninga á hættulegum farmi með járnbrautum (RID).
- 3) Samningurinn nær ekki til innanlandsflutninga á hættulegum farmi með járnbrautum. Af þeim sökum er mikilvægt að tryggja samræmda beitingu samhæfðra öryggisreglna í bandalaginu. Þessu markmiði verður helst náð með því að laga lög aðildarríkjanna að RID-reglunum.
- 4) Í samræmi við dreifræðisregluna verður að samræma þessi lög til að tryggja fyllsta öryggi við innanlands- og millilandaflutninga, til að koma í veg fyrir röskun á samkeppni með því að auðvelda frjálsa vöruflutninga og þjónustustarfsemi alls staðar í bandalaginu og til að tryggja samræmi við önnur bandalagsákvæði.

(\*) Þessi EB-gerð, sem birtist í Stjtið. EB nr. L 235, 17. 9. 1996, bls. 25, var nefnd í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 80/96 frá 13. desember 1996 um breytingu á XIII. viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn, sjá þessa útgáfu af EES-viðbæti við Stjórnartíðindi Evrópubandalagsins.

(1) Stjtið. EB nr. C 389, 31. 12. 1994, bls. 15, ásamt breyttri tillögu sem lögð var fram 3. október 1995 (hefur enn ekki verið birt í Stjórnartíðindum EB).

(2) Stjtið. EB nr. C 236, 11. 9. 1995, bls. 36.

(3) Álit Evrópuþingsins frá 13. júlí 1995 (Stjtið. EB nr. C 249, 25. 9. 1995, bls. 138), sameiginleg afstaða ráðsins frá 8. desember 1995 (Stjtið. EB nr. C 356, 30. 12. 1995, bls. 34) og ákvörðun Evrópuþingsins frá 16. apríl 1996 (Stjtið. EB nr. C 141, 13. 5. 1996, bls. 51).

5) Ákvæði þessarar tilskipunar eru með fyrirvara um skuldbindingar sem bandalagið og aðildarríki þess takast á hendur til að berjast fyrir samræmdu kerfi í framtíðinni um flokkun hættulegra efna, í samræmi við markmiðin sem fram koma í 19. kafla framkvæmdaáætlunar 21 frá UNCED-ráðstefnunni sem var haldin í júní 1992 í Rio de Janeiro.

6) Ekki hefur enn verið sett bandalagslöggegjöf um öryggisskilyrði sem eiga að gilda um flutninga á líffræðilegum áhrifavöldum og erfðabreyttum örverum, sem fjallað er um í tilskipunum 90/219/EBE (4), 90/220/EBE (5) og 90/679/EBE (6).

7) Ákvæði þessarar tilskipunar eru með fyrirvara um beitingu annarra bandalagsákvæða á sviði vinnuverndar og umhverfisverndar.

8) Aðildarríkin verða að geta beitt sérstökum umferðarreglum um flutninga á hættulegum farmi með járnbrautum á yfirráðsvæðum sínum.

9) Aðildarríkjunum þarf að vera kleift, að því er varðar flutninga á hættulegum farmi með járnbrautum, að beita áfram reglum í anda tilmæla Sameinuðu þjóðanna um fjölbætta flutninga á hættulegum farmi, svo lengi sem ákvæði RID-reglnanna hafa ekki verið löguð að þessum reglum, sem ætti að auðvelda flutninga á hættulegum farmi sem fara fram með ólíkum flutningsmáta.

10) Hvert aðildarríki um sig verður að eiga þess kost að geta haft eftirlit með eða bannað flutninga með járnbrautum á yfirráðsvæðum sínum á tilteknum hættulegum farmi af öðrum ástæðum en þeim er varða öryggi.

11) Taka ber tillit til þeirra ströngu öryggisráðstafana sem eru gerðar í Ermarsundsgöngunum vegna hinna sérstöku aðstæðna sem þar ríkjja, einkum hvað varðar sjálfa leiðina og vegalengdina. Einnig ber að gera ráðstafanir er gera aðildarríkjunum kleift að taka upp sams konar ráðstafanir við svipaðar aðstæður. Sum aðildarríki verða að geta beitt strangari stöðlum um flutningsefni vegna umhverfishita í löndum þeirra.

(4) Stjtið. EB nr. L 117, 8. 5. 1990, bls. 1. Tilskipuninni var breytt með tilskipun framkvæmdastjórnarinnar 94/51/EB (Stjtið. EB nr. L 297, 18. 11. 1994, bls. 29).

(5) Stjtið. EB nr. L 117, 8. 5. 1990, bls. 15. Tilskipuninni var breytt með tilskipun framkvæmdastjórnarinnar 94/15/EB (Stjtið. EB nr. L 103, 23. 4. 1994, bls. 20).

(6) Stjtið. EB nr. L 374, 31. 12. 1990, bls. 1. Tilskipuninni var síðast breytt með tilskipun framkvæmdastjórnarinnar 95/30/EB (Stjtið. EB nr. L 155, 6. 7. 1995, bls. 41).

- 12) Með tilliti til fjárfestinga í þessum geira ber að kveða á um aðlögunartímabil til að gera aðildarríkjum kleift að beita áfram tímabundið tilteknum innlendum sérákvæðum er varða kröfur um smíði eða notkun tanka, geyma, umbúða eða notkun neyðarkóða.
- 13) Ekki má koma í veg fyrir að framfarir á sviði tækni og iðnaðar fái notið sín. Því verður að gera ráð fyrir tímabundnum undanþágum.
- 14) Með hliðsjón af ákvæðum RID-reglnanna geta aðildarríkin gert samninga sem víkja frá þeim. Stór hluti tvíhliða samninga milli aðildarríkjanna gengur gegn ákvæðum um frjálsa þjónustustarfsemi í tengslum við flutninga á hættulegum farmi. Með því að setja nauðsynleg ákvæði í viðauka við þessa tilskipun ætti að vera hægt að komast hjá slíkum undanþágum. Nauðsynlegt er að gera ráð fyrir aðlögunartímabili þar sem aðildarríkin geta haldið áfram að beita gildandi samningum sín á milli.
- 15) Flutningur með járnbrautum á hættulegum farmi til eða frá þriðja landi er heimilaður, að því tilskildu að hann fari fram í samræmi við RID-reglurnar. Að því er varðar flutninga frá og til lýðveldisríkja fyrrum Sovétríkjanna, sem ekki eru aðilar að COTIF, er aðildarríkjunum þó heimilt að samþykkja viðeigandi ráðstafanir til að tryggja samsvarandi öryggi og kveðið er á um í RID-reglunum.
- 16) Þessa tilskipun verður að vera hægt að laga skjótt að tækniframförum, einkum með því að taka upp ný ákvæði sem eru sett innan ramma RID-reglnanna. Því skal skipa nefnd í þessu skyni og ákveða málsmeðferð um nána samvinnu milli aðildarríkjanna og framkvæmdastjórnarinnar innan þessarar nefndar.
- járnbrautarsamgöngur;
  - staðsetningu vöruvagna í járnbrautarlestum sem ganga innanlands;
  - rekstrarreglur um flutningstengda starfsemi á borð við röðun og stöðvun lestarvagna;
  - þjálfun starfsmanna og miðlun upplýsinga um hættulegan farm sem verið er að flytja;
  - sérstakar reglur um flutning á hættulegum farmi með farþegalestum.

## 2. gr.

Í þessari tilskipun er merking eftirfarandi hugtaka sem hér segir:

- „RID“: reglur um millilandaflutninga á hættulegum farmi með járnbrautum, birtar í I. viðauka við viðbæti B við samninginn um millilandaflutninga með járnbrautum (COTIF), og breytingar á þeim;
- „CIM“: samræmdar reglur varðandi samninginn um millilandaflutninga á farmi með járnbrautum, birtar sem viðbætur B við samninginn um millilandaflutninga með járnbrautum (COTIF), og breytingar á þeim;
- „hættulegur farmur“: efni og vörur sem annaðhvort er bannað að flytja með járnbrautum eða sem aðeins má flytja að uppfylltum ákveðnum skilyrðum sem verða sett með viðaukanum við þessa tilskipun;
- „flutningar“: allir flutningar á hættulegum farmi með járnbrautum sem fara eingöngu eða að hluta til fram á yfirráðasvæði aðildarríkis, þar með talið ferming, afferming, flutningur til og frá öðru farartæki og stöðvanir sem eru nauðsynlegar vegna aðstæðna við flutninginn, sem fjallað er um í viðaukanum við þessa tilskipun, með fyrirvara um ákvæði í lögum aðildarríkjanna um ábyrgð í tengslum við slíka starfsemi; flutningar sem alfarið eiga sér stað innan yfirráðasvæðis fyrirtækis eru ekki taldir með.

## 3. gr.

### SAMÞYKKT TILSKIPUN ÞESSA:

#### I. KAFLI

#### Gildissvið

#### 1. gr.

1. Þessi tilskipun gildir um flutninga á hættulegum farmi með járnbrautum innan eða milli aðildarríkja. Aðildarríkin geta þó undanskilið frá gildissviði þessarar tilskipunar flutninga á hættulegum farmi með flutningataekjum sem tilheyra herjum eða eru á ábyrgð þeirra.

2. Þessi tilskipun hefur þó ekki áhrif á rétt aðildarríkjanna, með tilhlýðilegu tilliti til laga bandalagsins, til að gera sérstakar öryggiskröfur í innanlands- eða millilandaflutningum á hættulegum farmi með járnbrautum, að því tilskildu að viðkomandi svæði falli ekki undir viðaukann við þessa tilskipun, einkum að því er varðar:

1. Hættulegan farm sem bannað er að flytja samkvæmt ákvæðum viðaukans má ekki flytja með járnbrautum, samanber þó ákvæði 6. gr.

2. Ef ekki er kveðið á um annað í þessari tilskipun, og með fyrirvara um reglur um markaðsaðgang járnbrautarfyrirtækja eða ákvæði sem að öllu jöfnu gilda um farmflutning með járnbrautum, skal heimila járnbrautarflutninga á hættulegum farmi, svo framarlega sem farið er eftir reglunum sem mælt er fyrir um í viðaukanum.

## II. KAFLI

## 6. gr.

## Undanþágur, takmarkanir og frávik

## 4. gr.

Aðildarríkjnum er heimilt í tengslum við flutninga með járnbrautum innanlands að viðhalda ákvæðum landslaga um flutninga á hættulegum farmi með járnbrautum, sem samræmast tilmælum Sameinuðu þjóðanna um flutninga á hættulegum farmi, uns viðaukinn við þessa tilskipun hefur verið endurskoðaður og honum breytt til samræmis við þessi tilmæli. Hlutaðeigandi aðildarríki skulu gera framkvæmdastjórninni grein fyrir þessu.

## 5. gr.

1. Með fyrirvara um önnur ákvæði bandalagsins skal hvert aðildarríki um sig viðhalda rétti til að setja reglur um eða banna flutninga á tilteknum hættulegum farmi á sínu yfirráðasvæði, vegna sjónarmiða er varða þjóðaröryggi eða umhverfisvernd en ekki af ástæðum er varða öryggi í flutningum.

2. a) Að því er varðar flutninga um Ermarsundsgöngin geta Frakkland og Breska konungsríkið sett strangari ákvæði en kveðið er á um í viðaukanum. Framkvæmdastjórninni skal gerð grein fyrir slíkum ákvæðum og skal hún tilkynna hinum aðildarríkjnum það.

b) Telji aðildarríki að setja beri strangari ákvæði um flutninga um göng sem eru á yfirráðasvæði þess, og hafa svipaða eiginleika og Ermarsundsgöngin, skal það tilkynna framkvæmdastjórninni það. Framkvæmdastjórnin skal, í samræmi við málsmeðferðina sem mælt er fyrir um í 9. gr., ákvarða hvort viðkomandi göng hafa svipaða eiginleika. Framkvæmdastjórninni skal gerð grein fyrir ákvæðum sem aðildarríki tekur upp og skal hún tilkynna hinum aðildarríkjnum það.

c) Aðildarríki þar sem umhverfshiti er að öllu jöfnu undir  $-20^{\circ}\text{C}$  getur sett strangari staðla að því er varðar ganghita efnisins sem á að nota við innanlandsflutninga á hættulegum farmi með járnbrautum á yfirráðasvæði þess, uns ákvæði um réttan viðmiðunarhita fyrir tiltekin loftslagssvæði hafa verið tekin upp í viðaukann.

3. Ef aðildarríki telur, þegar óhapp eða slys bar að höndum, að gildandi öryggisákvæði hafi ekki nægt til að draga úr þeirri hættu sem flutningar hafa í för með sér, og ef brýnt er að grípa til aðgerða tafarlaust, skal það tilkynna framkvæmdastjórninni, á undirbúningsstigi, um þær ráðstafanir sem það hyggst grípa til. Framkvæmdastjórnin skal ákveða, í samræmi við málsmeðferðina sem mælt er fyrir um í 9. gr., hvort leyfa beri framkvæmd þessara ráðstafana og í hve langan tíma.

4. Aðildarríkin mega viðhalda öllum ákvæðum í landslögum sem eru í gildi 31. desember 1996 að því er varðar flutninga og umbúðir efna sem innihalda díoxín eða fúran.

1. Hvert aðildarríki um sig getur, þegar sjó- eða loftflutningar eru liður í áætluninni, heimilað flutninga með járnbrautum innan síns yfirráðasvæðis á hættulegum farmi, enda sé farmurinn flokkaður, pakkaður og merktur í samræmi við alþjóðlegar kröfur um sjó- og loftflutninga.

Þegar innanlands- eða millilandaflutningar fela í sér flutninga á sjó getur aðildarríki, til viðbótar við ákvæði viðaukans, beitt ákvæðum er taka tillit til alþjóðlegra reglna um sjóflutninga, þar með talið alþjóðlegra reglna um flutninga á ferjum.

2. Ákvæði viðaukans um útlit flutningsskjala og notkun tungumála við merkingar eða í fylgiskjölum skulu ekki gilda um flutninga sem eru einungis bundnir við yfirráðasvæði eins aðildarríkis. Aðildarríki getur heimilað notkun annarra skjala og tungumála en þeirra sem kveðið er á um í viðaukanum vegna flutninga sem fara fram á yfirráðasvæði þess.

3. Hvert aðildarríki um sig getur á sínu yfirráðasvæði leyft notkun járnbrautarvagna sem eru smíðaðir fyrir 1. janúar 1997, enda þótt þeir samræmist ekki ákvæðum þessarar tilskipunar, hafi þeir verið smíðaðir í samræmi við innlendar kröfur sem voru í gildi 31. desember 1996, að því tilskildu að slíkir vagnar uppfylli tilskildar öryggiskröfur.

4. Hvert aðildarríki um sig getur viðhaldið ákvæðum landslaga sem eru í gildi 31. desember 1996 varðandi smíði, notkun og flutningsskilyrði fyrir nýja tanka og nýja geyma, sbr. 2. flokk viðaukans, jafnvel þótt viðkomandi ákvæði séu frábrugðin ákvæðum viðaukans, þar til tilvísanir í staðla um smíði og notkun tanka og geyma, sem hafa sömu bindandi áhrif og ákvæði þessarar tilskipunar, hafa verið teknar upp í viðaukann, en þó ekki lengur en til 31. desember 1998. Geyma og tanka sem eru smíðaðir fyrir 1. janúar 1999 má nota áfram samkvæmt upprunalegu skilyrðunum, að því tilskildu að slíkir geymar og tankar haldi áfram að uppfylla tilskildar öryggiskröfur.

5. Hvert aðildarríki um sig getur viðhaldið öðrum ákvæðum landslaga en þeim sem eru sett fram í viðaukanum, að því er varðar viðmiðunarhita við flutninga á fljótandi gasi eða blöndum af fljótandi gasi á yfirráðasvæði þess, uns ákvæði um réttan viðmiðunarhita fyrir tiltekin loftslagssvæði hafa verið tekin upp í Evrópustaðla og búið er að setja tilvísanir í þessa staðla í viðaukann.

6. Hvert aðildarríki um sig getur, í flutningum á yfirráðasvæði sínu, heimilað notkun umbúða sem eru framleiddar en ekki vottaðar í samræmi við RID-reglurnar fyrir 1. janúar 1997, að því tilskildu að á slíkum umbúðum sé framleiðsludagur tilgreindur og þær standist viðeigandi próf sem mælt er fyrir um í landslögum sem eru í gildi 31. desember 1996 og að því tilskildu að allar slíkar umbúðir haldi áfram að uppfylla viðeigandi öryggiskröfur (þar með talið próf og skoðun þar sem þess er krafist), í samræmi við eftirfarandi: hægt skal vera að nota meðalstóra málmgeyma fyrir búlkavöru og málmunnur sem rúma meira en 50 lítra í allt að því 15 ár frá framleiðsludegi; hægt skal vera að nota aðrar málm- og plastumbúðir í allt að fimm ár frá framleiðsludegi, þó ekki eftir 31. desember 1998.



7. Hvert aðildarríki um sig getur, til 31. desember 1998, heimilað á sínu yfirlýðingum flutninga á tilteknum hættulegum farmi sem búið er að pakka fyrir 1. janúar 1997, að því tilskildu að farmurinn sé flokkaður, pakkaður og merktur í samræmi við kröfur landslaga sem eru í gildi fyrir 1. janúar 1997.

8. Hvert aðildarríki um sig getur viðhaldið ákvæðum landslaga sem eru í gildi 31. desember 1996 og varða merkingar með neyðarkóða í stað hættunúmers, sem kveðið er á um í viðaukanum, að því er varðar járnbrautarflutninga sem fara fram á yfirlýðingum þess.

9. Hvert aðildarríki um sig getur, að höfðu samráði við framkvæmdastjórnina, viðhaldið vægari ákvæðum en þeim sem sett eru fram í viðaukanum vegna járnbrautarflutninga innan yfirlýðingum síns á litlu magni af tilteknum hættulegum farmi, að undanskildum efnum sem hafa miðlungsmikla eða mikla geislavirkni.

10. Aðildarríki getur heimilað tímabundna flutninga á hættulegum farmi á yfirlýðingum sínu eða flutninga sem eru bannaðir samkvæmt ákvæðum viðaukans eða flutninga sem fara fram við önnur skilyrði en þau sem mælt er fyrir um í viðaukanum.

11. Þessi tilskipun hefur þó ekki áhrif á rétt aðildarríkja, að höfðu samráði við framkvæmdastjórnina og með tilhlýðilegu tilliti til laga bandalagsins, til að heimila á sérleiðum á yfirlýðingum sínum reglubundna flutninga á hættulegum farmi, sem eru liður í iðnaðarferli, og eru annaðhvort bannaðir samkvæmt ákvæðum viðaukans eða fara fram við önnur skilyrði en þau sem mælt er fyrir um í viðaukanum, svo framarlega sem flutningarnir eru staðbundnir og undir ströngu eftirliti við vel skilgreind skilyrði.

12. Að því tilskildu að öryggi sé ekki stefnt í hættu, geta aðildarríkin veitt tímabundnar undanþágur frá ákvæðum viðaukans, þannig að hægt sé að láta fara fram á yfirlýðingum þeirra prófanir sem gera þarf áður en viðaukanum er breytt til að laga hann að framförum á sviði tækni og iðnaðar. Framkvæmdastjórninni skal greint frá þessu og skal hún gera hinum aðildarríkjunum viðvart.

Tímabundnar undanþágur sem lögbær yfirvöld aðildarríkja ná samkomulagi um á grundvelli viðaukans skulu vera í formi marghliða samnings sem yfirvald, sem á frumkvæðið að samningnum, leggur fyrir lögbær yfirvöld allra aðildarríkja. Framkvæmdastjórninni skal tilkynnt um það.

Undanþágum sem um getur í fyrstu og annarri undirgrein skal beitt án þess að sendanda, vöruflytjanda eða viðtakanda sé mismunandi á grundvelli þjóðernis eða staðfestu; undanþágur mega gilda í fimm ár og ekki skal vera hægt að endurnýja þær.

13. Aðildarríki getur, til 31. desember 1998 í síðasta lagi, farið eftir gildandi samningum við önnur aðildarríki, enda sé sendanda, vöruflytjanda eða viðtakanda ekki mismunandi á grundvelli þjóðernis eða staðfestu. Allar undanþágur sem síðar koma til skulu uppfylla ákvæði 12. mgr.

14. Þessi tilskipun hefur ekki áhrif á rétt aðildarríkja, að höfðu samráði við framkvæmdastjórnina og með tilhlýðilegu tilliti til laga bandalagsins, til að heimila flutninga á hættulegum farmi við vægari skilyrði en þau sem mælt er fyrir um í viðaukanum við þessa tilskipun, svo framarlega sem flutningarnir eru staðbundnir og fara fram um skammtar vegalengdir innan afmarkaðra hafnar-, flugvallar- eða iðnaðarsvæða.

### 7. gr.

1. Með fyrirvara um ákvæði landslaga og bandalagsákvæði um markaðsaðgang má heimila flutninga á hættulegum farmi með járnbrautum milli yfirlýðingum bandalagsins og þriðju landa ef flutningarnir sem um ræðir samræmast ákvæðum RID-reglnanna.

2. Þessi tilskipun hefur ekki áhrif á rétt aðildarríkis, að höfðu samráði við framkvæmdastjórnina, til að samþykkja ákvæði fyrir sitt yfirlýðingum um flutninga á hættulegum farmi með járnbrautum frá og til lýðveldisríkja fyrrum Sovétríkja sem ekki eru aðilar að COTIF. Slíkar reglur skulu eingöngu gilda um flutninga á hættulegum farmi á járnbrautum (í umbúðum, búlkum eða tönkum) með járnbrautarvögnum sem eru leyfðir í ríki sem ekki er aðili að COTIF. Með viðeigandi ráðstöfunum og skuldbindingum skulu hlutaðeigandi aðildarríki ábyrgjast að öryggiskröfur sambærilegar þeim sem kveðið er á um í RID-reglunum verði áfram uppfylltar. Að því er tiltekin aðildarríki varðar skulu ákvæði sem um getur í þessari málsgrein eingöngu gilda um tankvagna.

### III. KAFLI

#### Lokaákvæði

### 8. gr.

Breytingar, sem eru nauðsynlegar til að laga viðaukanum að vísindalegum og tæknilegum framförum á þeim sviðum sem fjallað er um í þessari tilskipun, einkum með það í huga að taka mið af breytingum á RID-reglunum, skulu samþykktar í samræmi við málsmæðferðina sem mælt er fyrir um í 9. gr.

### 9. gr.

1. Framkvæmdastjórnin skal njóta aðstoðar nefndar um flutninga á hættulegum farmi, sem komið var á fót með 9. gr. tilskipunar 94/55/EB (1), hér á eftir kölluð „nefndin“, og sem skal skipuð fulltrúum aðildarríkja undir formennsku fulltrúa framkvæmdastjórnarinnar.

2. Fulltrúi framkvæmdastjórnarinnar leggur fyrir nefndina drög að ráðstöfunum sem gera skal. Nefndin skilar álitinu sínu á drögum fyrir þau tímamörk sem formaður hennar setur eftir því hversu brýnt málið er. Álitin skal samþykkt með þeim meirihluta sem mælt er fyrir um í 2. mgr. 148. gr. sáttmálans þegar um er að ræða ákvarðanir sem ráðið á að samþykkja að tillögu framkvæmdastjórnarinnar. Atkvæði fulltrúa aðildarríkja vega eins og mælt er fyrir um í þeirri grein. Formaður greiðir ekki atkvæði.

3. a) Framkvæmdastjórnin skal samþykkja fyrirhugaðar ráðstafanir séu þær í samræmi við álit nefndarinnar.
- b) Séu fyrirhugaðar ráðstafanir ekki í samræmi við álit nefndarinnar, eða skili nefndin ekki álit, ber framkvæmdastjórninni án tafar að leggja tillögu fyrir ráðið um ráðstafanir sem gera skal. Ráðið tekur ákvörðun með auknum meirihluta.

Hafi ráðið ekki aðhafst innan þriggja mánaða frá því að tillagan var lögð fyrir það skal framkvæmdastjórnin samþykkja fyrirhugaðar ráðstafanir.

**10. gr.**

1. Aðildarríkin skulu samþykkja nauðsynleg lög og stjórnsýslufyrirmæli til að fara að tilskipun þessari eigi síðar en 1. janúar 1997. Þau skulu tilkynna það framkvæmdastjórninni þegar í stað.

Þegar aðildarríkin samþykkja þessar ráðstafanir skal vera í þeim tilvísun í þessa tilskipun eða þeim fylgja slík tilvísun þegar þær verða birtar opinberlega. Aðildarríkin skulu setja nánari reglur um slíka tilvísun.

2. Aðildarríkin skulu senda framkvæmdastjórninni helstu ákvæði úr landslögum sem þau samþykkja um málefni sem tilskipun þessi nær til.

**11. gr.**

Tilskipun þessi öðlast gildi daginn eftir að hún birtist í *Stjórnartíðindum Evrópubandalaganna*.

**12. gr.**

Tilskipun þessari er beint til aðildarríkjanna.

Gjört í Brussel 23. júlí 1996.

Fyrir hönd ráðsins,

**I. YATES**

forseti.

**VIÐAUKI****Reglur um millilandaflutninga á hættulegum farmi með járnbrautum (RID), með gildistöku 1. janúar 1995, þar sem orðið „aðildarríki“ komi í stað orðanna „samningsaðili“ og „ríkin eða járnbrautirnar“.**

*Ath.:* Útgáfur á öllum opinberum tungumálum bandalagsins verða birtar jafnskjótt og búið er að steypa textanum saman og þýðingar liggja fyrir á öllum tungumálunum.

\*  
\*   \*   \*

Í þessum viðauka merkir hugtakið „farmbréf“ „CIM-farmbréf“ sem er notað í millilandaflutningum en hefur þó ekki áhrif á rétt aðildarríkis til að nota annað sambærilegt skjal fyrir flutninga sem ekki falla undir CIM. Auk þess skal notkun táknsins „ADR“, sbr. spássíunr. 15 í þessum viðauka, ekki hafa áhrif á rétt aðildarríkis til að heimila, í flutningum innanlands, flutning ökutækja með járnbrautum í samræmi við ákvæði landslaga sem eru sett til framkvæmdar tilskipun 94/55/EB.

**ÁKVÖRÐUN SAMEIGINLEGU EES-NEFNDARINNAR 97/EES/16/10**

**nr. 81/96**  
**frá 13. desember 1996**

**um breytingu á XX. viðauka (Umhverfismál)**  
**við EES-samninginn**

**SAMEIGINLEGA EES-NEFNDIN HEFUR,**

með hliðsjón af samningnum um Evrópska efnahagssvæðið, eins og hann var aðlagður með bókun um breytingu á samningnum um Evrópska efnahagssvæðið, er nefnist hér á eftir samningurinn, einkum 98. gr.,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

XX. viðauka við samninginn var breytt með ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 68/96 frá 22. nóvember 1996<sup>(1)</sup>.

Ákvörðun framkvæmdastjórnarinnar 96/461/EB frá 11. júlí 1996 um vistfræðilegar viðmiðanir er veita á umhverfismerki bandalagsins fyrir þvottavélar<sup>(2)</sup> skal felld inn í samninginn.

**ÁKVEDIÐ EFTIRFARANDI:****1. gr.**

Í stað liðar 2c (ákvörðun framkvæmdastjórnarinnar 93/430/EBE) í XX. viðauka við samninginn komi eftirfarandi:

„2c. **396 D 0461:** Ákvörðun framkvæmdastjórnarinnar 96/461/EB frá 11. júlí 1996 um vistfræðilegar viðmiðanir er veita á umhverfismerki bandalagsins fyrir þvottavélar (Stjtíð. EB nr. L 191, 1. 8. 1996, bls. 56).“.

**2. gr.**

Fullgiltur texti ákvörðunar framkvæmdastjórnarinnar 96/461/EB á íslensku og norsku fylgir sem viðauki við útgáfu þessarar ákvörðunar á hvoru máli fyrir sig.

**3. gr.**

Ákvörðun þessi öðlast gildi hinn 1. janúar 1997, að því tilskildu að allar tilkynningar samkvæmt 1. mgr. 103. gr. samningsins hafi verið sendar sameiginlegu EES-nefndinni.

**4. gr.**

Ákvörðun þessi skal birt í EES-deild og EES-viðbæti við Stjórnartíðindi Evrópubandalagsins.

Gjört í Brussel 13. desember 1996.

Fyrir hönd sameiginlegu EES-nefndarinnar

Formaður

*H. Hafstein*

<sup>(1)</sup> Stjtíð. EB nr. L 71, 13. 3. 1997, bls. 41 og EES-viðbætur við Stjtíð. EB nr. 11, 13. 3. 1997, bls. 60.

<sup>(2)</sup> Stjtíð. EB nr. L 191, 1. 8. 1996, bls. 56.

# ÁKVÖRÐUN FRAMKVÆMDASTJÓRNARINNAR

frá 11. júlí 1996

## um vistfræðilegar viðmiðanir er veita á umhverfismerki bandalagsins fyrir þvottavélar(\*)

(96/461/EB)

### FRAMKVÆMDASTJÓRN EVRÓPUBANDALAGANNA HEFUR,

með hliðsjón af stofnsáttmála Evrópubandalagsins,

með hliðsjón af reglugerð ráðsins (EBE) nr. 880/92 frá 23. mars 1992 um kerfi um veitingu vistmerkis EB (1), einkum annarri undirgrein 1. mgr. 5. gr.,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

Í fyrstu undirgrein 1. mgr. 5. gr. reglugerðar (EBE) nr. 880/92 er kveðið á um að ákveða beri skilyrði fyrir veitingu umhverfismerkis bandalagsins fyrir hvern vöruflokk um sig.

Í 2. mgr. 10. gr. reglugerðar (EBE) nr. 880/92 er kveðið á um að meta beri áhrif vöru á umhverfið með hliðsjón af tilteknum viðmiðunum fyrir vöruflokka.

Með ákvörðun 93/430/EBE (2) setti framkvæmdastjórnin vistfræðilegar viðmiðanir vegna veitingar umhverfismerkis bandalagsins fyrir þvottavélar en samkvæmt 3. gr. þeirrar ákvörðunar gilda þær til 30. júní 1996.

Mál er til komið að samþykkja nýja ákvörðun um vistfræðilegar viðmiðanir fyrir þennan vöruflokk, sem munu gilda í ein þrjú ár eftir að gildistími fyrri viðmiðana rennur út, þannig að framleiðendur og innflytjendur þvottavéla geti haldið áfram að taka þátt í EB-kerfinu um veitingu vistmerkis. Með það í huga að vistfræðilegu viðmiðanirnar geti gilt óslitið verður þessi ákvörðun því að koma til framkvæmda frá og með 1. júlí 1996.

Rétt er að endurskoða viðmiðanirnar, sem voru settar með ákvörðun 93/430/EBE, svo að hægt sé að greina frá prófunaraðferðum og flokkun á orkunotkun og þvottahæfni með þeim hætti að samræmist tilskipun framkvæmdastjórnarinnar 95/12/EB frá 23. maí 1995 um framkvæmd tilskipunar ráðsins 92/75/EBE að því er varðar orkumerkingar þvottavéla til

heimilisnota (3) og svo að hægt sé að laga kröfur um orku- og vatnsnotkun að tækninýjungum og markaðsþróun.

Í samræmi við 6. gr. reglugerðar (EBE) nr. 880/92 hefur framkvæmdastjórnin haft samráð við helstu hagsmunaaðila á sérstökum samráðsfundum.

Ráðstafanirnar sem kveðið er á um í þessari ákvörðun eru í samræmi við álit nefndar sem var sett á laggirnar á grundvelli 7. gr. reglugerðar (EBE) nr. 880/92.

### SAMÞYKKT ÁKVÖRÐUN ÞESSA:

#### 1. gr.

Vöruflokkurinn sem þessi ákvörðun tekur til er skilgreindur þannig:

- þvottavélar hlaðnar að framan eða að ofan sem eru seldar almenningi, að undanskildum þvottavélum með aðskilinni þeytivindu og sambyggðum þvottavélum/þurrkurum (hér á eftir nefndur „vöruflokkurinn“).

#### 2. gr.

Meta skal umhverfisáhrif vöruflokksins með hliðsjón af þeim sérstöku vistfræðilegu viðmiðunum sem eru settar fram í viðaukanum.

#### 3. gr.

Skilgreiningin á vöruflokknum og hinar sérstöku viðmiðanir fyrir vöruflokkinn skulu gilda fyrir tímabilið frá 1. júlí 1996 til 30. júní 1999.

#### 4. gr.

Í stjórnsýslunni er kenninúmerið „001“ notað fyrir vöruflokkinn.

#### 5. gr.

Ákvörðun þessari er beint til aðildarríkjanna.

Gjört í Brussel 11. júlí 1996.

Fyrir hönd framkvæmdastjórnarinnar,

**Ritt BJERREGAARD**

framkvæmdastjóri.

(\*) Þessi EB-gerð, sem birtist í Stjtið. EB nr. L 191, 1. 8. 1996, bls. 56, var nefnd í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 81/96 frá 13. desember 1996 um breytingu á XX. viðauka (Umhverfismál) við EES-samninginn, sjá þessa útgáfu af EES-viðbæti við Stjórnartíðindi Evrópubandalagsins.

(1) Stjtið. EB nr. L 99, 11. 4. 1992, bls. 1.

(2) Stjtið. EB nr. L 198, 7. 8. 1993, bls. 35.

(3) Stjtið. EB nr. L 136, 21. 6. 1995, bls. 1.

## VIÐAUKI

### RAMMI

Til að hægt sé að veita umhverfismerki fyrir þvottavél verður hún að uppfylla viðmiðanirnar í þessum viðauka en markmiðið með þeim er að ýta undir að:

- dregið verði úr umhverfisspjöllum eða umhverfishættu tengdri orkunotkun (almennri hækkun hitastigs, súrnun, eyðingu óendurnýjanlegra auðlinda) með því að draga úr orkunotkun,
- dregið verði úr umhverfisspjöllum tengdum notkun náttúrulegra auðlinda með því að draga úr vatnsnotkun,
- dregið verði úr vatnsmengun með því að koma í veg fyrir að þvottaefni fari að óþörfu til spillis.

Þar fyrir utan er viðmiðuninum ætlað að stuðla að bestu framkvæmd og að efla umhverfisvitund neytenda.

Enn fremur er ýtt undir endurnýtingu vélarinnar með því að merkja plasthluta.

### LYKILVIÐMIÐANIR

#### 1. Spara orku

Vélin má ekki nota meira en 0,23 kWh af raforku á hvert kílógramm þvottar í EN 60456-prófun þar sem notað er sama staðlaða 60°C þvottakerfið (þvottalotan) fyrir þaðmull sem um getur í tilskipun framkvæmdastjórnarinnar 95/12/EB.

Vélin fellur þannig undir orkunýtniflokka A og B eins og þeir eru skilgreindir í IV. viðauka við tilskipun 95/12/EB.

#### 2. Spara vatn

Vélin má ekki nota meira en 15 lítra af vatni á hvert kílógramm þvottar í EN 60456-prófun þar sem notað er sama staðlaða 60°C þvottakerfið fyrir þaðmull sem um getur í tilskipun 95/12/EB.

#### 3. Koma í veg fyrir að þvottaefni fari til spillis

Vélin má ekki valda því að meira en 5% af þvottaefni í IEC 456:1994-prófun, þar sem þvottaefninu er komið fyrir í sápuhólfinu, fari til spillis.

### VIÐMIÐANIR FYRIR BESTU FRAMKVÆMD

#### 4. Fræða notandann

1. Skýrar merkingar skulu vera á vélinni sem sýna réttar stillingar miðað við efnistegund og þvottaleiðbeiningar.
2. Skýrar merkingar skulu vera á vélinni sem sýna orku- og vatnssparnaðarkerfi og valmöguleika í því sambandi.
3. Notendahandbók vélarinnar verður að veita ráðleggingar um rétta notkun með tilliti til umhverfissjónarmiða, hér er einkum átt við:
  - ráðleggingar um rétta uppsetningu og, ef hægt er að taka heitt vatn inn á vélina, ráðleggingar um eldsneyti sem er notað til að hita neysluvatn,
  - ráðleggingar um að þvo fulla vél en ekki hálfvalla eftir því sem kostur er. Skýrar upplýsingar verða að vera fyrir hendi um dæmigerða/r hámarkshleðslu/r,

- ráðleggingar um að miða þvottaefnisskammt við hörku vatnsins, hve þvotturinn er mikill og hversu óhreinn hann er,
- upplýsingar um orku- og vatnsnotkun vélarinnar eftir hitastillingum og magni þvottar og með tilliti til þess hvort hægt er að taka inn heitt eða kalt vatn,
- ráðleggingar um rétta flokkun þvottar eftir efnum, um rétt hitastig miðað við efnistegund, jafnframt því sem vakin skal athygli á að í flestum tilvikum er ekki lengur þörf á að þvo við hærri hitastig þegar nútímaþvottaefni og nútímaþvottavélar eru notaðar,
- ráðleggingar um það hvenær ætla má að þörf sé á forþvotti, ef hann er fyrir hendi,
- upplýsingar þess efnis að vélin sé samsett af hlutum og efnum sem eru endurnýtanleg og/eða endurvinnanleg,
- ráðleggingar um að þegar neytandinn losar sig við þvottavélina skuli hann afla sér upplýsinga um og fylgja gildandi ákvæðum um ráðstöfun úrgangs.

#### 5. Hvetja til endurvinnslu

Ef plasthlutar finnast í hlutum sem vega meira en 50 g verður að vera á þeim varanleg merking sem sýnir um hvaða efni er að ræða. Þær skammstafanir sem nota skal eru: 1. PET, 2. HDPE, 3. PVC, 4. LDPE, 5. PP, 6. PS, 7. allt annað plastefni skal vera í samræmi við ISO1043.

### NOTHÆFISVIÐMIÐANIR

#### 6. Þvo nógu vel

Vélin verður að lágmarki að fá þvottahæfniseinkunnina 0,94 í EN 60456-prófun þar sem notað er sama staðlaða 60°C þvottakerfið fyrir þaðmull sem um getur í tilskipun 95/12/EB.

Vélin fellur þannig undir þvottahæfnisflokka A, B, C eða D eins og þeir eru skilgreindir í IV. viðauka við tilskipun 95/12/EB.

#### 7. Hreinsa nógu vel

Lágmarkshreinsigeta vélarinnar verður að vera minnst 30 „þynningar“ samkvæmt skilgreiningu í IEC 456:1994.

#### 8. Veita upplýsingar um hávaða

Upplýsingar um hávaða frá vélinni á meðan á þvotti og þeytivindingu stendur skulu hafðar þar sem neytandinn fær auðveldlega komið auga á þær. Þetta skal gert með því að koma þessum upplýsingum fyrir á orkumerkimiðanum.

Prófunaraðferðir sem nota skal við hávaðamælinguna eru EN 60704-2-4 og EN 60704-3.

### NEYTENDAUPLÝSINGAR

Eftirfarandi texta skal komið fyrir þar sem neytendur fá auðveldlega komið auga á hann (við hliðina á merkimiðanum, sé þess kostur):

- „Vara sem uppfyllir vistfræðilegar viðmiðanir evrópska kerfisins um veitingu umhverfismerkis með tilliti til minnkaðrar:
  - orkunotkunar,
  - vatnsnotkunar,
  - vatnsmengunar.“
- „Viðbótarupplýsingar um umhverfismál er að finna í notendahandbókinni sem hefur að geyma leiðbeiningar um hvernig hægt er að draga úr umhverfisáhrifum.“

**ÁKVÖRÐUN SAMEIGINLEGU EES-NEFNDARINNAR 97/EES/16/11****nr. 82/96  
frá 13. desember 1996****um breytingu á XX. viðauka (Umhverfismál)  
við EES-samninginn****SAMEIGINLEGA EES-NEFNDIN HEFUR,**

með hliðsjón af samningnum um Evrópska efnahagssvæðið, eins og hann var aðlagður með bókun um breytingu á samningnum um Evrópska efnahagssvæðið, er nefnist hér á eftir samningurinn, einkum 98. gr.,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

XX. viðauka við samninginn var breytt með ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 68/96 frá 22. nóvember 1996<sup>(1)</sup>.

Ákvörðun framkvæmdastjórnarinnar 96/467/EB frá 16. júlí 1996 um vistfræðilegar viðmiðanir er veita á umhverfismerki bandalagsins fyrir afritunarpappír<sup>(2)</sup> skal felld inn í samninginn.

**ÁKVEDIÐ EFTIRFARANDI:****1. gr.**

Eftirfarandi liður komi aftan við lið 2ej (ákvörðun framkvæmdastjórnarinnar 96/337/EB) í XX. viðauka við samninginn:

„2ek. **396 D 0467:** Ákvörðun framkvæmdastjórnarinnar 96/467/EB frá 16. júlí 1996 um vistfræðilegar viðmiðanir er veita á umhverfismerki bandalagsins fyrir afritunarpappír (Stjttíð. EB nr. L 192, 2. 8. 1996, bls. 26).“.

**2. gr.**

Fullgiltur texti ákvörðunar framkvæmdastjórnarinnar 96/467/EB á íslensku og norsku fylgir sem viðauki við útgáfu þessarar ákvörðunar á hvoru máli fyrir sig.

**3. gr.**

Ákvörðun þessi öðlast gildi hinn 1. janúar 1997, að því tilskildu að allar tilkynningar samkvæmt 1. mgr. 103. gr. samningsins hafi verið sendar sameiginlegu EES-nefndinni.

**4. gr.**

Ákvörðun þessi skal birt í EES-deild og EES-viðbæti við Stjórnartíðindi Evrópubandalagsins.

Gjört í Brussel 13. desember 1996.

Fyrir hönd sameiginlegu EES-nefndarinnar

Formaður

*H. Hafstein*

<sup>(1)</sup> Hefur enn ekki verið birt.

<sup>(2)</sup> Stjttíð. EB nr. L 192, 2. 8. 1996, bls. 26.



**ÁKVÖRÐUN FRAMKVÆMDASTJÓRNARINNAR****frá 16. júlí 1996****um vistfræðilegar viðmiðanir er veita á umhverfismerki bandalagsins fyrir afritunarpappír(\*)****(96/467/EB)****FRAMKVÆMDASTJÓRN EVRÓPUBANDALAGANNA HEFUR,**

með hliðsjón af stofnsáttmála Evrópubandalagsins,

með hliðsjón af reglugerð ráðsins (EBE) nr. 880/92 frá 23. mars 1992 um kerfi um veitingu vistmerkis EB (1), einkum annarri undirgrein 1. mgr. 5. gr.,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

Í fyrstu undirgrein 1. mgr. 5. gr. reglugerðar (EBE) nr. 880/92 er kveðið á um að ákveða beri skilyrði fyrir veitingu umhverfismerkis bandalagsins fyrir hvern vöruflokk um sig.

Í 2. mgr. 10. gr. reglugerðar (EBE) nr. 880/92 er kveðið á um að meta beri áhrif vöru á umhverfið með hliðsjón af tilteknum viðmiðunum fyrir vöruflokka.

Í samræmi við 6. gr. reglugerðar (EBE) nr. 880/92 hefur framkvæmdastjórnin haft samráð við helstu hagsmunaaðila á sérstökum samráðsfundum.

Ráðstafanirnar sem kveðið er á um í þessari ákvörðun eru í samræmi við álit nefndar sem var sett á laggirnar á grundvelli 7. gr. reglugerðar (EBE) nr. 880/92.

**SAMÞYKKT ÁKVÖRÐUN ÞESSA:****1. gr.**

Vöruflokkurinn „afritunarpappír“ (hér á eftir nefndur „vöruflokkurinn“) er skilgreindur þannig:

„Pappírsarkir með mismunandi sniði gerðar úr óhúðuðum fíngerðum pappír, sem er að stofni til úr nýjum og/eða endurunnum trefjum, sem eru notaðar til afritunar og sem hægt er að nota í bréfasíma og skrifstofuprentara.“

**2. gr.**

Meta skal umhverfisáhrif vöruflokksins með hliðsjón af þeim sérstöku vistfræðilegu viðmiðunum sem eru settar fram í viðaukanum.

**3. gr.**

Skilgreiningin á vöruflokknum og viðmiðanirnar fyrir vöruflokkinn skulu gilda til þriggja ára frá þeim degi sem þessi ákvörðun kemur til framkvæmda.

**4. gr.**

Í stjórnsýslunni er kenninúmerið „011“ notað fyrir vöruflokkinn.

**5. gr.**

Ákvörðun þessari er beint til aðildarríkjanna.

Gjört í Brussel 16. júlí 1996.

Fyrir hönd framkvæmdastjórnarinnar,

**Ritt BJERREGAARD**

framkvæmdastjóri.

(\*) Þessi EB-gerð, sem birtist í Stjtið. EB nr. L 192, 2. 8. 1996, bls. 26, var nefnd í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 82/96 frá 13. desember 1996 um breytingu á XX. viðauka (Umhverfismál) við EES-samninginn, sjá þessa útgáfu af EES-viðbæti við Stjórnartíðindi Evrópubandalagsins.

(1) Stjtið. EB nr. L 99, 11. 4. 1992, bls. 1.

## VIÐAUKI

### RAMMI

Til að hægt sé að veita umhverfismerki fyrir afritunarpappír verður hann að uppfylla viðmiðanirnar í þessum viðauka en markmiðið með þeim er að ýta undir að:

- dregið verði úr losun tiltekinna eiturefna eða annarra mengandi efna í vötn,
- dregið verði úr umhverfisspjöllum eða umhverfishættu tengdri notkun orku (almennri hækkun hitastigs, súrnun, eyðingu óendurnýjanlegra auðlinda) með því að draga úr orkunotkun,
- menn finni sig knúna til að beita meginreglum um ábyrga vörslu til að tryggja verndun skóga.

Óbeint er ýtt undir endurvinnslu pappírs þar sem viðmiðanirnar hafa mismunandi áhrif á framleiðslu nýs pappírs og endurunns pappírs.

Við mat á umsóknum og eftirlit með því að viðmiðanirnar í þessum viðauka séu virtar skulu þar til bærar stofnanir taka tillit til notkunar góðra framkvæmdarreglna um umhverfisstjórnun í viðurkenndum kerfum <sup>(1)</sup>.

### VIÐMIÐANIR

#### 1. Draga úr vatnsmengun

- kemíska súrefnisþörfin (COD) í frárennsli frá framleiðslu á bæði pappírsdeigi og pappírsdeigi og pappír má ekki fara yfir 30 kg á loftþurrkað tonn <sup>(2)</sup>,
- magn ásoganlegra lífrænna halógena (AOX) í frárennsli frá framleiðslu á bæði pappírsdeigi og pappírsdeigi og pappír má ekki fara yfir 0,30 kg á loftþurrkað tonn.

Upplýsingar um vatnsnotkun á loftþurrkað tonn af pappírsdeigi og pappír á hinum ýmsu stigum framleiðsluferlisins skulu skráðar.

#### 2. Draga úr brennisteinslosun

- losun brennisteins í andrúmsloftið frá framleiðslunni á bæði pappírsdeigi og pappírsdeigi og pappír má ekki fara yfir 1,5 kg S á loftþurrkað tonn.

#### 3. Spara orku

- heildarorkunotkun alls framleiðsluferlisins fyrir pappírsdeig og pappír má ekki fara yfir 30 G júl á loftþurrkað tonn af pappírsdeigi og pappír,
- aðkeypt orka má ekki fara yfir 18 G júl á loftþurrkað tonn af pappírsdeigi og pappír.

#### 4. Vernda skógana

Leggja skal fram yfirlýsingu, greinargerð, starfsreglur eða staðhæfingu er endurspeglar þá skuldbindingu, sem þeir er bera ábyrgð á vörslu skóganna sem trefjarnar eru upprunnar úr gangast undir, og skal þar gerð grein fyrir framkvæmd meginreglna og ráðstafana er miða að því að tryggja sjálfbæra skógvörslu <sup>(3)</sup>.

Í Evrópu skulu þær meginreglur og ráðstafanir sem um getur hér að framan svara til þeirra sem voru samþykktar á ráðherrastefnunni um verndun skóga í Evrópu (Helsinki, júní 1993).

<sup>(1)</sup> Hér má nefna EMAS, ISO 14001 eða samsvarandi evrópska staðla eða landsstaðla.

<sup>(2)</sup> Skammstafað Adt (Air-dry tonne).

<sup>(3)</sup> Þessa er ekki krafist þegar um er að ræða 100% endurunns pappír eða þegar notaðar eru trefjar sem eru ekki unnar úr viði.

## NEYTENDAUPPLÝSINGAR

Eftirfarandi upplýsingar skulu fylgja vörunni bæði á grunnumbúðum og ytri umbúðum:

- „vara sem uppfyllir vistfræðilegar viðmiðanir evrópska kerfisins um veitingu umhverfismerkis“
- „stuðlar að minnkandi vatnsmengun, almennri hækkun hitastigs og súrnun og að orkusparnaði og verndun skóga“.

### *Tæknilegur viðbætur*

### **Skilgreiningar og prófunarkröfur**

#### *Sjálfbær skógvarsla*

Fyrirtæki, sem sækja um umhverfismerki, skulu leggja fram skjal frá þar til bærrí stofnun til staðfestingar á að meginreglunum sem voru settar á Helsinki-ráðherrastefnunni <sup>(1)</sup> sé beitt gagnvart viðkomandi skógum. Framleiðendur utan Evrópu geta lagt fram samsvarandi skjal á grundvelli annarra alþjóðlegra samninga eða áætlana um sjálfbæra skógvörslu, má þar nefna framkvæmdaáætlun 21 frá Ríó-ráðstefnunni.

Ef um er að ræða pappírsframleiðslu þar sem allt pappírsdeigið eða hluti þess er af ólíkum toga skulu umsækjendur leggja fram yfirlýsingar frá öllum birgjum pappírsdeigs sem koma við sögu.

#### *Brennisteinslosun*

Umsækjandinn skal leggja fram yfirlit yfir alla losun brennisteins út í andrúmsloftið. Yfirlitið skal sýna alla samanlagða losun brennisteins sem á sér stað við framleiðsluna á pappírsdeigi og pappír. Mælingarnar skulu taka til endurnýtingarsuðukatla, kalkofna, gufukatla og ofna sem eru notaðir til að brenna sterkt lyktandi lofttegundum, ef um þá er að ræða. Gera verður grein fyrir dreifðri losun.

Ekki skal gera grein fyrir losun frá rafmagnsframleiðslu sem fer fram á staðnum.

#### *Orkunotkun*

Umsækjandinn skal reikna út allt orkuílag sem þarf til framleiðslunnar á pappírsdeigi og pappír. Útreikningurinn skal einnig taka til endurnýtrrar orku frá vinnslunni, sem fæst til að mynda þegar verið er að brenna fljótandi efnum og úrgangi, jafnt sem orku sem er notuð til að fjarlægja prentsvertu úr úrgangspappír við framleiðslu á endurunnum pappír.

#### *Skilgreiningar*

Heildarorka merkir aðkeypta orku auk hvers kyns annarra orkugjafa svo sem úrgangs, viðarúrgangs, sags, vökva, úrgangspappírs og afgangspappírs.

Aðkeypt orka merkir hreina aðfengna orku sem kemur frá orkugjöfum utan framleiðsluferlisins, t.d. gas, olíu, kol, raforku frá dreifikerfinu.

#### *Kemísk súrefnisþörf (COD)*

Mælingar geta farið fram annaðhvort eftir meðhöndlun í verinu eða eftir meðhöndlun í opinberri skolphreinsunarstöð.

Kemíska súrefnisþörfin skal mæld í ósúðum sýnum, sem hafa ekki botnfallið, í samræmi við ISO 6060 eða samsvarandi staðla og skal mælingin gerð af óháðum prófunarstofum eða á rannsóknarstofum sem hafa fengið faggilding. Mælingin verður að vera dæmigerð fyrir umrætt mælingartímabil. Mælingin verður að hafa átt sér stað á síðustu tólf mánuðum fyrir umsóknardaginn.

(<sup>1</sup>) „ Almennar viðmiðunarreglur um ábyrga skógvörslu í Evrópu“, ályktun H1, samþykktar á ráðherrastefnunni um verndun skóga í Evrópu, Helsinki, júní 1993.

*Ásoganleg lífræn halógen (AOX)*

Mælingar geta farið fram annaðhvort eftir meðhöndlun í verinu eða eftir meðhöndlun í opinberri skolphreinsunarstöð.

Ásoganleg lífræn halógen skulu mæld í ósúðum sýnum, sem hafa ekki botnfallið, í samræmi við ISO 9562 eða samsvarandi staðla og skal mælingin gerð af óháðum prófunarstofum eða á rannsóknarstofum sem hafa fengið faggildinguna. Mælingin verður að vera dæmigerð fyrir umrætt mælingartímabil. Mælingin verður að hafa átt sér stað á síðustu tólf mánuðum fyrir umsóknardaginn.

# EB-STOFNANIR

## FRAMKVÆMDASTJÓRNIN

### Samfylking sem tilkynnt hefur verið fyrirfram (Mál nr. IV/M.902 - Warner Bros./Lusomundo/Sogecable)

**97/EES/16/12**

1. Framkvæmdastjórninni barst 8. 4. 1997 tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu samkvæmt 4. gr. reglugerðar ráðsins (EBE) nr. 4064/89<sup>(1)</sup> þar sem fyrirtækin Warner Bros. International Theaters (WBIT), sem tilheyrir samstæðunni Time Warner, og Lusomundo S.A. og Sogecable S.A. öðlast í skilningi b-liðar 1. mgr. 3. gr. reglugerðar ráðsins sameiginleg yfirráð yfir fyrirtækinu Warner Lusomundo Cines de España með hlutabréfakaupum.
2. Viðskiptastarfsemi hlutaðeigandi fyrirtækja er sem hér segir:
  - WBIT: eign og rekstur kvikmyndahúsa,
  - Lusomundo: fjölmiðlar, dreifing og sýning kvikmynda,
  - Sogecable: áskriftarsjónvarpsþjónusta og kvikmyndaframleiðsla.
3. Að undangenginni forkönnun telur framkvæmdastjórnin að samfylkingin sem tilkynnt hefur verið geti fallið undir gildissvið reglugerðar ráðsins (EBE) nr. 4064/89. Þó er lokaákvörðun hvað þetta atriði varðar frestað þar til síðar.
4. Framkvæmdastjórnin gefur þriðju aðilum sem eiga hagsmuna að gæta kost á að koma hugsanlegum athugasemdum sínum varðandi fyrirhugaða aðgerð á framfæri við sig.

Athugasemdir verða að hafa borist framkvæmdastjórninni eigi síðar en tíu dögum eftir þessa birtingu í Stjórn. EB nr. C 114, 12. 4. 1997. Athugasemdirnar er unnt að senda til framkvæmdastjórnarinnar um bréfasíma (nr. +32 2 296 43 01/296 72 44) eða í pósti, með tilvísun til máls IV/M.902 - Warner Bros./Lusomundo/Sogecable, á eftirfarandi heimilisfang:

Commission of the European Communities  
Directorate-General for Competition (DG IV)  
Directorate B-Merger Task Force  
Avenue de Cortenberg 150  
B-1040 Brussels

(<sup>1</sup>) Stjórn. EB nr. L 395, 30. 12. 1989. Leiðrétting: Stjórn. EB nr. L 257, 21. 9. 1990, bls. 13.

**Samfylking sem tilkynnt hefur verið fyrirfram  
(Mál nr. IV/M.907 - Agos Itafinco)****97/EES/16/13**

1. Framkvæmdastjórninni barst 4. 4. 1997 tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu samkvæmt 4. gr. reglugerðar ráðsins (EBE) nr. 4064/89<sup>(1)</sup> þar sem fyrirtækin Caisse Nationale du Crédit Agricole (CNCA), Banco Ambrosiano Veneto S.p.A. (Ambroveneto) og Banque Sofinco, en tvö hin síðartöldu tilheyra Sues-samstæðunni, öðlast í skilningi b-liðar 1. mgr. 3. gr. reglugerðar ráðsins sameiginleg yfirráð yfir fyrirtækinu Agos Itafinco.
2. Viðskiptastarfsemi hlutaðeigandi fyrirtækja er sem hér segir:
  - CNCA, Ambroveneto og Banque Sofinco: banka- og fjármálastarfsemi,
  - Agos Itafinco: neytendalán.
3. Að undangenginni forkönnun telur framkvæmdastjórnin að samfylkingin sem tilkynnt hefur verið geti fallið undir gildissvið reglugerðar ráðsins (EBE) nr. 4064/89. Þó er lokaákvörðun hvað þetta atriði varðar frestað þar til síðar.
4. Framkvæmdastjórnin gefur þriðju aðilum sem eiga hagsmuna að gæta kost á að koma hugsanlegum athugasemdum sínum varðandi fyrirhugaða aðgerð á framfæri við sig.

Athugasemdir verða að hafa borist framkvæmdastjórninni eigi síðar en tíu dögum eftir þessa birtingu í Stjtið. EB nr. C 114, 12. 4. 1997. Athugasemdirnar er unnt að senda til framkvæmdastjórnarinnar um bréfasíma (nr. +32 2 296 43 01/296 72 44) eða í pósti, með tilvísun til máls IV/M.907 - Agos Itafinco, á eftirfarandi heimilisfang:

Commission of the European Communities  
Directorate-General for Competition (DG IV)  
Directorate B-Merger Task Force  
Avenue de Cortenberg 150  
B-1040 Brussels

<sup>(1)</sup> Stjtið. EB nr. L 395, 30. 12. 1989. Leiðrétting: Stjtið. EB nr. L 257, 21. 9. 1990, bls. 13.