

**I EØS-ORGANER****1. EØS-rådet****2. EØS-komiteen**

<b>97/EØS/16/01</b>	EØS-komiteens beslutning nr. 72/96 av 13. desember 1996 om endring av EØS-avtalens vedlegg II (Tekniske forskrifter, standarder, prøving og sertifisering) ..... 1
	Komisjonsdirektiv 95/54/EF av 31. oktober 1995 om tilpasning til den tekniske utvikling av rådsdirektiv 72/245/EØF om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om demping av radiostøy fra motorer med elektrisk tenning i motorvogner og om endring av direktiv 70/156/EØF om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om typegodkjenning av motorvogner og deres tilhengere ..... 2
<b>7/EØS/16/02</b>	EØS-komiteens beslutning nr. 73/96 av 13. desember 1996 om endring av EØS-avtalens vedlegg II (Tekniske forskrifter, standarder, prøving og sertifisering) ..... 75
	Komisjonsdirektiv 96/20/EF av 27. mars 1996 om tilpasning til den tekniske utvikling av rådsdirektiv 70/157/EØF om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om tillatt lydnivå og eksosanlegg på motorvogner ..... 76
<b>97/EØS/16/03</b>	EØS-komiteens beslutning nr. 74/96 av 13. desember 1996 om endring av EØS-avtalens vedlegg II (Tekniske forskrifter, standarder, prøving og sertifisering) ..... 94
	Komisjonsdirektiv 95/56/EF av 8. november 1995 om tilpasning til den tekniske utvikling av rådsdirektiv 74/61/EØF om sikringsinnretninger mot uvedkommendes bruk av motorvogner ..... 95
<b>97/EØS/16/04</b>	EØS-komiteens beslutning nr. 75/96 av 13. desember 1996 om endring av EØS-avtalens vedlegg II (Tekniske forskrifter, standarder, prøving og sertifisering) ..... 142
	Europaparlaments- og rådsdirektiv 96/1/EF av 22. januar 1996 om endring av direktiv 88/77/EØF om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om tiltak mot utslipp av forurensende gasser og partikler fra dieselmotorer til bruk i kjøretøyer ..... 143
<b>97/EØS/16/05</b>	EØS-komiteens beslutning nr. 76/96 av 13. desember 1996 om endring av EØS-avtalens vedlegg II (Tekniske forskrifter, standarder, prøving og sertifisering) ..... 153
	Komisjonsdirektiv 95/48/EF av 20. september 1995 om tilpasning til den tekniske utvikling av rådsdirektiv 92/21/EØF om vekt og mål for motorvogner i gruppe M <sub>1</sub> ..... 154
<b>97/EØS/16/06</b>	EØS-komiteens beslutning nr. 77/96 av 13. desember 1996 om endring av EØS-avtalens vedlegg VI (Trygd) ..... 168
	Beslutning nr. 162 av 31. mai 1996 om fortolkning av artikkel 14 nr. 1 og artikkel 14b nr. 1 i rådsforordning (EØF) nr. 1408/71 om den lovgivning som får anvendelse på utsendte arbeidstakere ..... 169

97/EØS/16/07	EØS-komiteens beslutning nr. 78/96 av 13. desember 1996 om endring av EØS-avtalens vedlegg VI (Trygd) ..... 172
	Avgjerd nr. 163 av 31. mai 1996 om tolking av artikkel 22 nr. 1 bokstav a) i rådsforordning (EØF) nr. 1408/71 med omsyn til personar som får dialyse- eller oksygenterapi ..... 173
97/EØS/16/08	EØS-komiteens beslutning nr. 79/96 av 13. desember 1996 om endring av EØS-avtalens vedlegg II (Tekniske forskrifter, standarder, prøving og sertifisering) og vedlegg X (Audiovisuelle tjenester) ..... 174
	Europaparlaments- og rådsdirektiv 95/47/EF av 24. oktober 1995 om bruk av standarder for overføring av fjernsynssignaler ..... 175
97/EØS/16/09	EØS-komiteens beslutning nr. 80/96 av 13. desember 1996 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport) ..... 179
	Rådsdirektiv 96/49/EF av 23. juli 1996 om tilnærming av lovgjevinga i medlemsstatane om jernbanetransport av farleg gods ..... 180
97/EØS/16/10	EØS-komiteens beslutning nr. 81/96 av 13. desember 1996 om endring av EØS-avtalens vedlegg XX (Miljø) ..... 186
	Kommisjonsvedtak 96/461/EF av 11. juli 1996 om fastsetjing av miljøkriteria for tildeling av fellesskapsmiljømerket til vaskemaskiner ..... 187
97/EØS/16/11	EØS-komiteens beslutning nr. 82/96 av 13. desember 1996 om endring av EØS-avtalens vedlegg XX (Miljø) ..... 190
	Kommisjonsvedtak 96/467/EF av 16. juli 1996 om fastsetjing av miljøkriteria for tildeling av fellesskapsmiljømerket til kopieringspapir ..... 191
	<b>3. Parlamentarikerkomiteen for EØS</b>
	<b>4. Den rådgivende komité for EØS</b>
	<b>II EFTA-ORGANER</b>
	<b>1. EFTA-statenes faste komité</b>
	<b>2. EFTAs overvåkningsorgan</b>
	<b>3. EFTA-domstolen</b>
	<b>III EF-ORGANER</b>
	<b>1. Rådet</b>
	<b>2. Kommisjonen</b>
97/EØS/16/12	Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning (Sak nr. IV/M.902 - Warner Bros./Lusomundo/Sogecable) ..... 195
97/EØS/16/13	Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning (Sak nr. IV/M.907 - Agos Itafinco) ..... 196
	<b>3. Domstolen</b>

# EØS-ORGANER

## EØS-KOMITEEN

### EØS-KOMITEENS BESLUTNING

**97/EØS/16/01**

**nr. 72/96**  
**av 13. desember 1996**

### **om endring av EØS-avtalens vedlegg II (Tekniske forskrifter, standarder, prøving og sertifisering)**

#### **EØS-KOMITEEN HAR -**

under henvisning til avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, justert ved protokollen om justering av avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, heretter kalt avtalen, særlig artikkel 98, og

ut fra følgende betraktninger:

Avtalens vedlegg II er endret ved EØS-komiteens beslutning nr. 62/95 av 29. september 1995 om endring av EØS-avtalens vedlegg II (Tekniske forskrifter, standarder, prøving og sertifisering)<sup>(1)</sup>.

Kommisjonsdirektiv 95/54/EF av 31. oktober 1995 om tilpasning til den tekniske utvikling av rådsdirektiv 72/245/EØF om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om demping av radiostøy fra motorer med elektrisk tenning i motorvogner og om endring av direktiv 70/156/EØF om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om typegodkjenning av motorvogner og deres tilhengere<sup>(2)</sup> skal innlemmes i avtalen -

#### **BESLUTTET FØLGENDE:**

##### **Artikkel 1**

1. I avtalens vedlegg II kapittel I nr. 1 (rådsdirektiv 70/156/EØF) skal nytt strekpunkt lyde:

“- **395 L 0054:** Kommisjonsdirektiv 95/54/EF av 31. oktober 1995 (EFT nr. L 266 av 8.11.1995, s. 1).”

2. I avtalens vedlegg II kapittel XII nr. 11 (rådsdirektiv 72/245/EØF) skal nytt strekpunkt lyde:

“- **395 L 0054:** Kommisjonsdirektiv 95/54/EF av 31. oktober 1995 (EFT nr. L 266 av 8.11.1995, s. 1).”

##### **Artikkel 2**

Teksten til kommisjonsdirektiv 95/54/EF på islandsk og norsk, som er vedlagt de respektive språkversjoner av denne beslutning, har samme gyldighet.

##### **Artikkel 3**

Denne beslutning trer i kraft 1. januar 1997, forutsatt at EØS-komiteen har mottatt alle meddelelser i henhold til avtalens artikkel 103 nr. 1.

##### **Artikkel 4**

Denne beslutning skal kunngjøres i EØS-avdelingen av og EØS-tillegget til De Europeiske Fællesskaps Tidende.

Utferdiget i Brussel, 13. desember 1996.

For EØS-komiteen

Formann

*H. Hafstein*

(<sup>1</sup>) EFT nr. L 301 av 14.12.1995, s. 36, og EØS-tillegget til EF-tidende nr. 48 av 14.12.1995, s. 1.

(<sup>2</sup>) EFT nr. L 266 av 8.11.1995, s. 1.

**KOMMISJONSDIREKTIV 95/54/EF**

av 31. oktober 1995

**om tilpasning til den tekniske utvikling av rådsdirektiv 72/245/EØF om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om demping av radiostøy fra motorer med elektrisk tenning i motorvogner og om endring av direktiv 70/156/EØF om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om typegodkjenning av motorvogner og deres tilhengere(\*)**

**KOMMISJONEN FOR DE EUROPEISKE FELLESKAP HAR -**

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap,

under henvisning til rådsdirektiv 70/156/EØF av 6. februar 1970 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om typegodkjenning av motorvogner og deres tilhengere<sup>(1)</sup>, sist endret ved kommisjonsdirektiv 93/81/EØF<sup>(2)</sup>, særlig artikkel 13 nr. 2,

under henvisning til rådsdirektiv 72/245/EØF av 20. juni 1972 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om demping av radiostøy fra motorer med elektrisk tenning i motorvogner<sup>(3)</sup>, endret ved kommisjonsdirektiv 89/491/EØF<sup>(4)</sup>, særlig artikkel 4, og

ut fra følgende betraktninger:

Direktiv 72/245/EØF er et av særdirrektivene etter den EØF-typegodkjenningsrutine som ble innført i henhold til direktiv 70/156/EØF. De bestemmelser om kjøretøysystemer, deler og tekniske enheter som er fastsatt i direktiv 70/156/EØF, får derfor anvendelse for dette direktiv.

Direktiv 70/156/EØF, særlig artikkel 3 nr. 4 og artikkel 4 nr. 3, inneholder krav om at det til hvert særdirrektiv skal være vedlagt et opplysningsdokument som omfatter de relevante numre i vedlegg I til nevnte direktiv, og dessuten et typegodkjenning-dokument basert på vedlegg VI til direktivet, slik at typegodkjenningen kan databehandles.

Direktiv 72/245/EØF inneholdt de første tiltakene som ble iverksatt med sikte på å sikre en grunnleggende elektromagnetisk kompatibilitet for radiostøy, og siden den gang har den tekniske utviklingen medført at elektrisk og elektronisk utstyr er blitt mer omfattende og variert.

(\*) Denne EF-rettsakten, kunngjort i EFT nr. L 266 av 8.11.1995, s. 1, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 72/96 av 13. desember 1996 om endring av EØS-avtalens vedlegg II (Tekniske forskrifter, standarder, prøving og sertifisering), se denne utgaven av EØS-tillegget til De Europeiske Fellesskaps Tidende.

(1) EFT nr. L 42 av 23.2.1970, s. 1.

(2) EFT nr. L 264 av 23.10.1993, s. 49.

(3) EFT nr. L 152 av 6.7.1972, s. 15.

(4) EFT nr. L 238 av 15.8.1989, s. 43.

På bakgrunn av den økende interessen for den teknologiske utvikling innen elektrisk og elektronisk utstyr samt behovet for å sikre at forskjellig elektrisk og elektronisk utstyr generelt er kompatibelt, ble det ved rådsdirektiv 89/336/EØF<sup>(5)</sup>, sist endret ved direktiv 93/68/EØF<sup>(6)</sup>, fastsatt alminnelige bestemmelser om elektromagnetisk kompatibilitet for alle produkter.

I henhold til det prinsipp som ble innført ved direktiv 89/336/EØF, vil de alminnelige bestemmelser i nevnte direktiv ikke få anvendelse eller vil opphøre å få anvendelse med hensyn til apparater som er omfattet av særdirrektiver, i den grad kravene om beskyttelse angitt i nevnte direktiv er harmonisert.

På området kjøretøyer, deres deler og tekniske enheter er det nødvendig innen rammen av det europeiske typegodkjenningssystemet å planlegge et særdirrektiv der det fastsettes at de utpekte nasjonale myndigheter må gi typegodkjenning på grunnlag av harmoniserte tekniske krav.

Direktiv 72/245/EØF bør bli et slikt særdirrektiv.

Elektromagnetisk kompatibilitet er omhandlet i andre direktiver om kjøretøyer, deres deler og tekniske enheter innen rammen av direktiv 70/156/EØF.

Fra 1. januar 1996 bør de tekniske kravene til radiostøy (elektromagnetisk kompatibilitet) fra kjøretøyer, deres deler og systemer reguleres bare ved bestemmelsene i direktiv 72/245/EØF.

For å ta hensyn til at virkeområdet til direktiv 72/245/EØF utvides til å gjelde alle kjøretøygrupper, er det nødvendig å endre direktiv 70/156/EØF.

For å skille mellom motorer med gnist- og kompresjonstening er det nødvendig å vise til rådsdirektiv 72/306/EØF<sup>(7)</sup>, endret ved direktiv 89/491/EØF.

Tiltakene fastsatt i dette direktiv er i samsvar med uttalelse fra Komiteen for tilpasning til den tekniske utvikling nedsatt ved direktiv 70/156/EØF -

(5) EFT nr. L 139 av 23.5.1989, s. 19.

(6) EFT nr. L 220 av 30.8.1993, s. 1.

(7) EFT nr. L 190 av 20.8.1972, s. 1.

**VEDTATT DETTE DIREKTIV:****Artikkel 1**

I direktiv 72/245/EØF gjøres følgende endringer:

## 1) Tittelen skal lyde:

«Rådsdirektiv 72/245/EØF av 20. juni 1972 om radiostøy fra kjøretøyer (elektromagnetisk kompatibilitet)».

## 2) Artikkel 1 skal lyde:

«Artikkel 1

I dette direktiv menes med «kjøretøy» alle kjøretøyer som definert i direktiv 70/156/EØF.»

## 3) Artikkel 2 skal lyde:

«Artikkel 2

Ingen medlemsstat kan med begrunnelse i elektromagnetisk kompatibilitet nekte å gi EØF-typegodkjenning eller nasjonal typegodkjenning for et kjøretøy, en del eller tekniske enhet dersom kravene i dette direktiv er oppfylt.»

## 4) Artikkel 3 skal lyde:

«Artikkel 3

1. Fra 1. januar 1996 skal dette direktiv være et særdirrektiv i henhold til artikkel 2 nr. 2 i rådsdirektiv 89/336/EØF(\*).

2. Kjøretøyer, deler eller tekniske enheter som er gitt typegodkjenning i henhold til dette direktiv, skal anses å være i samsvar med bestemmelsene i andre direktiver nevnt i vedlegg IV til rådsdirektiv 92/53/EØF(\*\*) der elektromagnetisk kompatibilitet er omhandlet.

(\*) EFT nr. L 139 av 23.5.1989, s. 19.

(\*\*) EFT nr. L 225 av 10.8.1992, s. 1.»

## 5) Vedleggene skal erstattes med vedlegget til dette direktiv.

**Artikkel 2**

1. Fra 1. desember 1995 kan medlemsstatene med begrunnelse i elektromagnetisk kompatibilitet ikke

- nekte å gi EØF-typegodkjenning eller nasjonal typegodkjenning for en kjøretøytype,
- nekte å gi EØF-typegodkjenning for deler eller tekniske enheter for en del eller teknisk enhet, eller

- forby at kjøretøyer registreres, selges eller tas i bruk,

- forby at deler eller tekniske enheter selges eller brukes,

dersom kjøretøyene, delene eller de tekniske enhetene oppfyller kravene i direktiv 72/245/EØF, som endret ved dette direktiv.

2. Fra 1. januar 1996 kan medlemsstatene med begrunnelse i elektromagnetisk kompatibilitet

- ikke lenger gi EØF-typegodkjenning for kjøretøyer, EØF-typegodkjenning for deler eller EØF-typegodkjenning for tekniske enheter

- nekte å gi nasjonal typegodkjenning

for en type kjøretøy, del eller teknisk enhet dersom kravene i direktiv 72/245/EØF, som endret ved dette direktiv, ikke er oppfylt.

3. Nr. 2 får ikke anvendelse på kjøretøytyper som er godkjent i henhold til direktiv 72/306/EØF før 1. januar 1996, eller på senere utvidelser av disse godkjenninger.

4. Fra 1. oktober 2002

- skal medlemsstatene anse samsvarssertifikater som ledsager nye kjøretøyer i samsvar med bestemmelsene i direktiv 70/156/EØF, for å være ugyldige i henhold til artikkel 7 nr. 1 i nevnte direktiv,

- kan medlemsstatene nekte at nye kjøretøyer som ikke ledsages av et samsvarssertifikat i henhold til direktiv 70/156/EØF, registreres, selges eller tas i bruk,

- kan medlemsstatene nekte at nye elektriske/elektroniske delenheter selges og tas i bruk som deler eller tekniske enheter,

dersom kravene i dette direktiv ikke er oppfylt.

5. Fra 1. oktober 2002 får kravene til elektriske/elektroniske delenheter som deler eller tekniske enheter i direktiv 72/245/EØF, som endret ved dette direktiv, anvendelse i artikkel 7 nr. 2 i direktiv 70/156/EØF.

6. Når det gjelder reservedeler, skal medlemsstatene uten hensyn til nr. 2 og 5 fortsatt gi EØF-typegodkjenning for og tillate salg og ibruktaking av deler eller tekniske enheter beregnet på å brukes i kjøretøytyper som er godkjent før 1. januar 1996 i henhold til direktiv 72/245/EØF eller direktiv 72/306/EØF og eventuelle senere utvidelser av disse godkjenningene.

**Artikkel 3**

I vedlegg IV til direktiv 70/156/EØF skal det i del I nr. 10 under rubrikken «Gjelder» innsettes et kryss (x) i alle kolonner for kjøretøygruppe 0.

**Artikkel 4**

1. Medlemsstatene skal sette i kraft de lover og forskrifter som er nødvendige for å etterkomme dette direktiv, innen 1. desember 1995. De skal umiddelbart underrette Kommissjonen om dette.

Disse bestemmelsene skal, når de vedtas av medlemsstatene, inneholde en henvisning til dette direktiv, eller det skal vises til direktivet når de kunngjøres. Nærmere regler for henvisningen fastsettes av medlemsstatene.

2. Medlemsstatene skal oversende Kommissjonen teksten til de viktigste internrettslige bestemmelser som de vedtar på det området dette direktiv omhandler.

**Artikkel 5**

Dette direktiv trer i kraft den 20. dag etter at det er kunngjort i *De Europeiske Fellesskaps Tidende*.

**Artikkel 6**

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Brussel, 31. oktober 1995.

For Kommissjonen

*Martin BANGEMANN*

Medlem av Kommissjonen

**LISTE OVER VEDLEGG**

- VEDLEGG I      Krav som skal oppfylles av kjøretøyer og elektriske/elektroniske delenheter montert i et kjøretøy
- VEDLEGG II A    Mønster for opplysningsdokument for EØF-typegodkjenning av et kjøretøy med hensyn til elektromagnetisk kompatibilitet
- VEDLEGG II B    Mønster for opplysningsdokument for EØF-typegodkjenning av elektriske/elektroniske delenheter med hensyn til elektromagnetisk kompatibilitet
- VEDLEGG III A   Mønster for EØF-typegodkjenningsdokument (kjøretøy)
- VEDLEGG III B   Mønster for EØF-typegodkjenningsdokument (elektrisk/elektronisk delenheter)
- VEDLEGG IV      Metode for måling av bredbåndet elektromagnetisk emisjon fra kjøretøyer
- VEDLEGG V        Metode for måling av smalbandet elektromagnetisk emisjon fra kjøretøyer
- VEDLEGG VI      Metode for prøving av kjøretøyers immunitet mot elektromagnetisk stråling
- VEDLEGG VII     Metode for måling av bredbåndet elektromagnetisk emisjon fra elektriske/elektroniske delenheter
- VEDLEGG VIII    Metode for måling av smalbandet elektromagnetisk emisjon fra elektriske/elektroniske delenheter
- VEDLEGG IX      Metode(r) for prøving av elektriske/elektroniske delenheters immunitet mot elektromagnetisk stråling

## VEDLEGG I

### KRAV SOM SKAL OPPFYLLES AV KJØRETØYER OG ELEKTRISKE/ELEKTRONISKE DELENHETER MONTERT I ET KJØRETØY

1. **Virkeområde**
  - 1.1. Dette direktiv får anvendelse på elektromagnetisk kompatibilitet til kjøretøyer omfattet av artikkel 1, dvs. kjøretøyer eller deres tilhengere (heretter kalt kjøretøy(er)) som de leveres fra produsenten, samt på deler og tekniske enheter beregnet på montering i kjøretøyer.
2. **Definisjoner**
  - 2.1. I dette direktiv menes med:
    - 2.1.1. «Elektromagnetisk kompatibilitet»: et kjøretøys eller en dels eller teknisk enhets evne til å virke tilfredsstillende i sitt elektromagnetiske miljø uten å forårsake uakseptable elektromagnetiske forstyrrelser for noen gjenstand i dette miljøet.
    - 2.1.2. «Elektromagnetisk forstyrrelse»: ethvert elektromagnetisk fenomen som kan redusere et kjøretøys eller en dels eller teknisk enhets virkeevne. Elektromagnetiske forstyrrelser kan være elektromagnetisk støy, uønskede signaler eller en endring i selve spredningsmediet.
    - 2.1.3. «Elektromagnetisk immunitet»: et kjøretøys eller en dels eller teknisk enhets evne til å virke under påvirkning av nærmere angitte elektromagnetiske forstyrrelser uten at virkeevnen reduseres.
    - 2.1.4. «Elektromagnetisk miljø»: samtlige elektromagnetiske fenomener som forekommer på et gitt sted.
    - 2.1.5. «Referansegrenseverdi»: det nominelle nivå grenseverdiene for typegodkjenning og produksjonssamsvar refererer til.
    - 2.1.6. «Referanseantenne»: i frekvensområdet 20-80 MHz, en symmetrisk dipol som er en halvølgedipol med utlignet resonans ved 80 MHz; i frekvensområdet over 80 MHz, en symmetrisk halvølgedipol med resonans utlignet etter den målte frekvensen.
    - 2.1.7. «Bredbåndet elektromagnetisk emisjon»: en elektromagnetisk emisjon som har en større båndbredde enn båndbredden til en gitt mottaker eller et gitt måleapparat.
    - 2.1.8. «Smalbåndet elektromagnetisk emisjon»: en elektromagnetisk emisjon som har en mindre båndbredde enn båndbredden til en gitt mottaker eller et gitt måleapparat.
    - 2.1.9. «Elektrisk/elektronisk anlegg»: (en) elektrisk(e) og/eller elektronisk(e) innretning(er) eller (et) sett av innretninger sammen med alle tilknyttede elektriske forbindelser som utgjør en del av et kjøretøy, men som ikke er beregnet på å typegodkjennes atskilt fra kjøretøyet.
    - 2.1.10. «Elektrisk/elektronisk delenheter»: en elektrisk og/eller elektronisk innretning eller en gruppe av slike innretninger som er beregnet på å være en del av kjøretøyet, sammen med alle tilknyttede elektriske forbindelser og ledninger, og som betjener én eller flere spesialiserte funksjoner. En elektrisk/elektronisk delenheter kan på anmodning fra produsenten godkjennes enten som «del» eller som «teknisk enhet» (se direktiv 70/156/EØF, artikkel 2).
    - 2.1.11. «Kjøretøytype»: med hensyn til elektromagnetisk kompatibilitet, kjøretøyer som ikke er forskjellige på vesentlige punkter, som:



- 2.1.11.1. Motorrommets samlede størrelse og utforming,
- 2.1.11.2. den generelle innretning av elektriske og/eller elektroniske deler og deres elektriske ledningsnett.
- 2.1.11.3. det materialet som kjøretøyets karosseri eller (eventuelle) ytterkledning hovedsakelig er laget av (for eksempel stål, aluminium eller glassfiber). Forekomst av paneler i andre materialer endrer ikke kjøretøytypen, forutsatt at hovedmaterialet i karosseriet er uforandret. Slike avvik skal imidlertid meldes.
- 2.1.12. «Type elektrisk/elektronisk enhet» med hensyn til elektronisk kompatibilitet, elektriske/elektroniske enheter som ikke er forskjellige på vesentlige punkter, som:
  - 2.1.12.1. funksjonen som den elektriske/elektroniske enheten betjener,
  - 2.1.12.2. de elektriske og/eller elektroniske delenes alminnelige innretning.

### 3. Søknad om EØF-typegodkjenning

- 3.1. Godkjenning av kjøretøytype
  - 3.1.1. Søknad om godkjenning av en kjøretøytype med hensyn til elektromagnetisk kompatibilitet i henhold til artikkel 3 nr. 4 i direktiv 70/156/EØF skal innsendes av kjøretøyprodusenten.
  - 3.1.2. Et mønster for opplysningsdokumentet er gitt i vedlegg II A.
  - 3.1.3. Kjøretøyprodusenten skal utarbeide en oversikt over alle planlagte kombinasjoner av relevante elektriske/elektroniske anlegg eller elektriske/elektroniske enheter for kjøretøyet samt over (eventuelle) ulike karosseriformer, ulike materialvarianter for karosseriet (hvis nødvendig), det elektriske ledningsnettets innretning, motorvarianter, versjoner med høyre-/venstreratt, versjoner med forskjellig akselavstand. Relevante elektriske/elektroniske anlegg eller elektriske/elektroniske enheter for kjøretøyer er de som kan avgi betydelig bredbånds- eller smalbåndsstråling og/eller de som har innvirkning på førerens umiddelbare kontroll (se nr. 6.4.2.3 i dette vedlegg) over kjøretøyet.
  - 3.1.4. Et kjøretøy som er representativt for det som skal typegodkjennes, skal utvelges fra denne oversikten i gjensidig forståelse mellom produsenten og vedkommende myndighet. Dette kjøretøyet skal representere kjøretøytypen (se tillegg 1 til vedlegg II A). Valget av kjøretøy skal baseres på de elektriske/elektroniske anlegg som tilbys av produsenten. Ett ytterligere kjøretøy kan velges ut fra denne oversikten med henblikk på å prøves dersom det er gjensidig enighet mellom produsenten og typegodkjenningsmyndigheten om at kjøretøyet inneholder elektriske/elektroniske systemer som er forskjellige, og som kan ha betydelig innvirkning på kjøretøyets elektromagnetiske kompatibilitet sammenlignet med det første representative kjøretøyet.
  - 3.1.5. Valget av kjøretøy(er) i samsvar med nr. 3.1.4 er begrenset til kombinasjoner av elektriske/elektroniske kjøretøy-anlegg beregnet på faktisk produksjon.
  - 3.1.6. Produsenten kan supplere søknaden med en rapport fra prøvinger som har blitt foretatt. Alle slike innsendte data kan brukes av godkjenningsmyndigheten med henblikk på å utferdige typegodkjenningsdokumentet.
  - 3.1.7. Dersom den tekniske instans som er ansvarlig for typegodkjenningsprøvingen selv foretar prøvingen, skal et kjøretøy som er representativt for den typen som skal godkjennes, innleveres, i samsvar med nr. 3.1.4.

- 3.2. Typegodkjenning av en type elektrisk/elektronisk delenheter
- 3.2.1. Søknad om typegodkjenning av en elektrisk/elektronisk delenheter med hensyn til dens elektromagnetiske kompatibilitet i henhold til artikkel 3 nr. 4 i direktiv 70/156/EØF skal innsendes av kjøretøyprodusenten eller av produsenten av den elektriske/elektroniske delenheter.
- 3.2.2. Et mønster for opplysningsdokumentet er gitt i vedlegg II B.
- 3.2.3. Produsenten kan supplere søknaden med en rapport fra prøvinger som er foretatt. Alle slike innsendte data kan brukes av godkjenningmyndigheten med henblikk på å utferdige typegodkjenningensdokumentet.
- 3.2.4. Dersom den tekniske instans som er ansvarlig for typegodkjenningssprøvingen selv foretar prøvingene, skal en prøve av det elektriske/elektroniske anlegget som er representativ for den typen som skal framstilles for typegodkjenning, stilles til disposisjon, eventuelt etter samråd med produsenten om for eksempel mulige variasjoner i layout, antall deler, antall følere. Dersom den tekniske instansen anser det nødvendig, kan den velge en ytterligere prøve.
- 3.2.5. Prøven(e) skal være merket med produsentens handelsnavn eller varemerke samt typebetegnelse, som skal være lett leselig og ikke kunne slettes.
- 3.2.6. Om nødvendig bør alle restriksjoner på bruken påpekes. Alle slike restriksjoner bør inntas i vedlegg II B og/eller III B.
4. **Typegodkjenning**
- 4.1. Typegodkjenningensmuligheter
- 4.1.1. Typegodkjenning av et kjøretøy
- De følgende alternative muligheter for typegodkjenning av et kjøretøy kan benyttes etter produsentens eget valg.
- 4.1.1.1. Typegodkjenning av et anlegg i et kjøretøy
- Et anlegg i et kjøretøy kan oppnå typegodkjenning direkte ved å følge bestemmelsene fastsatt i nr. 6 i dette vedlegg. Dersom denne muligheten velges av en kjøretøyprodusent, kreves ingen atskilt prøving av elektriske/elektroniske systemer eller delenheter.
- 4.1.1.2. Godkjenning av kjøretøytype ved prøving av individuelle elektriske/elektroniske delenheter
- En kjøretøyprodusent kan oppnå typegodkjenning for kjøretøyet ved å dokumentere for godkjenningmyndigheten at alle de relevante (se nr. 3.1.3 i dette vedlegg) elektriske/elektroniske anlegg eller delenheter har blitt individuelt godkjent i samsvar med dette direktiv og har blitt montert i samsvar med eventuelle vilkår fastsatt der.
- 4.1.1.3. En produsent kan, dersom han ønsker det, oppnå typegodkjenning i henhold til dette direktiv dersom kjøretøyet ikke har noe utstyr av den type som er underlagt prøvinger med hensyn til immunitet og emisjon. Kjøretøyet skal ikke ha noen anlegg som angitt i nr. 3.1.3 (immunitet) og intet gnisttenningsutstyr. Slike godkjenninger krever ikke prøving.
- 4.1.2. Typegodkjenning av elektrisk/elektronisk delenheter
- Typegodkjenning av en elektrisk/elektronisk delenheter kan gis for montering enten i alle kjøretøytyper eller, etter søknad fra produsenten, i én eller flere bestemte kjøretøytyper. Elektriske/elektroniske delenheter knyttet til den umiddelbare kontroll over kjøretøyet vil normalt gis godkjenning i samarbeid med kjøretøyprodusenten.

- 4.2. Oppnåelse av typegodkjenning
  - 4.2.1. Kjøretøyet
    - 4.2.1.1. Dersom det representative kjøretøyet oppfyller kravene i dette direktiv, skal det gis EØF- typegodkjenning i henhold til artikkel 4 nr. 3, og om nødvendig, artikkel 4 nr. 4 i direktiv 70/156/EØF.
    - 4.2.1.2. Et mønster for EØF-typegodkjenningsdokumentet er gitt i vedlegg IIIA.
  - 4.2.2. Elektrisk/elektronisk delenhhet
    - 4.2.2.1. Dersom de(t) representative elektriske/elektroniske delenhhetanlegget/-anleggene oppfyller kravene i dette direktiv, skal det gis EØF-typegodkjenning i henhold til artikkel 4 nr. 3, og om nødvendig, artikkel 4 nr. 4 i direktiv 70/156/EØF.
    - 4.2.2.2. Et mønster for EØF-typegodkjenningsdokumentet er gitt i vedlegg IIIB.
  - 4.2.3. For å utarbeide dokumentene omhandlet i nr. 4.2.1.2. eller 4.2.2.2 kan vedkommende myndighet i medlemsstaten som gir godkjenning benytte en rapport som er forberedt av et godkjent eller anerkjent laboratorium eller som er i samsvar med bestemmelsene i dette direktiv.
- 4.3. Endringer av godkjenninger
  - 4.3.1. I tilfelle endringer av godkjenninger gitt i henhold til dette direktiv, får bestemmelsene i artikkel 5 i direktiv 70/156/EØF anvendelse.
  - 4.3.2. Endring av en kjøretøytypegodkjenning som følge av at en elektrisk/elektronisk delenhhet tilkommer eller erstattes.
    - 4.3.2.1. Dersom en kjøretøyprodusent har oppnådd typegodkjenning for et anlegg i et kjøretøy og i tillegg eller som erstatning ønsker å montere et elektrisk/elektronisk anlegg eller en elektrisk/elektronisk delenhhet som allerede er gitt typegodkjenning i henhold til dette direktiv, og som vil bli montert i samsvar med de tilknyttede vilkår, kan typegodkjenningen gis uten ytterligere prøving. Det nye elektriske/elektroniske anlegget eller den nye elektriske/elektroniske delenhheten skal anses som en del av kjøretøyet med hensyn til produksjonssamsvar.
    - 4.3.2.2. Dersom de(n) elektriske/elektroniske delen(e) som tilkommer eller er en erstatning ikke er gitt typegodkjenning i henhold til dette direktiv, og dersom prøvinger anses nødvendig, skal kjøretøyet i sin helhet anses å oppfylle kravene dersom det kan godtgjøres at de(n) nye eller endrede delen(e) tilfredsstiller de tilsvarende krav i nr. 6, eller det i en sammenlignende prøving kan godtgjøres at det nye utstyret ikke ugunstig påvirker kjøretøytypens samsvar.
    - 4.3.2.3. Kjøretøygodkjenningen blir ikke ugyldig dersom produsenten av et godkjent kjøretøy i tillegg utstyret kjøretøyet med vanlig privat utstyr eller kontorutstyr, med unntak av mobilt kommunikasjonsutstyr(\*), som er i samsvar med direktiv 89/336/EØF og er installert i samsvar med utstyers- og kjøretøyprodusentens anbefalinger, eller demonterer eller skifter ut slikt utstyr. Dette skal ikke hindre kjøretøyprodusenten i å montere kommunikasjonsutstyr etter egnede monteringsanvisninger, laget av kjøretøyprodusenten eller produsenten(e) av slikt utstyr. Kjøretøyprodusenten skal eventuelt (på anmodning fra prøvingsmyndigheten) framlegge bevis for at kjøretøyets virkeevne ikke påvirkes negativt av slikt senderutstyr. Dette kan skje i form av en erklæring om at sendeeffekten og anlegget er av en slik art at immunitetsnivåene i dette direktiv gir tilstrekkelig vern ved sending, dvs. unntatt sending i forbindelse med prøvingene angitt i nr. 6. Dette direktiv tillater ikke bruk av radioanlegg som omfattes av andre krav til eller vilkår for utstyr eller drift. En kjøretøyprodusent kan nekte å montere i sitt kjøretøy standardutstyr for privat bruk eller forretningsbruk som er i samsvar med direktiv 89/336/EØF.

(\*) For eksempel: radiotelefon eller CB-radio.

## 5. Merking

5.1. Hver elektrisk/elektronisk delenheter som er i samsvar med en type godkjent i henhold til dette direktiv, skal være påført et EØF-typegodkjenningsmerke.

5.2. Dette merket skal bestå av et rektangel med bokstaven «e» innskrevet, fulgt av identifikasjonsnummeret eller nasjonalitetsbokstavene til medlemsstaten som har gitt typegodkjenningen:

- 1 for Tyskland,
- 2 for Frankrike,
- 3 for Italia,
- 4 for Nederland,
- 6 for Belgia,
- 9 for Spania,
- 11 for Det forente kongerike,
- 13 for Luxembourg,
- 18 for Danmark,
- 21 for Portugal,
- 23 for Hellas,
- IRL for Irland.

Det skal også omfatte et firesifret løpenummer (eventuelt utfyllt med foranstilte nuller), heretter kalt «basistypegodkjenningsnummeret», som utgjør del 4 av typegodkjenningsnummeret på det EØF-typegodkjenningsdokumentet som er utstedt for den aktuelle type utstyr (se vedlegg III B) og to foranstående sifre som angir løpenummeret for den seneste større tekniske endring av direktiv 72/245/EØF på datoen EØF-typegodkjenning for utstyret ble gitt. I dette direktiv er løpenummeret 02.

5.3. EØF-typegodkjenningsmerket skal påføres den viktigste delen til den elektriske/elektroniske delenheter (f.eks. den elektroniske styreenheten) på en slik måte at det er lett å lese og ikke kan slettes.

5.4. Et eksempel på et EØF-typegodkjenningsmerke er vist i tillegg 7.

5.5. Det kreves ingen merking for elektriske/elektroniske anlegg montert i kjøretøytyper som er gitt godkjenning i samsvar med bestemmelsene i dette direktiv.

5.6. Merker på elektriske/elektroniske delenheter i samsvar med nr. 5.3 trenger ikke være synlige når de er montert i kjøretøyet.

## 6. Spesifikasjoner

6.1. Alminnelige spesifikasjoner

- 6.1.1. Et kjøretøy (og dets elektriske/elektroniske anlegg eller delenheter) skal være slik utformet, bygd og montert at kjøretøyet under normale bruksvilkår oppfyller kravene i dette direktiv.
- 6.2. Spesifikasjoner for bredbåndet elektromagnetisk emisjon fra kjøretøyer utstyrt med gnisttenning.
  - 6.2.1. Målemetode

Den elektromagnetiske emisjonen frambrakt av et kjøretøy som er representativt for sin type, skal måles ved bruk av metoden beskrevet i vedlegg IV ved en av de to definerte antenneavstander etter kjøretøyprodusentens valg.
  - 6.2.2. Bredbåndsreferansegrenseverdier for kjøretøyet
    - 6.2.2.1. Dersom målingene foretas ved hjelp av metoden beskrevet i vedlegg IV og det brukes en avstand mellom kjøretøy og antenne på  $10,0 \pm 0,2$  m, skal strålingsreferansegrenseverdiene være 34 dB mikrovolt/m (50 mikrovolt/m) i frekvensbåndet 30-75 MHz og 34-45 dB mikrovolt/m (50-180 mikrovolt/m) i frekvensbåndet 75-400 MHz, der denne grensen øker logaritmisk (lineært) med frekvenser over 75 MHz som vist i tillegg 1 til dette vedlegg. I frekvensbåndet 400-1 000 MHz forblir grensen konstant på 45 dB mikrovolt/m (180 mikrovolt/m).
    - 6.2.2.2. Dersom målingene foretas ved hjelp av metoden beskrevet i vedlegg IV og det brukes en avstand mellom kjøretøy og antenne på  $3,0 \pm 0,05$  m, skal strålingsreferansegrenseverdiene være 44 dB mikrovolt/m (160 mikrovolt/m) i frekvensbåndet 30-75 MHz og 44-55 dB mikrovolt/m (160-562 mikrovolt/m) i frekvensbåndet 75-400 MHz, der denne grensen øker logaritmisk (lineært) med frekvenser over 75 MHz som vist i tillegg 2 til dette vedlegg. I frekvensbåndet 400-1 000 MHz forblir grensen konstant på 55 dB mikrovolt/m (562 mikrovolt/m).
    - 6.2.2.3. På et kjøretøy som er representativt for sin type skal de målte verdiene, uttrykt i dB mikrovolt/m (mikrovolt/m), ligge minst 2,0 dB (20 %) under referansegrenseverdiene.
- 6.3. Spesifikasjoner for smalbandet elektromagnetisk emisjon fra kjøretøyer.
  - 6.3.1. Målemetode

Den elektromagnetiske emisjonen frambrakt av et kjøretøy som er representativt for sin type, skal måles ved bruk av metoden beskrevet i vedlegg V ved en av de to definerte antenneavstander etter kjøretøyprodusentens valg.
  - 6.3.2. Smalbåndsreferansegrenseverdier for kjøretøyet
    - 6.3.2.1. Dersom målingene foretas ved hjelp av metoden beskrevet i vedlegg V og det brukes en avstand mellom kjøretøy og antenne på  $10,0 \pm 0,2$  m, skal strålingsreferansegrenseverdiene være 24 dB mikrovolt/m (16 mikrovolt/m) i frekvensbåndet 30-75 MHz og 24-35 dB mikrovolt/m (15-56 mikrovolt/m) i frekvensbåndet 75-400 MHz, der denne grensen øker logaritmisk (lineært) med frekvenser over 75 MHz som vist i tillegg 3 til dette vedlegg. I frekvensbåndet 400-1 000 MHz forblir grensen konstant på 35 dB mikrovolt/m (56 mikrovolt/m).
    - 6.3.2.2. Dersom målingene foretas ved hjelp av metoden beskrevet i vedlegg V og det brukes en avstand mellom kjøretøy og antenne på  $3,0 \pm 0,05$  m, skal strålingsreferansegrenseverdiene være 34 dB mikrovolt/m (50 mikrovolt/m) i frekvensbåndet 30-75 MHz og 34-45 dB mikrovolt/m (50-180 mikrovolt/m) i frekvensbåndet 75-400 MHz, der denne grensen øker logaritmisk (lineært) med frekvenser over 75 MHz som vist i tillegg 4 til dette vedlegg. I frekvensbåndet 400-1 000 MHz forblir grensen konstant på 45 dB mikrovolt/m (180 mikrovolt/m).
    - 6.3.2.3. På et kjøretøy som er representativt for sin type skal de målte verdiene, uttrykt i dB mikrovolt/m (mikrovolt/m), ligge minst 2,0 dB (20 %) under referansegrenseverdiene.

- 6.3.2.4. Uten å berøre grenseverdiene bestemt i nr. 6.3.2.1, 6.3.2.2 og 6.3.2.3 i dette vedlegg, skal kjøretøyet anses å oppfylle grensene for smalbandet elektromagnetisk emisjon dersom signalstyrken målt ved kjøretøyets radioantenne på det innledende trinnet beskrevet i vedlegg V nr. 1.1.3 er mindre enn 20 dB mikrovolt (10 mikrovolt) i frekvensområdet 88-108 MHz, og ytterligere prøving vil ikke kreves.
- 6.4. Spesifikasjoner for kjøretøyers immunitet mot elektromagnetisk stråling
- 6.4.1. Prøvmingsmetode
- Et kjøretøy som er representativt for sin type skal prøves med hensyn til immunitet mot elektromagnetisk stråling ved hjelp av metoden beskrevet i vedlegg VI.
- 6.4.2. Referansegrensverdier for kjøretøyets immunitet
- 6.4.2.1. Dersom det foretas prøvinger ved hjelp av metoden beskrevet i vedlegg VI, skal referansegrensverdien for feltstyrken være 24 volt/m effektivt i minst 90 % av frekvensbandet 20 - 1 000 MHz og 20 volt/m effektivt i hele frekvensbandet 20 - 1 000 MHz.
- 6.4.2.2. Et kjøretøy som er representativt for sin type skal anses å oppfylle kravene til immunitet dersom det under prøvingene foretatt i samsvar med vedlegg VI og med en feltstyrke, uttrykt i volt/m, på 25 % over referansenivået, ikke forekommer noen unormal endring av hastigheten til kjøretøyets drivhjul, ikke skjer noen reduksjon i ytelsen som kan genere andre veifarende og ikke skjer noen reduksjon av førerens umiddelbare kontroll over kjøretøyet som kan merkes av føreren eller andre veifarende.
- 6.4.2.3. Førerens umiddelbare kontroll over kjøretøyet utøves ved hjelp av for eksempel styring, bremsing eller regulering av motorens turtall.
- 6.5. Spesifikasjoner for bredbandet elektromagnetisk emisjon fra elektriske/elektroniske delenheter.
- 6.5.1. Målemetode
- Den elektromagnetiske stråling som frambringes av en elektrisk/elektronisk delenheter som er representativ for sin type, skal måles etter metoden beskrevet i vedlegg VII.
- 6.5.2. Bredbandsreferansegrensverdier for elektriske/elektroniske delenheter
- 6.5.2.1. Dersom målingene foretas ved bruk av metoden beskrevet i vedlegg VII, skal strålingsreferansegrensverdiene være 64-54 dB mikrovolt/m (1 600-500 mikrovolt/m) i frekvensbandet 30-75 MHz, der denne grensen avtar logaritmisk (lineært) med frekvenser over 30 MHz, og 54-65 dB mikrovolt/m (500-1 800 mikrovolt/m) i frekvensbandet 75-400 MHz, der denne grensen øker logaritmisk (lineært) med frekvenser over 75 MHz, som vist i tillegg 5 til dette vedlegg. I frekvensbandet 400-1 000 MHz forblir grensen konstant på 65 dB mikrovolt/m (1 800 mikrovolt/m).
- 6.5.2.2. På en elektrisk/elektronisk delenheter som er representativ for sin type, skal de målte verdiene, uttrykt i dB mikrovolt/m (mikrovolt/m) ligge minst 2,0 dB (20 %) under referansegrensverdiene.
- 6.6. Spesifikasjoner for smalbandet elektromagnetisk emisjon fra elektriske/elektroniske delenheter.
- 6.6.1. Målemetode
- Den elektromagnetiske strålingen som frambringes av en elektrisk/elektronisk delenheter som er representativ for sin type, skal måles etter metoden beskrevet i vedlegg VIII.

- 6.6.2. Smalbåndsreferansegrenseverdier for elektriske/elektroniske delenheter
- 6.6.2.1. Dersom målingene foretas ved hjelp av metoden beskrevet i vedlegg VIII, skal strålingsreferansegrenseverdiene være 54-44 dB mikrovolt/m (500-160 mikrovolt/m) i frekvensbåndet 30-75 MHz, der denne grensen avtar logaritmisk (lineært) med frekvenser over 30 MHz, og 44-55 dB mikrovolt/m (160-560 mikrovolt/m) i frekvensbåndet 75-400 MHz, der denne grensen øker logaritmisk (lineært) med frekvenser over 75 MHz, som vist i tillegg 6 til dette vedlegg. I frekvensbåndet 400-1 000 MHz forblir grensen konstant på 55 dB mikrovolt/m (560 mikrovolt/m).
- 6.6.2.2. På en elektrisk/elektronisk delenheter som er representativ for sin type, skal de målte verdiene, uttrykt i dB mikrovolt/m (mikrovolt/m), ligge minst 2,0 dB (20 %) under referansegrenseverdiene.
- 6.7. Spesifikasjoner for elektriske/elektroniske delenheters immunitet mot elektromagnetisk stråling.
- 6.7.1. Prøvmingsmetode(r)
- Immunitet mot elektromagnetisk stråling hos en elektrisk/elektronisk delenheter som er representativ for sin type, skal prøves etter metoden(e) valgt blant dem beskrevet i vedlegg IX.
- 6.7.2. Referansegrenseverdier for prøvming av elektriske/elektroniske delenheters immunitet
- 6.7.2.1. Dersom det foretas prøvminger ved bruk av metodene beskrevet i vedlegg IX, skal referansenivåene for immunitetsprøvming være 48 volt/m for 150 mm stripline-prøvmingsmetoden, 12 volt/m for 800 mm stripline-prøvmingsmetoden, 60 volt/m for TEM-celleprøvmingsmetoden, 48 mA for strømtilførselsmetoden og 24 volt/m for frifelt-prøvmingsmetoden.
- 6.7.2.2. På en elektrisk/elektronisk delenheter som er representativ for sin type, skal den elektriske/elektroniske enheten ved feltstyrke eller strøm uttrykt i passende lineære enheter 25 % over referansegrenseverdien ikke oppvise noen feilfunksjon som kan forårsake en reduksjon i funksjonsevnen som igjen kan forvirre andre veifarende, eller noen reduksjon i førerens umiddelbare kontroll over et kjøretøy som er utstyrt med systemet, som kan merkes av føreren eller andre veifarende.
7. **Produksjonssamsvar**
- 7.1. Det skal treffes tiltak for å sikre produksjonssamsvar i henhold til bestemmelsene fastsatt i artikkel 10 i direktiv 70/156/EØF.
- 7.2. Produksjonssamsvar med hensyn til et kjøretøys, en del eller en teknisk enhets elektromagnetiske kompatibilitet skal kontrolleres på grunnlag av dataene i typegodkjenningsdokumentet (-ene) oppført i vedlegg IIIA og/eller IIIB i dette direktiv, avhengig av hva som passer.
- 7.3. Dersom vedkommende myndighet ikke er tilfreds med produsentens kontrollrutine, får nr. 2.4.2 og 2.4.3 i vedlegg X til direktiv 70/156/EØF og nr. 7.3.1. og 7.3.2 nedenfor anvendelse.
- 7.3.1. Når en prøve av et kjøretøy, en del eller en teknisk enhet fra serien kontrolleres med hensyn til samsvar, skal produksjonen anses å være i samsvar med kravene i dette direktiv med hensyn til bredbåndet og smalbåndet elektromagnetisk emisjon dersom de målte verdiene ikke overskrider referansegrenseverdiene fastsatt i nr. 6.2.2.1, 6.2.2.2, 6.3.2.1 og 6.3.2.2 (avhengig av hva som passer) med mer enn 2 dB (25 %).

- 7.3.2. Når et kjøretøy, en del eller en teknisk enhet fra serien kontrolleres med hensyn til samsvar, skal produksjonen anses å være i samsvar med kravene i dette direktiv med hensyn til kjøretøyets immunitet mot elektromagnetisk stråling dersom kjøretøyet ikke oppviser noen reduksjon i førerens umiddelbare kontroll over kjøretøyet som kan merkes av føreren eller andre veifarende når kjøretøyet, delen eller den tekniske enheten befinner seg i tilstanden som er definert i vedlegg VI punkt 4 og er utsatt for en feltstyrke, uttrykt i volt/m, på inntil 80 % av referanseverdiene fastsatt i nr. 6.4.2.1 i dette vedlegg.

## 8. **Unntak**

- 8.1. Når et kjøretøy eller et elektrisk/elektronisk anlegg eller en elektrisk/elektronisk delenheter ikke omfatter en elektronisk oscillator med en driftsfrekvens på over 9 kHz, skal kjøretøyet, systemet eller enheten anses å være i samsvar med nr. 6.3.2 eller 6.6.2 i vedlegg I samt med vedlegg V og VIII.
- 8.2. Kjøretøyer som ikke har elektriske/elektroniske anlegg eller elektriske/elektroniske delenheter i tilknytning til den umiddelbare kontrollen over kjøretøyet, trenger ikke prøves for immunitet og skal anses å være i samsvar med nr. 6.4 i vedlegg I og med vedlegg VI til dette direktiv.
- 8.3. Elektriske/elektroniske delenheter hvis funksjoner ikke har tilknytning til den umiddelbare kontrollen over kjøretøyet, trenger ikke prøves for immunitet og skal anses å være i samsvar med nr. 6.7 i vedlegg I og med vedlegg IX til dette direktiv.

### 8.4. Elektrostatisk utladning

For kjøretøyer utstyrt med dekk, kan kjøretøyets karosseri/chassis anses for å være en isolert elektrisk konstruksjon. Betydelige elektrostatiske krefter i tilknytning til kjøretøyets ytre miljø opptrer bare i det øyeblikk en person setter seg inn i kjøretøyet eller går ut av det. Ettersom kjøretøyet står stille i disse øyeblikkene, anses ingen typegodkjenningssprøving med hensyn til elektronisk utladning å være nødvendig.

### 8.5. Ledningstransienter

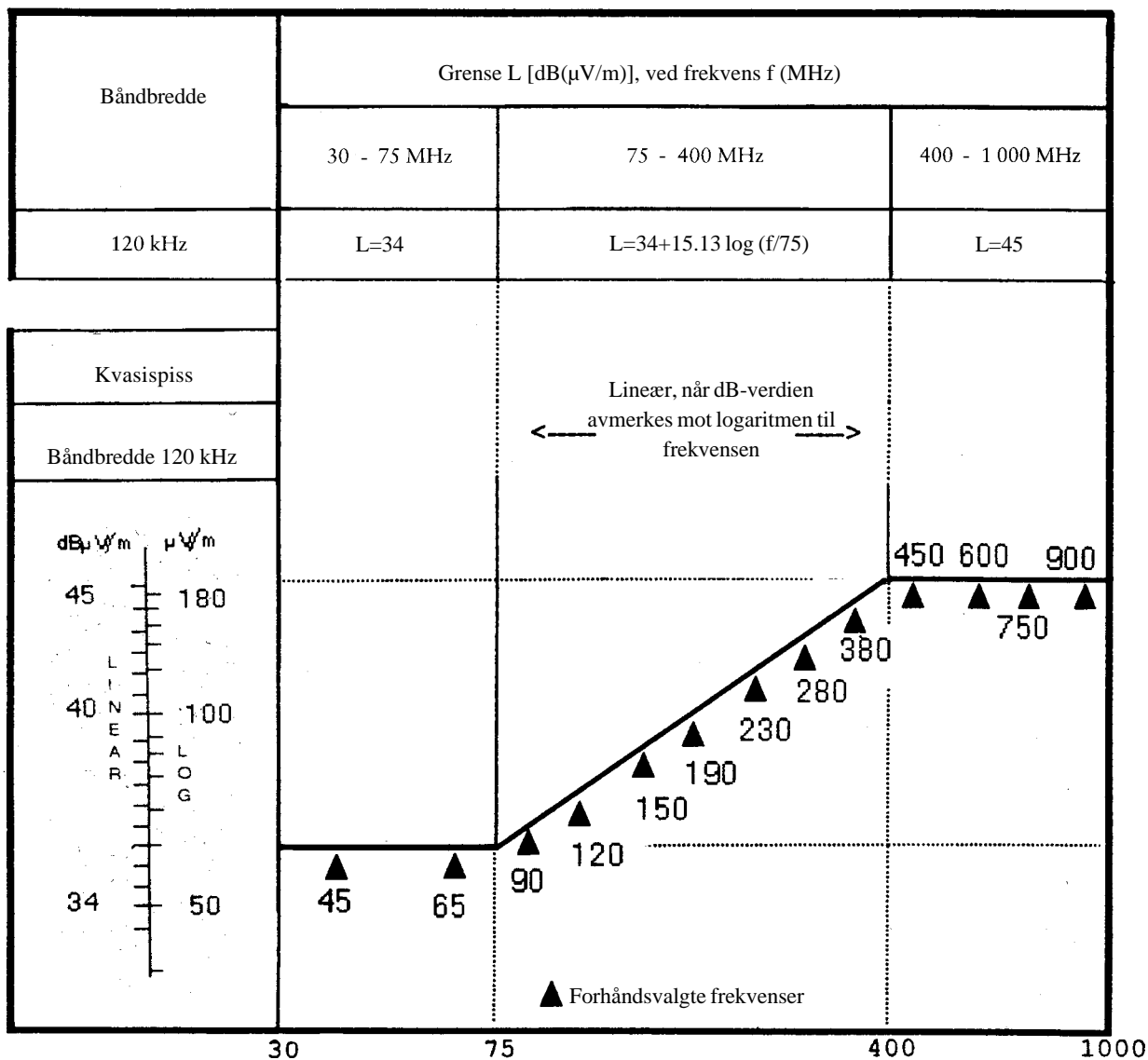
Ettersom det under normal kjøring ikke knyttes noen eksterne elektriske forbindelser til kjøretøyer, oppstår det ingen ledningstransienter i tilknytning til det ytre miljø. Det påhviler produsenten å sikre at utstyr kan tolerere ledningstransienter i kjøretøyet, f.eks. i forbindelse med omskiftning av belastninger og interaksjon mellom anlegg. Typegodkjenningssprøving med hensyn til ledningstransienter anses ikke nødvendig.



Tillegg 1

Referansegrenseverdier for bredbåndet elektromagnetisk emisjon fra kjøretøyer

Avstand mellom antenne og kjøretøy: 10 m



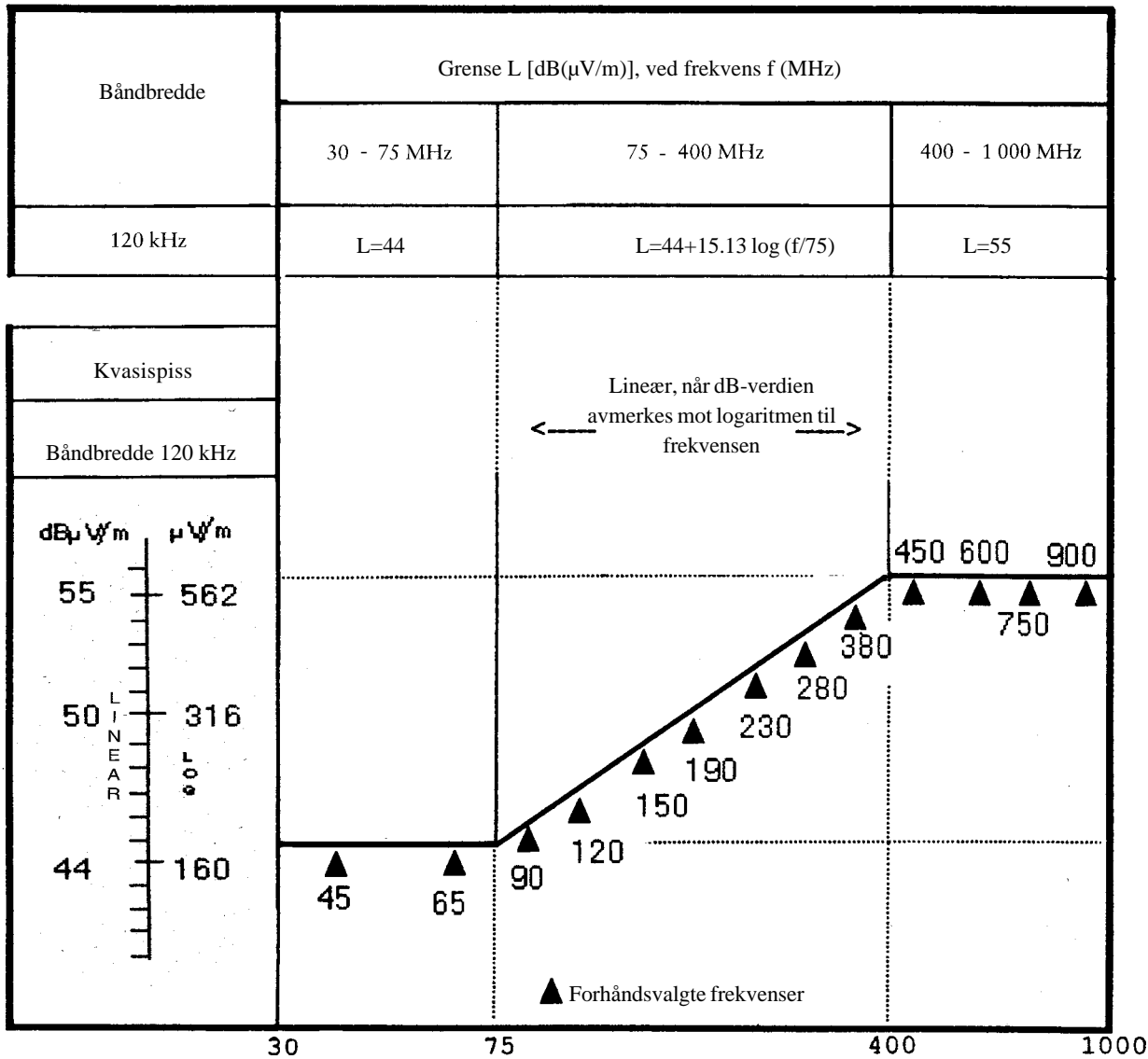
Frekvens i MHz - logaritmisk skala

Se vedlegg I nr. 6.2.2.1

Tillegg 2

Referansegrenseverdier for bredbåndet elektromagnetisk emisjon fra kjøretøyer

Avstand mellom antenne og kjøretøy: 3 m



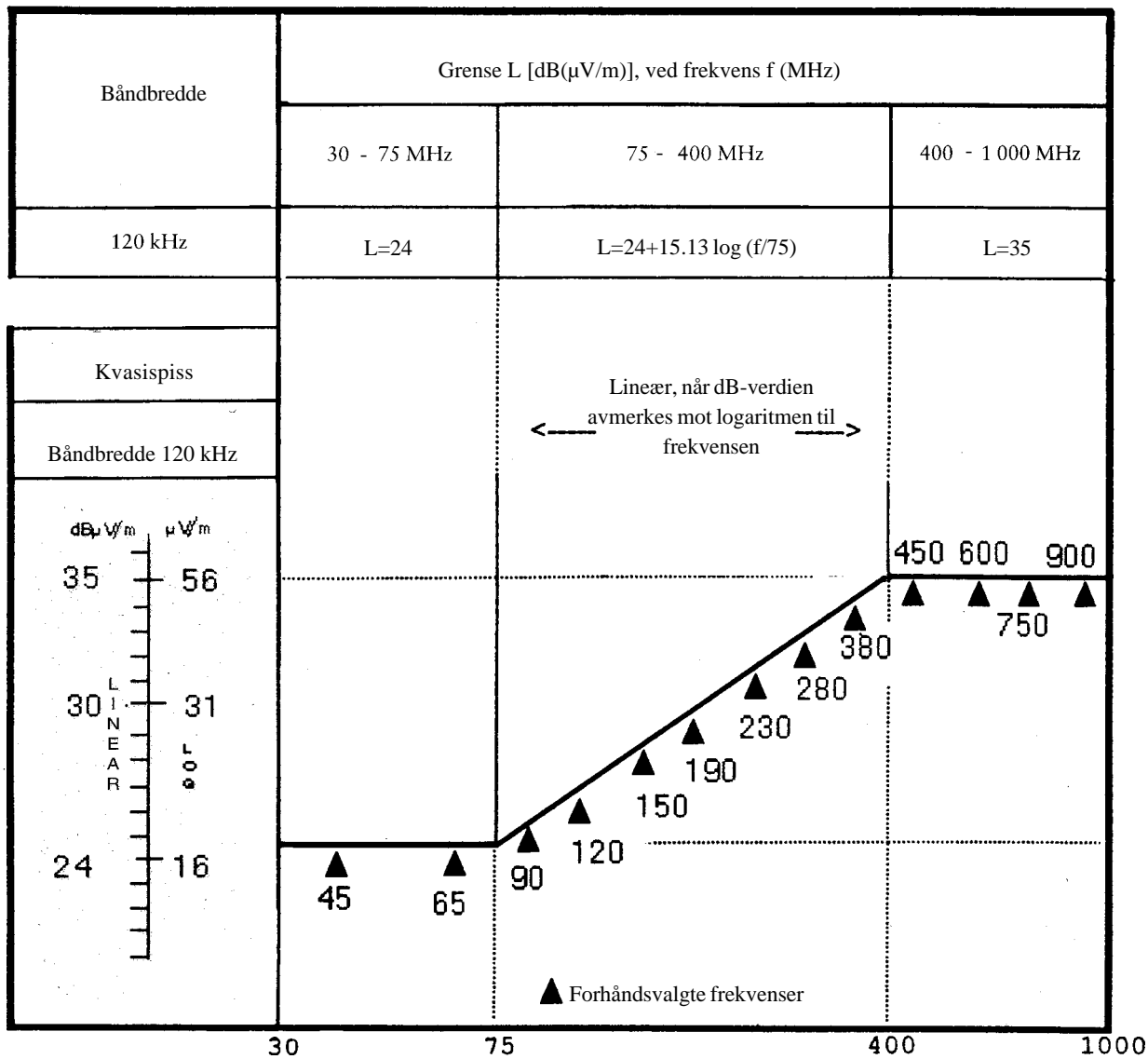
Frekvens i MHz - logaritmisk skala

Se vedlegg I nr. 6.2.2.2

Tillegg 3

Referansegrenseverdier for smalbandet elektromagnetisk emisjon fra kjøretøyer

Avstand mellom antenne og kjøretøy: 10 m



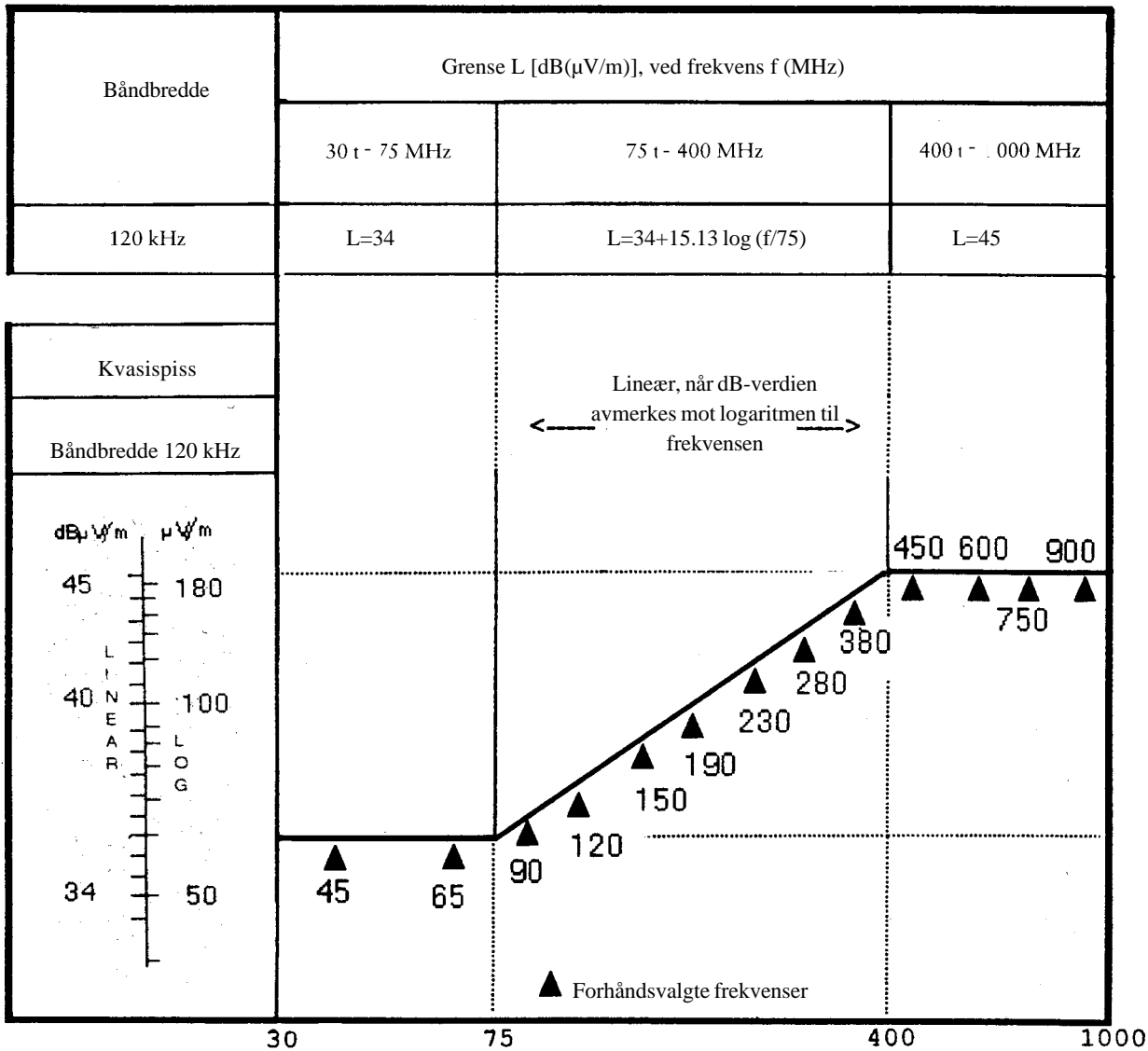
Frekvens i MHz - logaritmisk skala

Se vedlegg I nr. 6.3.2.1

Tillegg 4

Referansegrenseverdier for smalbandet elektromagnetisk emisjon fra kjøretøyer

Avstand mellom antenne og kjøretøy: 3 m



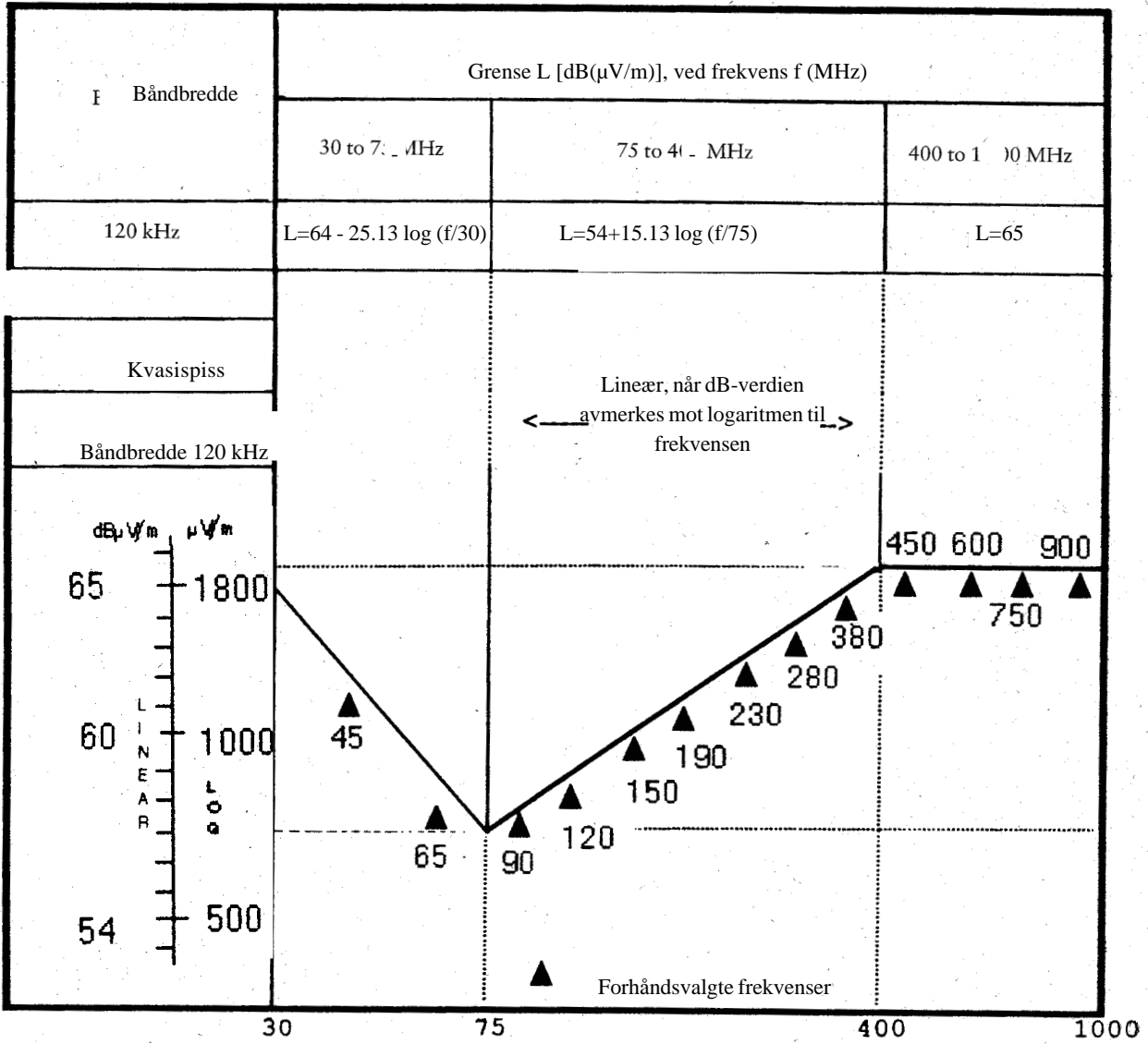
Frekvens i MHz - logaritmisk skala

Se vedlegg I nr. 6.3.2.2

Tillegg 5

Referansegrenseverdier for bredbåndet elektromagnetisk emisjon fra elektrisk/elektronisk delenhhet

Båndbredde



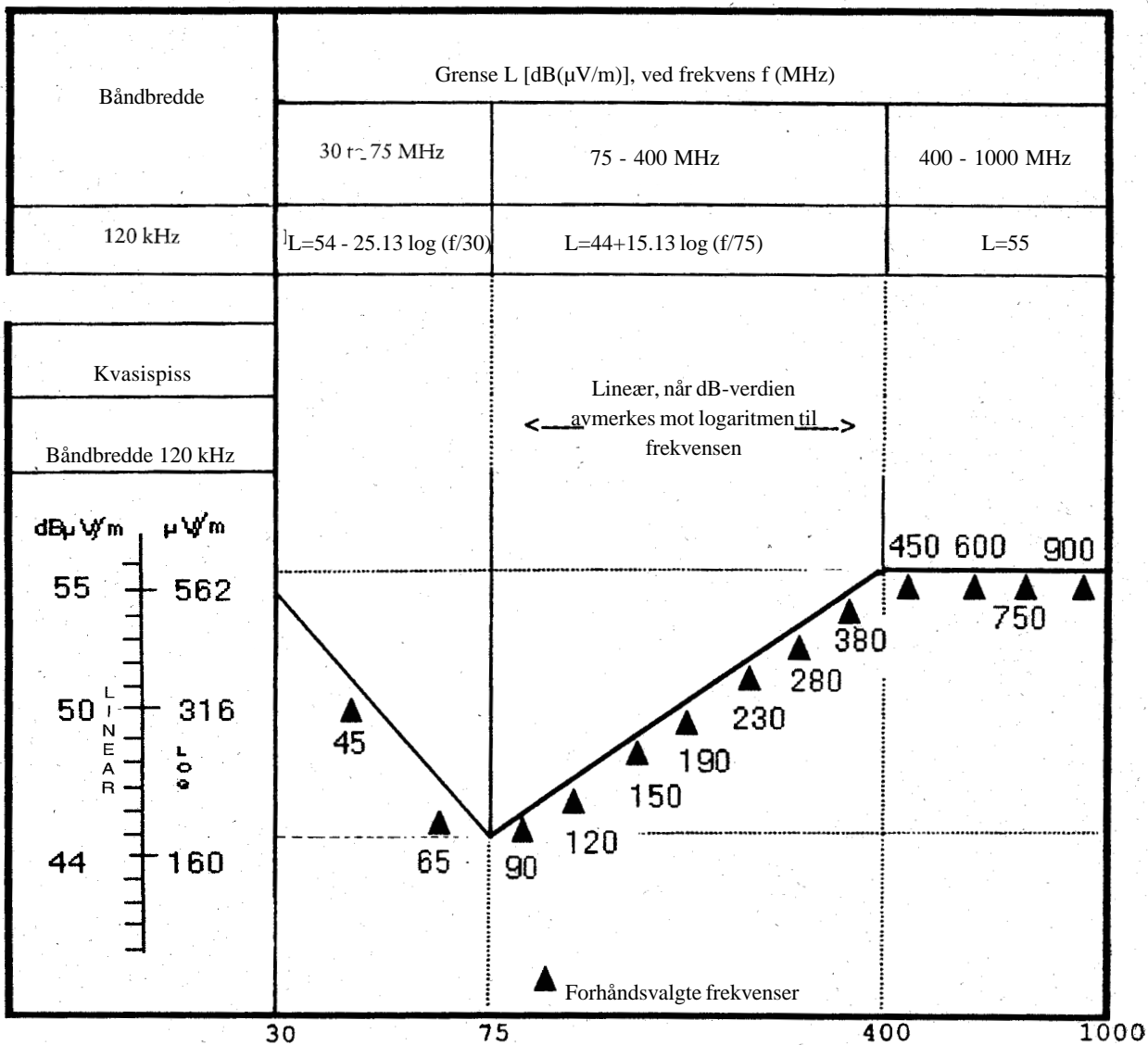
Frekvens i MHz - logaritmisk skala

Se vedlegg I nr. 6.5.2.1

Tillegg 6

Referansegrenseverdier for smalbandet elektromagnetisk emisjon fra elektrisk/elektronisk delenhet

Båndbredde

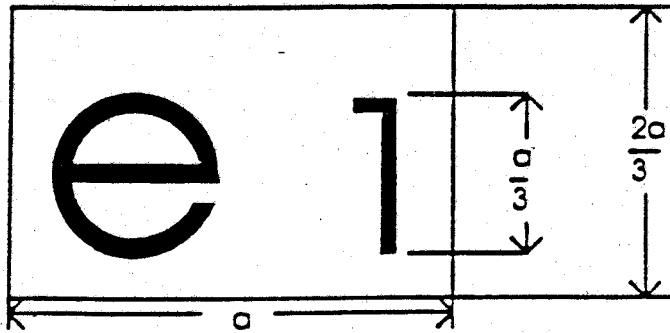


Frekvens i MHz - logaritmisk skala

Se vedlegg I nr. 6.6.2.1

## Tillegg 7

## Mønster for EØF-typegodkjenningsmerket

 $a \geq 6 \text{ mm}$ 

020148

Den elektriske/elektroniske delenheten påført EØF-typegodkjenningsmerket ovenfor, er en innretning som er gitt typegodkjenning i Tyskland (e1) under basisgodkjenningsnummeret 0148. De to første sifrene (02) angir at innretningen oppfyller kravene i direktiv 72/245/EØF, som endret ved dette direktiv.

Tallene er brukt bare som eksempel.

**VEDLEGG IIA**

**Opplysningsdokument nr. .... i samsvar med vedlegg I til direktiv 70/156/EØF(\*) med henblikk på EØF-typegodkjenning av et kjøretøy med hensyn til elektromagnetisk kompatibilitet (72/245/EØF), i samsvar med siste endring ved direktiv 95/.../EF**

Følgende opplysninger skal eventuelt gis i tre eksemplarer og omfatte en innholdsfortegnelse. Eventuelle tegninger skal være i hensiktsmessig målestokk i A4-format eller brettet til dette formatet, og være tilstrekkelig detaljerte. Eventuelle fotografier skal være tilstrekkelig detaljerte.

Dersom anleggene, delene eller de tekniske enhetene har elektroniske betjeningsinnretninger,

må opplysninger om virkemåte gis

**0. Allment**

0.1. Merke (produsentens firma):

0.2. Type og alminnelig(e) handelsbetegnelse(r):

0.3. Kjøretøyet er eventuelt slik merket for identifikasjon av type (b):

0.3.1. Merkingens plassering:

0.4. Kjøretøygruppe (c):

0.5. Produsentens navn og adresse:

0.8. Monteringsanleggets (monteringsanleggenes) adresse(r):

**1. Kjøretøyets allmenne spesifikasjoner**

1.1. Fotografier og/eller tegninger av en kjøretøytype:

1.6. Plassering og innretning av motor:

**3. Motor (q)**

3.1. Produsent:

3.1.1. Produsentens motorkode (påført motoren eller angitt på annen måte):

3.2.1.1. Arbeidsprinsipp: elektrisk tenning/kompresjonstening, firetakts/totakts<sup>(1)</sup>

3.2.1.2. Antall sylindere og deres innretning:

3.2.1.8. Største netto effekt (t): ..... kW ved ..... min<sup>-1</sup>

3.2.4. Drivstofftilførsel

3.2.4.1. Ved forgasser(e): ja/nei<sup>(1)</sup>

3.2.4.1.3. Antall:

(\*) Numrene og fotnotene i dette opplysningsdokument tilsvare dem som er brukt i vedlegg 1 til direktiv 70/156/EØF. Numre som ikke er relevante for dette direktivs formål, er utelatt.

(<sup>1</sup>) Stryk det som ikke passer.



- 3.2.4.2. Ved drivstoffinnsprøyting (bare ved kompresjonstenning): ja/nei<sup>(1)</sup>
  - 3.2.4.2.1. Beskrivelse av anlegget:
- 3.2.4.3. Ved drivstoffinnsprøyting (bare ved elektrisk tenning): ja/nei<sup>(1)</sup>
  - 3.2.4.3.4. Beskrivelse av anlegget:
- 3.2.5. Elektrisk anlegg
  - 3.2.5.1. Nominell spenning: ..... V, positiv/negativ kopling til jord<sup>(1)</sup>
  - 3.2.5.2. Generator:
    - 3.2.5.2.1. Type:
    - 3.2.5.2.2. Nominell effekt: ..... VA
  - 3.2.6. Tening:
    - 3.2.6.2. Type(r):
    - 3.2.6.3. Virkemåte:
- 3.3. Elektrisk motor:
  - 3.3.1. Type (vikling, magnetisering):
    - 3.3.1.1. Største effekt over 1 time: ..... kW
- 4. **Kraftoverføring (v)**
  - 4.2. Type (mekanisk, hydraulisk, elektrisk osv.):
    - 4.2.1. Kort beskrivelse av eventuelle elektriske/elektroniske deler:
- 6. **Hjuloppheng**
  - 6.2.2. Kort beskrivelse av eventuelle elektriske/elektroniske deler:
- 7. **Styring**
  - 7.2.2.1. Kort beskrivelse av eventuelle elektriske/elektroniske deler:
  - 7.2.6. Eventuelle justeringsmuligheter og justeringsmåte for styreinretningens betjeningsinnretning(er):
- 8. **Bremser**
  - 8.5. For kjøretøyer med blokkeringsfrie innretninger: beskrivelse av systemets virkemåte (herunder eventuelle elektroniske deler), blokkdiagram over det elektriske anlegget, diagram over de hydrauliske eller pneumatiske kretser:
- 9. **Karosseri**
  - 9.1. Karosseritype:

<sup>(1)</sup> Stryk det som ikke passer.

- 9.5. Frontrute og andre ruter:
  - 9.5.2.3. Kort beskrivelse av eventuelle elektriske/elektroniske deler i ruteheismekanismen:
- 9.6. Vindusviskere
  - 9.6.1. Detaljert teknisk beskrivelse (med fotografier eller tegninger):
- 9.8. Avisings- og avduggingsanlegg
  - 9.8.1. Detaljert teknisk beskrivelse (med fotografier eller tegninger):
- 9.9. Speil (spesifiser for hvert enkelt speil)
  - 9.9.6. Kort beskrivelse av eventuelle elektroniske deler i justeringsanlegget:
- 9.10.3. Seter
  - 9.10.3.4. Egenskaper: beskrivelse og tegning:
    - 9.10.3.4.2. justeringsanlegg:
    - 9.10.3.4.3. justerings- og låsemekanisme:
- 9.12. Bilbelter og/eller annet sikringsutstyr:
  - 9.12.3. Kort beskrivelse av eventuelle elektriske/elektroniske deler:
- 9.18. Radiostøydemping
  - 9.18.1. Beskrivelse og tegninger/fotografier av utformingen av og bestanddelene i den del av karosseriet som utgjør motorrommet, og den del av kupeen som ligger nærmest det:
  - 9.18.2. Tegninger eller fotografier av plasseringen av metalldeleer montert i motorrommet (f.eks. varmeanlegg, reservehjul, luftfilter, styremekanisme osv.):
  - 9.18.3. Oversikt over radiostøydempende utstyr, med tegning:
  - 9.18.4. Angivelse av nominelle verdier for likestrømsmotstand, og for eventuelle motstandstennkabler, den nominelle motstand per meter:
- 10. **Lys- og lyssignalinnretninger**
  - 10.5. Kort beskrivelse av eventuelle andre elektriske/elektroniske deler enn lyktene:
- 12. **Diverse**
  - 12.2. Sikringsinnretning mot uvedkommendes bruk av kjøretøyet:
    - 12.2.5. Kort beskrivelse av eventuelle elektriske/elektroniske deler:

*Tillegg 1*

Beskrivelse av det kjøretøyet som er valgt ut til å representere typen:

Karosseriform:

Høyre- eller venstreratt:

Akselavstand:

Valgfrie deler:

*Tillegg 2*

Relevant(e) prøvingsrapport(er) framlagt av produsenten eller godkjente/anerkjente laboratorier med henblikk på utferdigelse av typegodkjenningsdokumentet.

**VEDLEGG II B**

**Opplysningsdokument nr. .... med henblikk på EØF-typegodkjenning av en elektrisk/elektronisk delenhhet med hensyn til elektromagnetisk kompatibilitet (72/245/EØF), sist endret ved direktiv 95/.../EF**

Følgende opplysninger skal eventuelt gis i tre eksemplarer og omfatte en innholdsfortegnelse. Eventuelle tegninger skal være i hensiktsmessig målestokk i A4-format eller brettet til dette formatet, og være tilstrekkelig detaljerte. Eventuelle fotografier skal være tilstrekkelig detaljerte. Dersom anleggene, delene eller de tekniske enhetene har elektroniske betjeningsinnretninger, må opplysninger om virkemåte gis.

**0. Allment**

- 0.1. Merke (produsentens firma):
- 0.2. Type og handelsbetegnelse(r):
- 0.5. Produsentens navn og adresse:
- 0.7. For deler og tekniske enheter, plassering av og festemåte for EØF-typegodkjenningmerket:
- 0.8. Monteringsanleggets (monteringsanleggenes) adresse(r):
- 1. **Denne elektriske/elektroniske delenhhet skal godkjennes som del/teknisk enhet(\*)**
- 2. **Eventuelle restriksjoner på bruken og vilkår for monteringen:**

*Tillegg 1*

Beskrivelse av den elektriske/elektroniske delenhheten som er valgt ut til å representere typen:

*Tillegg 2*

Relevant(e) prøvingsrapport(er) framlagt av produsenten eller godkjente/anerkjente laboratorier med henblikk på utferdigelse av typegodkjenningsdokumentet.

(\*) Stryk det som ikke passer.

**VEDLEGG III A****MØNSTER****(Største format: A4 (210 × 297 mm))****EØF-TYPEGODKJENNINGS-DOKUMENT**

Myndighetens stempel

Melding om:

- typegodkjenning<sup>(1)</sup>,
- utvidelse av typegodkjenning<sup>(1)</sup>,
- nektelse av typegodkjenning<sup>(1)</sup>,
- tilbakekalling av typegodkjenning<sup>(1)</sup>,

for en type kjøretøy/del/teknisk enhet<sup>(1)</sup> med hensyn til direktiv 72/245/EØF, i samsvar med siste endring ved direktiv .../.../EF.

Typegodkjenningsnummer:

Bakgrunnen for utvidelsen:

## DEL I

- 0.1. Merke (produsentens firma):
- 0.2. Type og alminnelig(e) handelsbetegnelse(r):
- 0.3. Kjøretøyet/delen/den tekniske enheten<sup>(1)</sup>(<sup>2</sup>) er eventuelt slik merket for identifikasjon av type:
- 0.3.1. Merkingens plassering:
- 0.4. Kjøretøygruppe<sup>(3)</sup>:
- 0.5. Navn og adresse til produsenten:
- 0.7. Plassering av og festemåte for EØF-typegodkjenningsmerket for deler og tekniske enheter:
- 0.8. Monteringsanleggets (monteringsanleggenes) adresse(r):

## DEL II

1. Utfyllende opplysninger: se tillegget
2. Teknisk instans ansvarlig for å gjennomføre prøvingene:
3. Dato for prøvingsrapport:
4. Prøvingsrapportens nummer:
5. Eventuelle merknader: se tillegg
6. Sted:
7. Dato:
8. Underskrift:
9. Indeksen for den opplysningspakken som er inngitt til godkjenningsmyndigheten, og som utleveres på adnmodning, er vedlagt.

<sup>(1)</sup> Stryk det som ikke passer.

<sup>(2)</sup> Dersom merkingen for identifikasjon av typen omfatter tegn som ikke er aktuelle for beskrivelse av det kjøretøy, den del eller den tekniske enhet som omfattes av dette opplysnings-/typegodkjenningsdokument, skal slike tegn i dokumentasjonen angis med symbolet «?» (f.eks.: ABC??123??).

<sup>(3)</sup> Som definert i vedlegg IIA til direktiv 70/156/EØF.

*Tillegg til EØF-typegodkjenningsdokument nr.*

*...om typegodkjenning av et kjøretøy i henhold til direktiv 72/245/EØF, i samsvar med siste endring ved direktiv 95/.../EF*

1. Utfyllende opplysninger:
  - 1.1. Eventuelt spesialutstyr i henhold til vedlegg IV til dette direktiv: (f.eks. ...)
  - 1.2. Det elektriske anleggets nominelle spenning: .... V, positiv/negativ til jord
  - 1.3. Karosseritype:
  - 1.4. Liste over elektroniske anlegg montert i de(t) kjøretøy(er) som har vært prøvd, ikke begrenset til punktene i opplysningsdokumentet: (se tillegg 1 til vedlegg II):
  - 1.5. Godkjent/anerkjent laboratorium (for dette direktivs formål) som er ansvarlig for å gjennomføre prøvingen:
5. Merknader:

(f.eks. gyldig både for kjøretøyer med høyre- og venstreratt).

**VEDLEGG III B****MØNSTER**

(Største format: A4 (210 × 297 mm))

**EØF-TYPEGODKJENNINGSdokUMENT**

Myndighetens stempel

Melding om:

- typegodkjenning<sup>(1)</sup>,
- utvidelse av typegodkjenning<sup>(1)</sup>,
- nektelse av typegodkjenning<sup>(1)</sup>,
- tilbakekalling av typegodkjenning<sup>(1)</sup>,

for en type kjøretøy/del/teknisk enhet<sup>(1)</sup> med hensyn til direktiv 72/245/EØF, i samsvar med siste endring ved direktiv .../.../EF.

Typegodkjenningsnummer:

Bakgrunnen for utvidelsen:

**DEL I**

- 0.1. Merke (produsentens firma):
- 0.2. Type og alminnelig(e) handelsbetegnelse(r):
- 0.3. Kjøretøyet/delen/den tekniske enheten<sup>(1)</sup>(<sup>2</sup>) er eventuelt slik merket for identifikasjon av type:
- 0.3.1. Merkingens plassering:
- 0.4. Kjøretøygruppe<sup>(3)</sup>:
- 0.5. Navn og adresse til produsenten:
- 0.7. Plassering av og festemåte for EØF-typegodkjenningsmerket for deler og tekniske enheter:
- 0.8. Monteringsanleggets (monteringsanleggenes) adresse(r):

**DEL II**

1. Utfyllende opplysninger: se tillegget
2. Teknisk instans ansvarlig for å gjennomføre prøvingene:
3. Dato for prøvingsrapport:
4. Prøvingsrapportens nummer:
5. Eventuelle merknader: se tillegg
6. Sted:
7. Dato:
8. Underskrift:
9. Indeksen for den opplysningspakken som er inngitt til godkjenningsmyndigheten, og som utleveres på anmodning, er vedlagt.

<sup>(1)</sup> Stryk det som ikke passer.

<sup>(2)</sup> Dersom merkingen for identifikasjon av typen omfatter tegn som ikke er aktuelle for beskrivelse av det kjøretøy, den del eller den tekniske enhet som omfattes av dette opplysnings-/typegodkjenningsdokument, skal slike tegn i dokumentasjonen angis med symbolet «?» (f.eks.: ABC??123??).

<sup>(3)</sup> Som definert i vedlegg IIA til direktiv 70/156/EØF.

*Tillegg til EØF-typegodkjenningsdokument nr. ...*

*om typegodkjenning av en elektrisk/elektronisk delenhets i henhold til direktiv 72/245/EØF, i samsvar med siste endring ved direktiv 95/.../EF*

1. Utfyllende opplysninger:
  - 1.1. Det elektriske anleggets nominelle spenning: .... V, positiv/negativ til jord
  - 1.2. Denne elektriske/elektroniske enhet kan benyttes i enhver kjøretøytype bare med følgende begrensninger:
    - 1.2.1. Eventuelle vilkår for monteringen:
  - 1.3. Denne elektriske/elektroniske enhet kan bare benyttes i følgende kjøretøytyper:
    - 1.3.1. Eventuelle vilkår for monteringen:
  - 1.4. Følgende særskilte prøvingsmetode(r) og følgende frekvensbånd er benyttet for å bestemme immuniteten (angi nøyaktig hvilken av metodene fra vedlegg IX som er benyttet)
  - 1.5. Godkjent/anerkjent laboratorium (for dette direktivs formål) som er ansvarlig for prøvingen:
5. Merknader:



## VEDLEGG IV

### METODE FOR MÅLING AV BREDBÅNDET ELEKTROMAGNETISK EMISJON FRA KJØRETØYER

#### 1. Generelt

1.1. Prøvmingsmetoden beskrevet i dette vedlegg får anvendelse bare på kjøretøyer.

#### 1.2. Måleutstyr

Måleutstyret skal oppfylle kravene i publikasjon nr. 16-1 (93) fra Den internasjonale spesialkomité for radiostøy (CISPR).

Etter dette vedlegg skal det benyttes en kvasi-maksimalverdidetektor til måling av bredbåndet elektromagnetisk emisjon, eller dersom det brukes en maksimalverdidetektor, skal det benyttes en passende korreksjonsfaktor, avhengig av tenningsfrekvensen.

#### 1.3. Prøvmingsmetode

Denne prøving er beregnet på måling av bredbåndet elektromagnetisk emisjon fra gnisttenningssystemer.

To alternative avstander for referanseantennene er tillatt: 10 eller 3 m fra kjøretøyet. I begge tilfeller skal kravene i nr. 3 i dette vedlegg være oppfylt.

#### 2. Måleresultater

Måleresultatene skal uttrykkes i dB mikrovolt/m ( $\mu\text{V/m}$ ) i båndbredden 120 kHz. Dersom den faktiske båndbredden  $B$  (uttrykt i kHz) på måleapparatet avviker fra 120 kHz, skal de avleste verdiene i  $\mu\text{V/m}$  omregnes til båndbredden 120 kHz ved å multiplisere med faktoren  $120/B$ .

#### 3. Målested

3.1. Målestedet skal være et plant, åpent område fritt for elektromagnetisk reflekterende flater innenfor en sirkel med en radius på minst 30 m målt fra et punkt midtveis mellom kjøretøyet og antennen (se figur 1 i tillegg 1 til dette vedlegg).

3.2. Måleutstyret, målehytten eller kjøretøyet som utstyret er plassert i, kan befinne seg på målestedet, men bare innenfor det tillatte området vist i figur 1 i tillegg 1 til dette vedlegg.

Det er tillatt å ha andre måleantennene innenfor måleområdet, i en avstand på minst 10 m fra den mottakende antennen og kjøretøyet som prøves, forutsatt at det kan godtgjøres at prøvmingsresultatene ikke vil påvirkes.

3.3. Det kan benyttes et lukket anlegg til prøvingene dersom det kan godtgjøres at det er korrelasjon mellom resultatene derfra og et utendørs målested. Lukkede prøvmingsanlegg må ikke oppfylle andre dimensjonskrav i figur 1 i tillegg 1 til dette direktiv enn kravet til avstand mellom antennen og kjøretøyet og til antennens høyde. For slike anlegg må heller ikke støyen fra omgivelsene kontrolleres før eller etter prøvingen som angitt i nr. 3.4 i dette vedlegg.

## 3.4. Omgivelser

For å sikre at det ikke forekommer noe uvedkommende støy eller signaler av styrke tilstrekkelig til å påvirke målingen, skal målingene som gjelder omgivelsene foretas før og etter selve prøvingen. Dersom kjøretøyet er på plass når målingen av støyen fra omgivelsene finner sted, vil det være nødvendig å sikre at eventuell emisjon fra kjøretøyet ikke påvirker målingene som gjelder omgivelsene i betydelig grad, for eksempel ved å fjerne kjøretøyet fra prøvingsområdet, ta ut tenningsnøkkelen eller utkoble batteriet. I begge målingene skal uvedkommende støy eller signaler være minst 10 dB under referansegrenseverdiene oppgitt i henholdsvis nr. 6.2.2.1 eller 6.2.2.2 i vedlegg I, bortsett fra tillatte sendinger av smalbandssignaler i omgivelsene.

4. **Kjøretøyets tilstand under prøvingene**

## 4.1. Motoren

Motoren skal gå med normal driftstemperatur og girkassen skal være i fristilling. Dersom dette av praktiske grunner ikke er mulig, kan produsenten og prøvingsmyndighetene i fellesskap bli enige om alternative løsninger. Det skal sikres at innretningen som gir det egnede motorturtall under prøvingen ikke påvirker den elektromagnetiske strålingen. Ved hver måling skal motorens turtall være:

Motortype	Målemetode	
	Kvasi-spissmåling	Spissmåling
Elektrisk tenning	Motorturtall	Motorturtall
Én sylinder	2 500 o/min $\pm$ 10 %	2 500 o/min $\pm$ 10 %
Flere sylindrer	1 500 o/min $\pm$ 10 %	1 500 o/min $\pm$ 10 %

4.2. Prøving skal ikke foretas når det faller regn eller annen nedbør på kjøretøyet eller innen ti minutter etter at slik nedbør har stanset.

5. **Antennetype, plassering og retning**

## 5.1. Antennetype

Enhver type antenne kan brukes, forutsatt denne kan kalibreres mot en referanseantenne. Metoden beskrevet i CISPR-publikasjon nr. 12, 3. utgave, vedlegg A, kan brukes til å kalibrere antennen.

## 5.2. Måleavstand og -høyde

## 5.2.1. Høyde

## 5.2.1.1. Prøving i 10 m avstand

Antennens fasemidtpunkt skal være  $3,0 \pm 0,05$  m over det planet kjøretøyet står på.

## 5.2.1.2. Prøving i 3 m avstand

Antennens fasemidtpunkt skal være  $1,80 \pm 0,05$  m over det planet kjøretøyet står på.

5.2.1.3. Ingen av antennens mottakende deler skal befinne seg mer enn 0,25 m over det planet kjøretøyet står på.

## 5.2.2. Måleavstand

## 5.2.2.1. Prøving i 10 m avstand

Den vannrette avstanden fra antennens spiss eller fra et annet passende punkt som er bestemt under kalibreringsrutinen beskrevet i nr. 5.1 i dette vedlegg, til kjøretøyets utvendige flate skal være  $10,0 \pm 0,2$  m.

## 5.2.2.2. Prøving i 3 m avstand

Den vannrette avstanden fra antennens spiss eller fra et annet passende punkt som er bestemt under kalibreringsrutinen beskrevet i nr. 5.1 i dette vedlegg, til kjøretøyets utvendige flate skal være  $3,0 \pm 0,05$  m.

5.2.2.3. Dersom prøvingen foretas i et lukket anlegg som er avskjermet mot elektromagnetiske radiofrekvenser, skal ingen av antennens mottakende deler befinne seg mindre enn 1,0 m fra noe materiale som absorberer radiofrekvenser og ikke mindre enn 1,5 m fra det lukkede anleggets vegg. Det må ikke finnes noe absorberende materiale mellom den mottakende antennen og kjøretøyet som prøves.

## 5.3. Antennens plassering i forhold til kjøretøyet

Antennen skal plasseres vekselvis på venstre og høyre side av kjøretøyet, parallelt med kjøretøyets symmetriplan i lengderetningen og på linje med motorens midtpunkt (se figur 1 i tillegg 1 til dette vedlegg).

## 5.4. Antennens retning

I hvert av målepunktene skal det foretas målinger med antennen i vannrett og loddrett polarisasjon (se figur 2 i tillegg 1 til dette vedlegg).

## 5.5. Avleste verdier

Den høyeste av fire målinger gjort i samsvar med nr. 5.3 og 5.4 for hver enkeltfrekvens under prøvingen skal anses som måleresultatet for den aktuelle frekvens.

6. **Frekvenser**

## 6.1. Målinger

Målinger skal foretas i hele frekvensområdet 30-1 000 MHz. For å kontrollere at kjøretøyet oppfyller kravene i dette vedlegg, skal prøvingsmyndigheten foreta prøvinger i inntil 13 frekvenser i området, 45, 65, 90, 120, 150, 190, 230, 280, 380, 450, 600, 750, 900 MHz. Dersom referansegrenseverdien overskrides under prøvingen, skal det foretas undersøkelser for å fastslå at dette skyldes kjøretøyet og ikke støy fra omgivelsene.

6.1.1. Grensene gjelder i hele frekvensområdet 30-1 000 MHz.

6.1.2. Målinger kan gjennomføres med enten kvasi-maksimalverdi- eller maksimalverdidetektor. Grensene gitt i vedlegg I nr. 6.2. og 6.5 gjelder for kvasi-spissmåling. Dersom det benyttes spissmåling, legges det til 38 dB for 1 MHz båndbredde eller det trekkes fra 22 dB for 1 kHz båndbredde.

## 6.2. Toleranser

Enkeltfrekvens (MHz)	Toleranse (MHz)
45, 65, 90, 120, 150, 190 og 230	$\pm 5$
280, 380, 450, 750 og 900	$\pm 20$

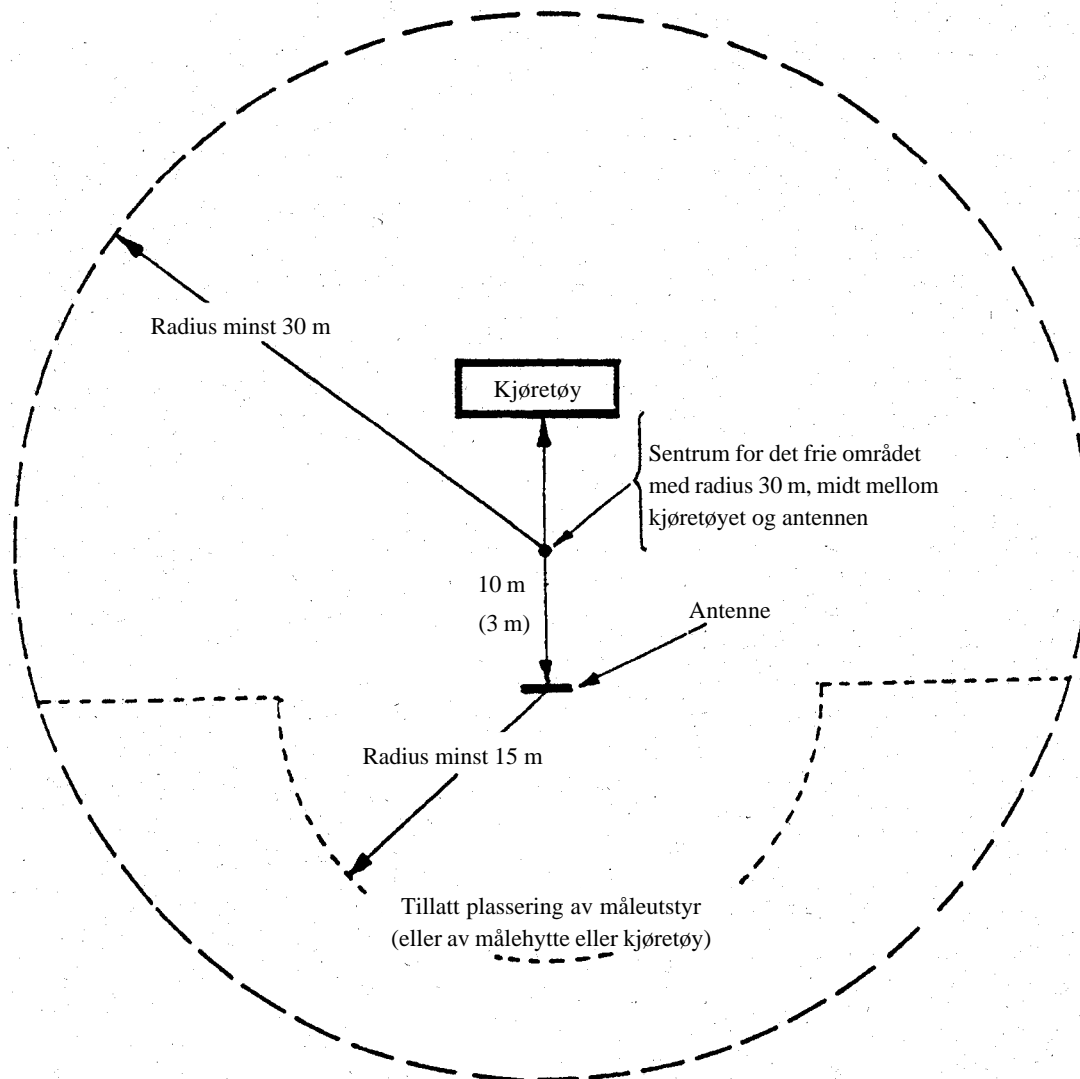
Toleransene gjelder for de oppgitte frekvensene og har som hensikt å unngå støy fra sendinger på eller nær de nominelle enkeltfrekvensene under målingen.

Tillegg 1

Figur 1

PRØVINGSOMRÅDE FOR KJØRETØYET

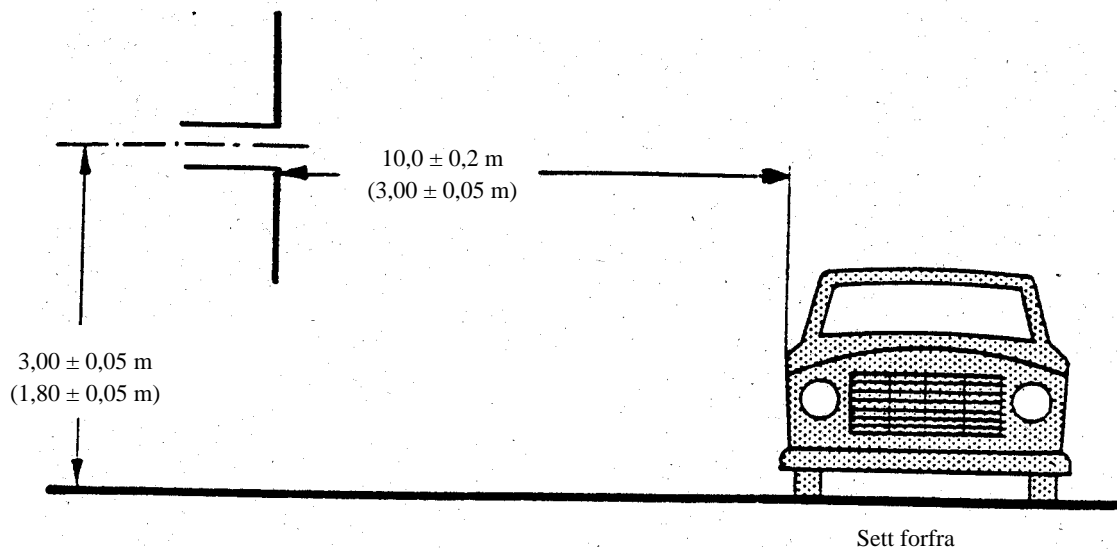
Plant, åpent område fritt for elektromagnetisk reflekterende flater



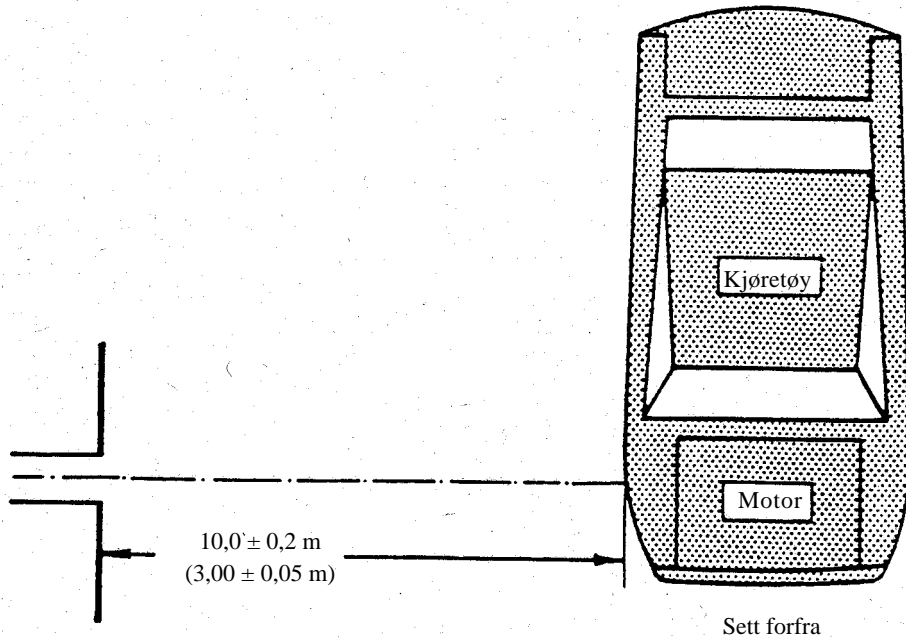
## Tillegg 1

Figur 2

## ANTENNENS PLASSERING I FORHOLD TIL KJØRETØYET



Dipolantenne plassert for å måle den loddrette del av strålingen



Dipolantenne plassert for å måle den vannrette del av strålingen

## VEDLEGG V

### METODE FOR MÅLING AV SMALBÅNDET ELEKTROMAGNETISK EMISJON FRA KJØRETØYER

#### 1. Generelt

1.1. Prøvmingsmetoden beskrevet i dette vedlegg får anvendelse bare på kjøretøyer.

#### 1.2. Måleutstyr

Måleutstyret skal oppfylle kravene i publikasjon nr. 16-1 (93) fra Den internasjonale spesialkomité for radiostøy (CISPR).

I dette vedlegg skal det benyttes en middelve-di- eller maksimalverdidetektor til måling av smalbåndet elektromagnetisk emisjon.

#### 1.3. Prøvmingsmetode

1.3.1. Formålet med denne prøvingen er å måle smalbåndet elektromagnetisk emisjon, for eksempel fra systemer basert på en mikroprosessor eller en annen smalbåndskilde.

1.3.2. Som et første trinn skal strålingsnivået i FM-frekvensbåndet (88-108 MHz) måles ved kjøretøyets radioantenne med det utstyret som er angitt i nr. 1.2. Dersom nivået angitt i nr. 6.3.2.4 i vedlegg I ikke overskrides, skal kjøretøyet anses å oppfylle kravene i dette vedlegg med hensyn til elektromagnetiske forstyrrelser, og det er ikke nødvendig å gjennomføre en fullstendig prøving.

1.3.3. Ved gjennomføring av den fullstendige prøvingen er to alternative antenneavstander tillatt, 10 m eller 3 m til kjøretøyet. I begge tilfeller skal kravene i nr. 3 i dette vedlegg være oppfylt.

#### 2. Måleresultater

Måleresultatene skal uttrykkes i dB mikrovolt/m ( $\mu\text{V/m}$ ).

#### 3. Målested

3.1. Målestedet skal være et plant, åpent område fritt for elektromagnetisk reflekterende flater innenfor en sirkel med en radius på minst 30 m målt fra et punkt midtveis mellom kjøretøyet og antennen (se figur 1 i tillegg 1 til dette vedlegg).

3.2. Måleutstyret, målehytten eller kjøretøyet som utstyret er plassert i, kan befinne seg på målestedet, men bare innenfor det tillatte området vist i figur 1 i tillegg 1 til vedlegg IV.

Det er tillatt å ha andre måleantenner innenfor måleområdet, i en avstand på minst 10 m fra den mottakende antennen og kjøretøyet som prøves, forutsatt at det kan godtgjøres at prøvmingsresultatene ikke vil påvirkes.

3.3. Det kan benyttes et lukket anlegg til prøvingene dersom det kan godtgjøres at det er korrelasjon mellom resultatene derfra og et utendørs målested. Lukkede prøvmingsanlegg må ikke oppfylle andre dimensjonskrav i figur 1 i tillegg 1 til vedlegg IV enn kravet til avstand mellom antennen og kjøretøyet og til antennens høyde. For slike anlegg må heller ikke støyen fra omgivelsene kontrolleres før eller etter prøvingen som angitt i nr. 3.4 i dette vedlegg.

### 3.4. Omgivelser

For å sikre at det ikke forekommer noe uvedkommende støy eller signaler av styrke tilstrekkelig til å påvirke målingen, skal målingene som gjelder omgivelsene foretas før og etter selve prøvingen. Det vil være nødvendig å sikre at eventuell emisjon fra kjøretøyet ikke påvirker målingene som gjelder omgivelsene i betydelig grad, for eksempel ved å fjerne kjøretøyet fra prøvingsområdet, ta ut tenningsnøkkelen eller utkoble batteriet (-ene). I begge målingene skal uvedkommende støy eller signaler være minst 10 dB under referansegrenseverdiene oppgitt i henholdsvis nr. 6.3.2.1 eller 6.3.2.2 i vedlegg I, bortsett fra tillatte sendinger av smalbåndssignaler i omgivelsene.

## 4. Kjøretøyets tilstand under prøvingen

4.1. Kjøretøyets elektroniske systemer skal befinne seg i den driftstilstand som er normal for kjøretøyet når det står stille.

4.2. Tenningen skal være koplet inn. Motoren skal ikke være i gang.

4.3. Prøving skal ikke foretas når det faller regn eller annen nedbør på kjøretøyet eller innen ti minutter etter at slik nedbør har stanset.

## 5. Antennetype, plassering og retning

### 5.1. Antennetype

Enhver type antenne kan brukes, forutsatt denne kan kalibreres mot en referanseantenne. Metoden beskrevet i CISPR-publikasjon nr. 12, 3. utgave, vedlegg A, kan brukes til å kalibrere antennen.

### 5.2. Måleavstand og -høyde

#### 5.2.1. Målehøyde

##### 5.2.1.1. Prøving i 10 m avstand

Antennens fasemidtpunkt skal være  $3,0 \pm 0,05$  m over det planet kjøretøyet står på.

##### 5.2.1.2. Prøving i 3 m avstand

Antennens fasemidtpunkt skal være  $1,80 \pm 0,05$  m over det planet kjøretøyet står på.

5.2.1.3. Ingen av antennens mottakende deler skal befinne seg mer enn 0,25 m over det planet kjøretøyet står på.

#### 5.2.2. Måleavstand

##### 5.2.2.1. Prøving i 10 m avstand

Den vannrette avstanden fra antennens spiss eller fra et annet passende punkt som er bestemt under kalibreringsrutinen beskrevet i nr. 5.1 i dette vedlegg, til kjøretøyets utvendige flate skal være  $10,0 \pm 0,2$  m.

##### 5.2.2.2. Prøving i 3 m avstand

Den vannrette avstanden fra antennens spiss eller fra et annet passende punkt som er bestemt under kalibreringsrutinen beskrevet i nr. 5.1 i dette vedlegg, til kjøretøyets utvendige flate skal være  $3,0 \pm 0,05$  m.

5.2.2.3. Dersom prøvingen foretas i et lukket anlegg som er avskjermet mot elektromagnetiske radiofrekvenser, skal ingen av antennens mottakende deler befinne seg mindre enn 1,0 m fra noe materiale som absorberer radiofrekvenser og ikke mindre enn 1,5 m fra det lukkede anleggets vegg. Det må ikke finnes noe absorberende materiale mellom den mottakende antennen og kjøretøyet som prøves.

5.3. Antennens plassering i forhold til kjøretøyet

Antennen skal plasseres vekselvis på venstre og høyre side av kjøretøyet, parallelt med kjøretøyets symmetriplan og på linje med motorens midtpunkt (se figur 2 i tillegg 1 til vedlegg IV).

5.4. Antennens retning

I hvert av målepunktene skal det foretas målinger med antennen i vannrett og loddrett polarisasjon (se figur 2 i tillegg 1 til vedlegg IV).

5.5. Avleste verdier

Den høyeste av fire målinger gjort i samsvar med nr. 5.3 og 5.4 for hver enkeltfrekvens under prøvingen skal anses som måleresultatet for den aktuelle frekvens.

## 6. Frekvenser

6.1. Målinger skal foretas i hele frekvensområdet 30-1 000 MHz. Dette området skal deles inn i tretten frekvensbånd. I hvert bånd foretas måling ved én frekvens for å kontrollere at strålingen ligger innenfor de pålagte grenser. For å kontrollere at kjøretøyet oppfyller kravene i dette vedlegg, skal prøvingsmyndigheten foreta prøving ved én slik frekvens i hvert av de tretten følgende frekvensbåndene:

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

Dersom referansegrenseverdien overskrides under prøvingen, skal det foretas undersøkelser for å fastslå at dette skyldes kjøretøyet og ikke støy fra omgivelsene.



## VEDLEGG VI

### METODE FOR PRØVING AV KJØRETØYERS IMMUNITET MOT ELEKTROMAGNETISK STRÅLING

#### 1. Generelt

1.1. Prøvmingsmetoden beskrevet i dette vedlegg får anvendelse bare på kjøretøyer.

1.2. Prøvmingsmetode

Formålet med denne prøvingen er å påvise kjøretøyets immunitet mot påvirkning som kan svekke den umiddelbare kontrollen over kjøretøyet. Kjøretøyet skal utsettes for elektromagnetiske felt som beskrevet i dette vedlegg. Kjøretøyet skal overvåkes under prøvingene.

#### 2. Måleresultater

For prøvingen beskrevet i dette vedlegg skal feltstyrken uttrykkes i volt/m.

#### 3. Målested

Prøvmingsanlegget skal være i stand til å frambringe feltstyrker i frekvensområdene definert i dette vedlegg. Prøvmingsanlegget skal være i samsvar med nasjonale lovbestemmelser med hensyn til emisjon av elektromagnetiske signaler.

Det skal påses at kontroll- og overvåkingsutstyret ikke påvirkes av strålingsfeltene på en slik måte at prøvingene blir ugyldige.

#### 4. Kjøretøyets tilstand under prøvingene

4.1. Kjøretøyet skal være ulastet, med unntak av nødvendig prøvmingsutstyr.

4.1.1. Motoren skal normalt drive drivhjulene med en jevn hastighet på 50 km/t dersom det ikke foreligger noen teknisk grunn til at produsenten skal velge en annen hastighet. Kjøretøyet skal plasseres på et passende belastet dynamometer, eller dersom et dynamometer ikke er tilgjengelig, settes på isolerte akselstøtter som gir et minimum av bakkeklaring. Dersom det er nødvendig, kan drivakslene frakoples (f.eks. for lastebiler).

4.1.2. Frontlyktene skal ha nærlyset tent.

4.1.3. Lyktene for høyre eller venstre retningslys skal være i funksjon.

4.1.4. Alle andre systemer som påvirker førerens kontroll over kjøretøyet skal være i normal driftstilstand.

4.1.5. Kjøretøyet skal ikke være elektrisk tilknyttet målestedet, og det skal ikke opprettes noen forbindelse til kjøretøyet fra noe utstyr, unntatt den som kreves i nr. 4.1.1 eller 4.2. Dekkenes kontakt med prøvmingsområdet skal ikke anses som en elektrisk tilknytning.

4.2. Dersom det finnes elektriske/elektroniske anlegg som inngår i den direkte kontrollen av kjøretøyet, og som ikke virker under forholdene beskrevet i nr. 4.1, kan produsenten inngi en rapport eller annen tilleggsdokumentasjon til prøvmingsmyndigheten som viser at kjøretøyets elektriske/elektroniske anlegg oppfyller kravene i dette direktiv. Slike beviser skal inngå i typegodkjenningsdokumentene.

4.3. Ved overvåkingen av kjøretøyet skal det bare benyttes utstyr som ikke skaper støy. Kjøretøyets utvendige del og kupé skal overvåkes for å bestemme om kravene i dette vedlegg oppfylles (f.eks. ved bruk av videokamera(er)).

4.4. Kjøretøyet skal normalt stå med fronten mot en fast antenne. Dersom de elektroniske styreenhetene og tilhørende ledningsnett befinner seg hovedsakelig i kjøretøyets bakre del, bør prøvingen normalt foretas med fronten av kjøretøyet vendt bort fra antennen. Når det gjelder lange kjøretøyer (unntatt personbiler og lette nyttkjøretøyer) som har elektroniske styreenheter og tilhørende ledningsnett hovedsakelig mot midten av kjøretøyet, kan det bestemmes et referansepunkt (se nr. 5.4 i dette vedlegg) med utgangspunkt i enten kjøretøyets høyre eller venstre sideflate. Dette referansepunktet skal ligge på kjøretøyets midtpunkt i lengderetningen, eller på et punkt langs kjøretøyets side valgt av produsenten og vedkommende myndighet i fellesskap etter vurdering av de elektroniske systemers plassering og ledningsnettets utforming.

Slike prøvinger kan finne sted bare dersom kammerets fysiske utforming tillater det. Antennens plassering skal angis i prøvingsrapporten.

## 5. Feltgeneratorens type, plassering og retning

### 5.1. Type feltgenerator

5.1.1. Det skal velges (en) type(r) feltgenerator(er) som gir den ønskede feltstyrke på referansepunktet (se nr. 5.4 i dette vedlegg) ved de aktuelle frekvenser.

5.1.2. Feltgeneratoren(e) kan være (en) antenne(r) eller en overføringslinje.

5.1.3. Enhver feltgenerators konstruksjon og retning skal være slik at det produserte feltet polariseres fra 20 til 1 000 MHz vannrett eller loddrett.

### 5.2. Måleavstand og -høyde

#### 5.2.1. Målehøyde

5.2.1.1. Antennens fasemidtpunkt skal ikke være mindre enn 1,5 m over det planet kjøretøyet står på, eller ikke mindre enn 2,0 m over det planet kjøretøyet står på dersom høyden på kjøretøyets tak overstiger 3 m.

5.2.1.2. Ingen av antennens strålingsdeler skal befinne seg mindre enn 0,25 m over det planet kjøretøyet står på.

#### 5.2.2. Måleavstand

5.2.2.1. Tilnærmet reelle driftsvilkår oppnås best ved å plassere feltgeneratoren så langt unna kjøretøyet som praktisk mulig. Denne avstanden vil typisk være mellom 1 til 5 m.

5.2.2.2. Dersom prøvingen foretas i et lukket anlegg, må ingen av feltgeneratorens strålingsdeler befinne seg mindre enn 1,0 m fra noe materiale som absorberer radiofrekvenser og ikke mindre enn 1,5 m fra det lukkede anleggets vegg. Det må ikke finnes noe absorberende materiale mellom senderantennen og kjøretøyet som prøves.

### 5.3. Antennens plassering i forhold til kjøretøyet

5.3.1. Feltgeneratorens strålingsdeler må ikke være nærmere kjøretøyets utvendige karosseriflate enn 0,5 m.

5.3.2. Feltgeneratoren skal plasseres på kjøretøyets midtlinje (symmetriplan i lengderetningen).

- 5.3.3 Ingen del av overføringslinjen, unntatt det planet som kjøretøyet står på, må befinne seg nærmere noen del av kjøretøyet enn 0,5 m.
- 5.3.4. Enhver feltgenerator som er plassert over kjøretøyet, skal befinne seg midt over kjøretøyet og i minst 75 % av kjøretøyets lengde.
- 5.4. Referansepunkt
- 5.4.1. Med referansepunkt menes i dette vedlegg det punkt der feltstyrken måles og det bestemmes slik:
- 5.4.1.1. minst 2 m i vannrett retning fra antennens fasemidtpunkt, eller minst 1 m i loddrett retning fra overføringslinjens strålingsdel,
- 5.4.1.2. på kjøretøyets midtlinje (symmetriplan i lengderetningen),
- 5.4.1.3. i en høyde på  $1,0 \pm 0,05$  m over det planet kjøretøyet står på, eller  $2,0 \pm 0,05$  m dersom kjøretøyer i modellserien har en minste takhøyde på over 3 m.
- 5.4.1.4. Enten  $1,0 \pm 0,2$  m inne i kjøretøyet, målt fra skjæringspunktet mellom kjøretøyets frontrute og motorpanser (punkt C i tillegg 1 til dette vedlegg), eller
- $0,2 \pm 0,2$  m fra midtlinjen til kjøretøyets fremre aksel målt mot kjøretøyets midtpunkt (punkt D i tillegg 2 til dette vedlegg), idet den verdi velges som plasserer referansepunktet nærmest antennen.
- 5.5. Dersom det velges å utsette den bakre delen av kjøretøyet for stråling, skal referansepunktet bestemmes som i nr. 5.4. Kjøretøyet skal da stå med fronten vendt bort fra antennen og plasseres som om det var blitt snudd  $180^\circ$  rundt sitt midtpunkt, dvs. slik at avstanden fra antennen til kjøretøyets nærmeste utvendige karosseridel forblir den samme. Dette er illustrert i tillegg 3 til dette vedlegg.
6. **Prøvingskrav**
- 6.1. Frekvensområde, varighet, polarisasjon
- Kjøretøyet skal utsettes for elektromagnetisk stråling i frekvensområdet 20-1 000 MHz.
- 6.1.1. For å fastslå at kjøretøyet oppfyller kravene i dette vedlegg skal kjøretøyet prøves ved inntil 14 enkeltfrekvenser i dette området, f.eks.:
- 27, 45, 65, 90, 120, 150, 190, 230, 280, 380, 450, 600, 750 og 900 MHz.
- Utstyrets reaksjonstid under prøvingen skal vurderes og prøvingens varighet skal være tilstrekkelig til at utstyret under prøvingen kan reagere under normale forhold. Uansett må den ikke være under to sekunder.
- 6.1.2. Det skal benyttes bare én polarisasjonsmåte for hver frekvens (se nr. 5.1.3).
- 6.1.3. Alle andre prøvingsparametre skal være som definert i dette vedlegg.
- 6.1.4. Dersom et kjøretøy ikke består prøvingen beskrevet i nr. 6.1.1 i dette vedlegg, skal det kontrolleres at manglene ved kjøretøyet er påvist under relevante prøvingsvilkår og ikke skyldes forekomst av ukontrollerte felter.

## 7. Produksjon av nødvendig feltstyrke

### 7.1. Prøvingsmetode

7.1.1. For å oppnå de nødvendige prøvingsfeltnivåer benyttes den såkalte substitusjonsmetoden.

### 7.1.2. Kalibreringsfase

For å produsere den nødvendige feltstyrke ved referansepunktet for hver frekvens skal feltgeneratoren tilføres så mye spenning (etter framgangsmåten beskrevet i nr. 5) at prøvingsfeltstyrken oppnås uten at kjøretøyet er til stede i prøvingsområdet, og dette effektnivået eller et annet parameter direkte knyttet til bestemmelse av feltstyrken måles og registreres. Prøvingsfrekvensene skal ligge i området 20-1 000 MHz. Kalibreringen skal begynne ved 20 MHz og fortsette ved stadig høyere trinn som ikke er større enn 2 % av foregående frekvens, opp til 1 000 MHz. Disse resultatene skal brukes ved typegodkjenningsprøvinger med mindre det oppstår endringer i innretninger eller utstyr som gjør det nødvendig å gjenta framgangsmåten.

### 7.1.3. Prøvingsfase

Kjøretøyet skal deretter bringes inn i prøvingsanleggets felt og plasseres i samsvar med kravene i nr. 5. Feltgeneratoren tilføres den nødvendige spenning definert i nr. 7.1.2 for hver frekvens i samsvar med nr. 6.1.1.

7.1.4. Uansett hvilket parameter som ble valgt i nr. 7.1.2 for å bestemme feltet, skal det samme parameteret benyttes for å produsere feltstyrken under prøvingen.

7.1.5. Feltgeneratoren og dens innretning under prøvingen skal oppfylle de samme krav som benyttet i forbindelse med framgangsmåten beskrevet i nr. 7.1.2.

### 7.1.6. Feltstyrkemåler

Det skal brukes en egnet kompakt feltstyrkemåler for å bestemme feltstyrken under substitusjonsmetodens kalibreringsfase.

7.1.7. I substitusjonsmetodens kalibreringsfase skal feltstyrkemålerens fasesenter være plassert ved referansepunktet.

7.1.8. Dersom det benyttes en kalibrert mottakerantenne som feltstyrkemåler, skal verdiene avleses i tre innbyrdes ortogonale retninger og den tilsvarende isotrope verdi anses som feltstyrken.

7.1.9. For å ta hensyn til forskjellige kjøretøyeometrier kan det være nødvendig å fastsette en rekke antenneplasseringer eller referansepunkter for et gitt prøvingsanlegg.

### 7.2. Feltstyrkens utbredelse

7.2.1. I substitusjonsmetodens kalibreringsfase (før et kjøretøy tas inn på prøvingsområdet) skal feltstyrken i minst 80 % av kalibreringstrinnene være ikke mindre enn 50 % av den nominelle feltstyrken på følgende steder:

- a) for alle feltgeneratorer,  $0,5 \pm 0,05$  m på hver side av referansepunktet på en linje som går gjennom referansepunktet i samme høyde som referansepunktet, og vinkelrett på kjøretøyets symmetriplan i lengderetningen,
- b) for overføringslinjer,  $1,50 \pm 0,05$  m på en linje som går gjennom referansepunktet i samme høyde som referansepunktet og langs linjen til symmetriplanet i lengderetningen.

7.3. Kammerets resonans

Uansett vilkåret nevnt i nr. 7.2.1 må prøvinger ikke gjennomføres ved kammerets resonansfrekvenser.

7.4. Egenskaper til det prøvingssignal som skal produseres.

7.4.1. Kurvens største utslag

Prøvingssignalets største utslag skal være det samme som for en ikke-modulert sinusbølge hvis effektiv-verdi i volt/m er definert i nr. 6.4.2 i vedlegg I (se tillegg 4 til dette vedlegg).

7.4.2. Prøvingssignalets bølgeform

Prøvingssignalet skal være en sinusbølge med radiofrekvens, amplitudemodulert ved en sinusbølge på 1 kHz med en modulasjonsgrad  $m$  på  $0,8 \pm 0,04$ .

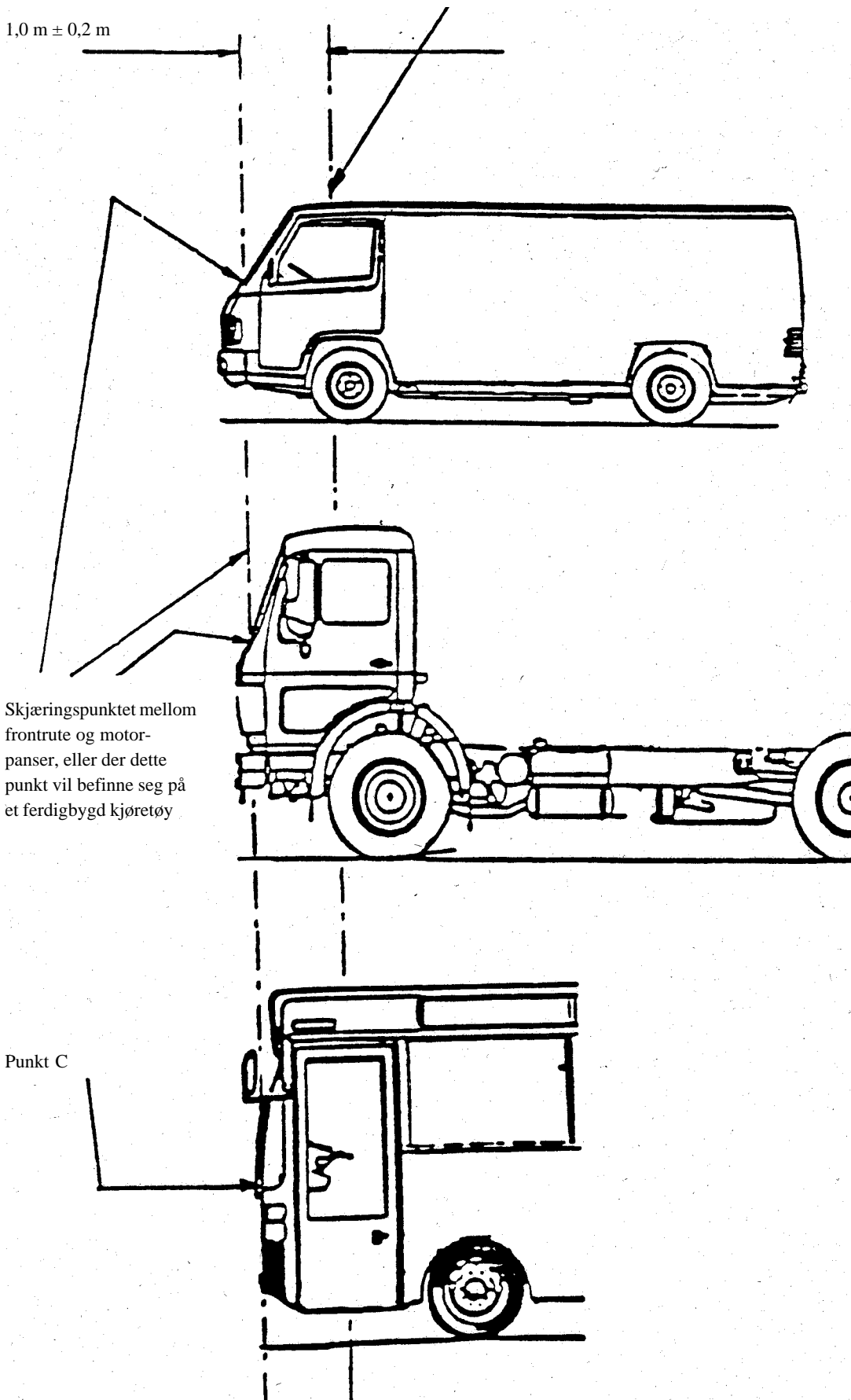
7.4.3. Modulasjonsgrad

Modulasjonsgraden  $m$  defineres slik:

$$m = \frac{\text{kurvens største utslag} - \text{minste utslag}}{\text{kurvens største utslag} + \text{minste utslag}}$$

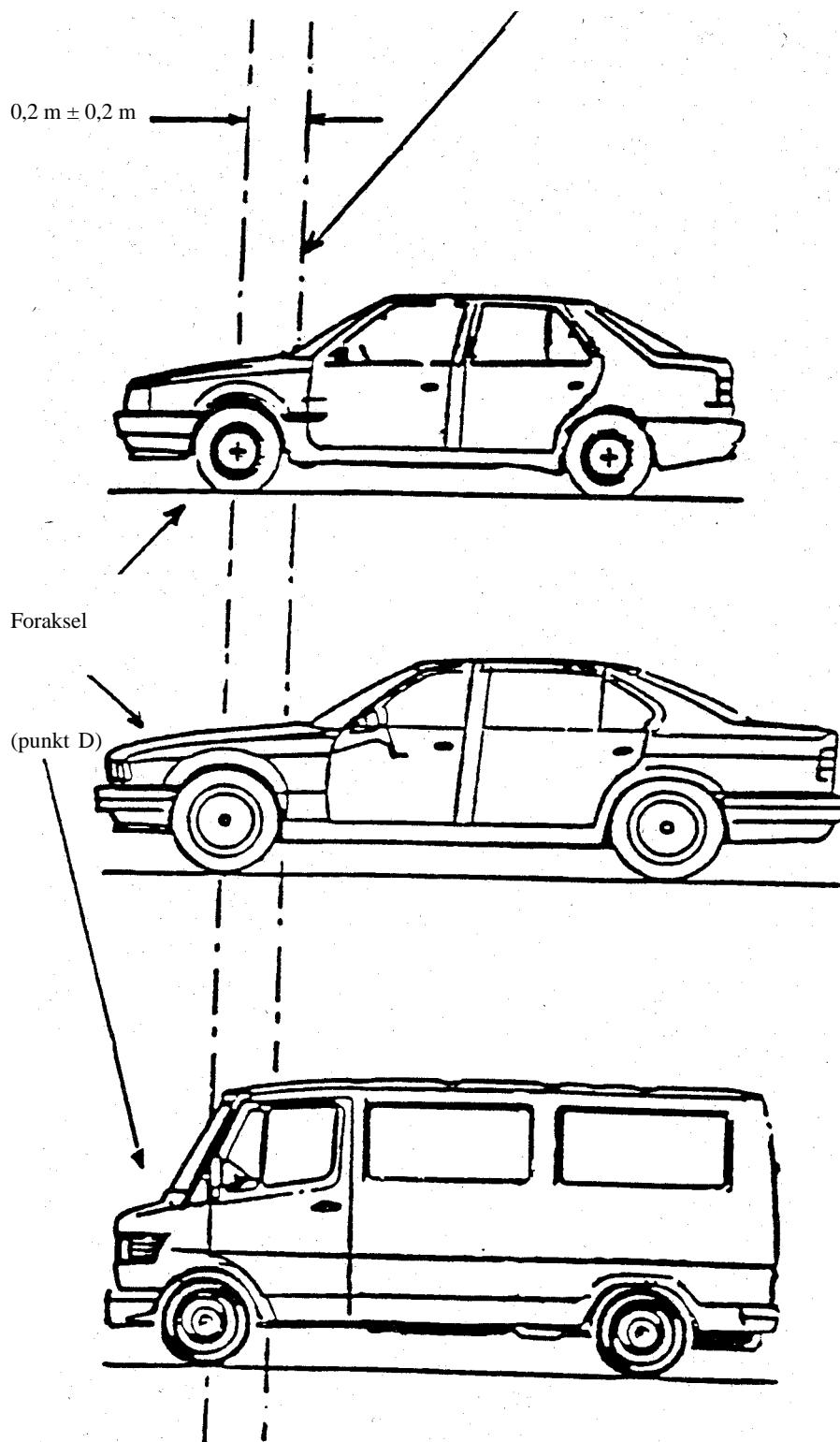
Tillegg 1

Referansepunktet er i dette plan



Tillegg 2

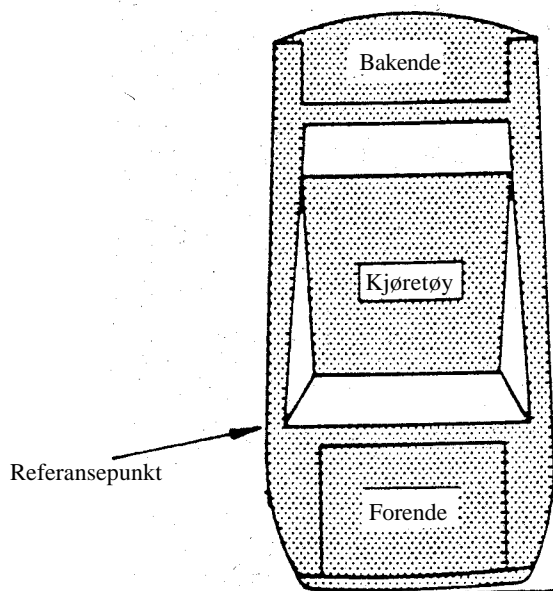
Referansepunktet er i dette plan



Tillegg 3

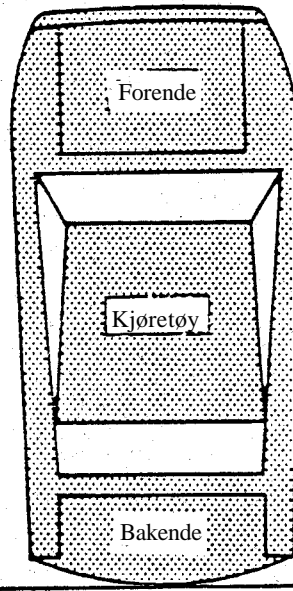
Første prøving

Referansepunkt fastlegges

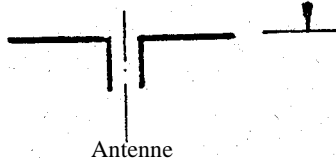


Andre prøving

Kjøretøyet vendes



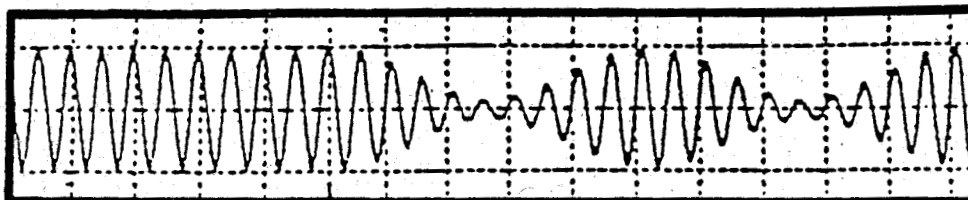
Avstanden mellom kjøretøy og antenne må holdes uendret





*Tillegg 4*

Egenskaper ved det produserte prøvingssignalet



Ikke-modulert sinusbølge med en effektiv-verdi som fastlagt i vedlegg I nr. 6.4.2

Prøvingssignal - 80 %, sinusbølge, amplitude-modulert; største utslag som for en ikke-modulert sinusbølge med en effektiv-verdi som fastlagt i vedlegg I nr. 6.4.2

## VEDLEGG VII

### METODE FOR MÅLING AV BREDBÅNDET ELEKTROMAGNETISK EMISJON FRA ELEKTRISKE/ELEKTRONISKE DELENHETER

#### 1. Generelt

1.1. Prøvmingsmetoden beskrevet i dette vedlegg kan anvendes på elektriske/elektroniske delenheter som deretter kan monteres i kjøretøyer som er i samsvar med vedlegg IV.

#### 1.2. Måleutstyr

Måleutstyret skal oppfylle kravene i publikasjon nr. 16-1 (93) fra Den internasjonale spesialkomité for radiostøy (CISPR).

Etter dette vedlegg skal det benyttes en kvasi-maksimalverdidetektor til måling av bredbåndet elektromagnetisk emisjon, eller dersom det brukes en maksimalverdidetektor, skal det benyttes en passende korreksjonsfaktor, avhengig av tenningsfrekvensen.

#### 1.3. Prøvmingsmetode

Formålet med denne prøvingen er å måle bredbåndet elektromagnetisk emisjon fra elektriske/elektroniske delenheter.

#### 2. Måleresultater

Måleresultatene skal uttrykkes i dB mikrovolt/m ( $\mu\text{V/m}$ ) i båndbredden 120 kHz. Dersom den faktiske båndbredden B (uttrykt i kHz) på måleapparatet avviker fra 120 kHz, skal de avleste verdiene i  $\mu\text{V/m}$  omregnes til båndbredden 120 kHz ved å multiplisere med faktoren  $120/B$ .

#### 3. Målested

3.1. Målestedet skal være i samsvar med kravene i publikasjon nr. 16-1 (93) fra Den internasjonale spesialkomité for radiostøy (CISPR) (se tillegg 1 til dette vedlegg).

3.2. Måleutstyret, målehytten eller kjøretøyet som måleutstyret er plassert i, kan befinne seg på målestedet, men bare innenfor det tillatte området vist i tillegg 1 til dette vedlegg.

3.3. Det kan benyttes et lukket anlegg til prøvingene dersom det kan godtgjøres at det er korrelasjon mellom prøvmingsanlegget og et målested utendørs. Lukkede prøvmingsanlegg må ikke oppfylle andre dimensjonskrav i figur 1 i tillegg 1 til dette direktiv enn kravet til avstand mellom antennen og den elektriske/elektroniske delenheten som prøves og til antennens høyde (se figur 1 og 2 i tillegg 2 til dette vedlegg).

#### 3.4. Omgivelser

For å sikre at det ikke forekommer noen uvedkommende støy eller signaler av styrke tilstrekkelig til å påvirke målingen, skal målingene foretas før og etter selve prøvingen. I begge målingene skal uvedkommende støy eller signaler være minst 10 dB under referansegrenseverdiene angitt i nr. 6.5.2.1 i vedlegg I, bortsett fra tillatte sendinger av smalbåndssignaler.

#### 4. Den elektriske/elektroniske delenhetens tilstand under prøvingene

4.1. Den elektriske/elektroniske delenheten skal være i normal driftstilstand.

- 4.2. Prøving skal ikke foretas når det faller regn eller annen nedbør på den elektriske/elektroniske delenheten eller innen ti minutter etter at slik nedbør har stanset.
- 4.3. Prøvingsbestemmelser
- 4.3.1. Den elektriske/elektroniske enheten som prøves og dens ledningsnett skal plasseres på støtter  $50 \pm 5$  mm over et bord av tre eller et lignende ikke-ledende materiale. Dersom noen del av den elektriske/elektroniske delenheten er beregnet på å være elektrisk tilknyttet kjøretøyets metallkarosseri, skal imidlertid denne delen plasseres på en fundamentplate og være elektrisk tilknyttet denne. Fundamentplaten skal være en metallplate med en tykkelse på minst 0,5 mm. Platens minste dimensjoner avhenger av størrelsen på den elektriske/elektroniske delenheten som prøves, men skal gi mulighet for fordeling av den elektriske/elektroniske delenhetens ledningsnett og deler. Fundamentplaten skal befinne seg i en høyde på  $1,0 \pm 0,1$  m over prøvingsanleggets underlag og parallell med det.
- 4.3.2. Den elektriske/elektroniske delenheten skal være plassert og tilkopledd etter kravene. Strømforsyningsledningene skal plasseres langs, og innen 100 mm fra, kanten på fundamentplaten/bordet nærmest antennen.
- 4.3.3. Den elektriske/elektroniske delenheten som prøves skal forbindes med jord i samsvar med produsentens monteringsspesifikasjoner, og ingen ekstra jordforbindelser skal tillates.
- 4.3.4. Minsteavstanden mellom den elektriske/elektroniske delenheten og alle andre ledende konstruksjoner, som veggene i et avskjermet rom (med unntak av fundamentplaten/bordet under prøvingsobjektet) må være 1,0 m.
- 4.4. Den elektriske/elektroniske delenheten skal under prøvingen tilføres strøm fra et  $5 \mu\text{H}/50$  W kunstig nett som skal være elektrisk tilknyttet fundamentplaten. Den elektriske tilførselsspenningen skal opprettholdes på  $\pm 10$  % av enhetens nominelle driftsspennning. Eventuell rippelspanning, målt ved det kunstige nettets porter, skal være mindre enn 1,5 % av den nominelle driftsspenningen.
- 4.5. Dersom den elektriske/elektroniske delenheten som prøves består av mer enn én enhet, bør forbindelseskablene helst være ledningene som er beregnet på å brukes i kjøretøyet. Dersom disse ikke er tilgjengelige, skal lengden mellom den elektroniske styreenheten og det kunstige nettet være  $1\ 500 \pm 75$  mm. Alle ledninger skal termineres så realistisk som mulig, fortrinnsvis med reelle belastninger og aktuatorer. Dersom det kreves annet utstyr for normal drift av den elektriske/elektroniske delenheten under prøvingen, skal det kompenseres for dets del av emisjonen som måles.

## 5. Antennetype, plassering og retning

### 5.1. Antennetype

Enhver lineært polarisert antenne kan brukes, forutsatt denne kan kalibreres mot en referanseantenne.

### 5.2. Måleavstand og -høyde

#### 5.2.1. Målehøyde

Antennens fasemidtpunkt skal være  $150 \pm 10$  mm over fundamentplaten.

## 5.2.2. Måleavstand

Den vannrette avstanden fra antennens fasemidtpunkt eller annet egnet punkt på antennen til kanten av fundamentplaten skal være  $1,00 \pm 0,05$  m. Ingen av antennens deler skal befinne seg nærmere fundamentplaten enn 0,5 m.

Antennen skal plasseres parallelt med et plan som er vinkelrett på fundamentplaten og går gjennom den kant som størstedelen av ledningene ligger langs.

## 5.2.3. Dersom prøvingen gjennomføres i et lukket anlegg som er avskjermet mot elektromagnetiske radiofrekvenser, skal antennens mottakende deler ikke befinne seg mindre enn 0,5 m fra noe materiale som absorberer radiofrekvenser og ikke mindre enn 1,5 m fra det lukkede anleggets vegg. Det må ikke finnes noe absorberende materiale mellom mottakerantennen og den elektriske/elektroniske delenheten som prøves.

## 5.3. Antennens retning og polarisasjon

Ved målepunktet skal avlesninger foretas med antennen både i loddrett og vannrett polarisasjon.

## 5.4. Avleste verdier

Den høyeste av de to avleste måleverdiene (i samsvar med nr. 5.3) for hver enkeltfrekvens skal registreres som måleresultatet for den aktuelle frekvens.

6. **Frekvenser**

## 6.1. Målinger

Målinger skal gjøres i hele frekvensområdet 30-1 000 MHz. En elektrisk/elektronisk delenhet anses for med høy grad av sannsynlighet å overholde de fastsatte grenser i hele frekvensområdet dersom den overholder de fastsatte grenser ved følgende 13 frekvenser: 45, 65, 90, 120, 150, 190, 230, 280, 380, 450, 600, 750 og 900 MHz.

Dersom grensen overskrides under prøvingen, skal det foretas undersøkelser for å fastslå at dette skyldes den elektriske/elektroniske delenheten og ikke støy fra omgivelsene.

## 6.1.1. Grensene gjelder i hele frekvensområdet 30-1 000 MHz.

## 6.1.2. Målinger kan gjennomføres med enten kvasi-maksimalverdi- eller maksimalverdidetektor. Grensene angitt i nr. 6.2. og 6.5 gjelder for kvasi-spissmåling. Dersom det benyttes spissmåling, legges det til 38 dB for 1 MHz båndbredde eller det trekkes det fra 22 dB for 1 kHz båndbredde.

## 6.2. Toleranser

Enkeltfrekvens (MHz)	Toleranse (MHz)
45, 65, 90, 120, 150, 190 og 230	$\pm 5$
280, 380, 450, 600, 750 og 900	$\pm 20$

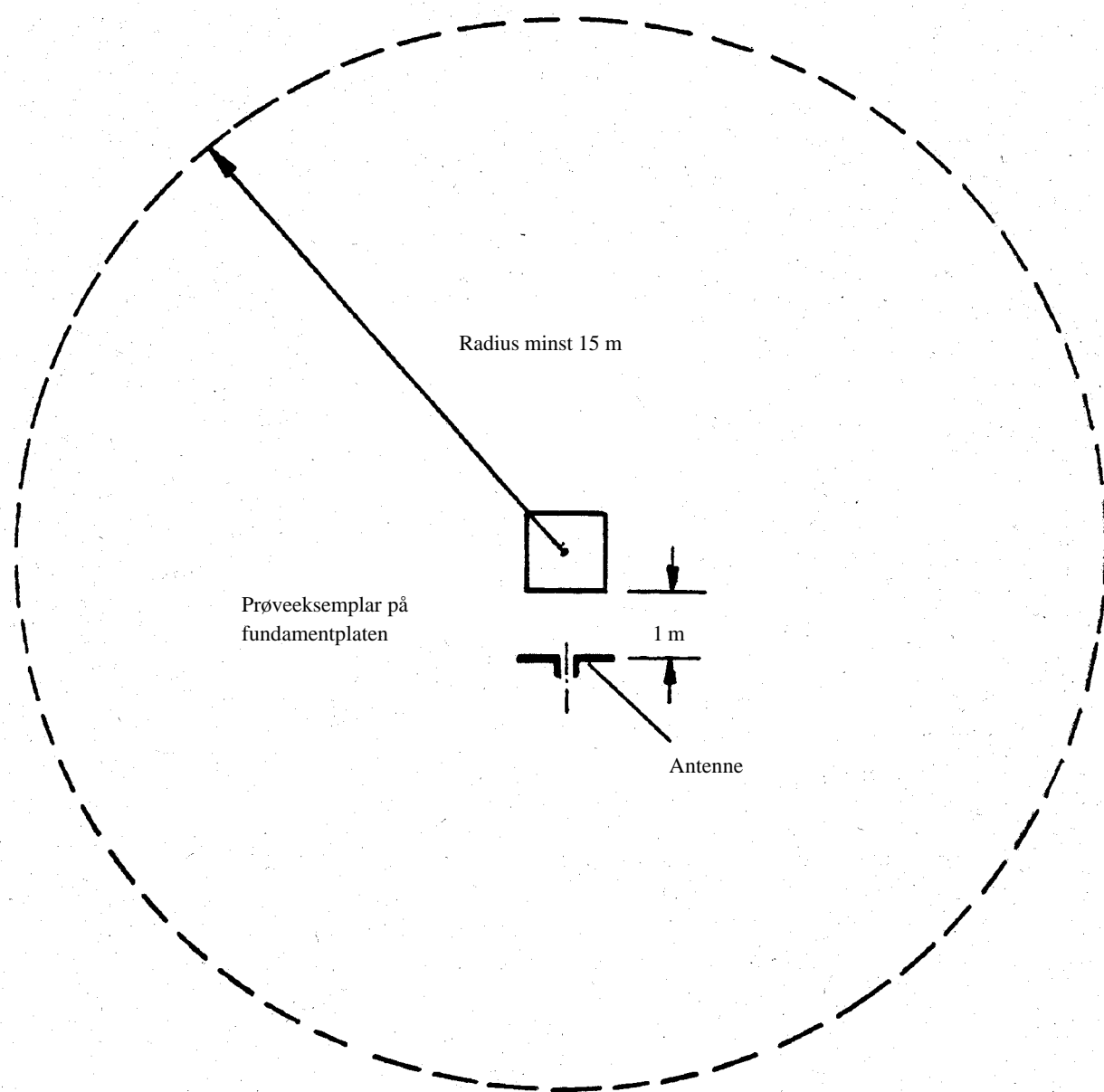
Toleransene gjelder for de oppgitte frekvensene og har som hensikt å unngå støy fra sendinger på eller nær de nominelle enkeltfrekvensene under målingen.

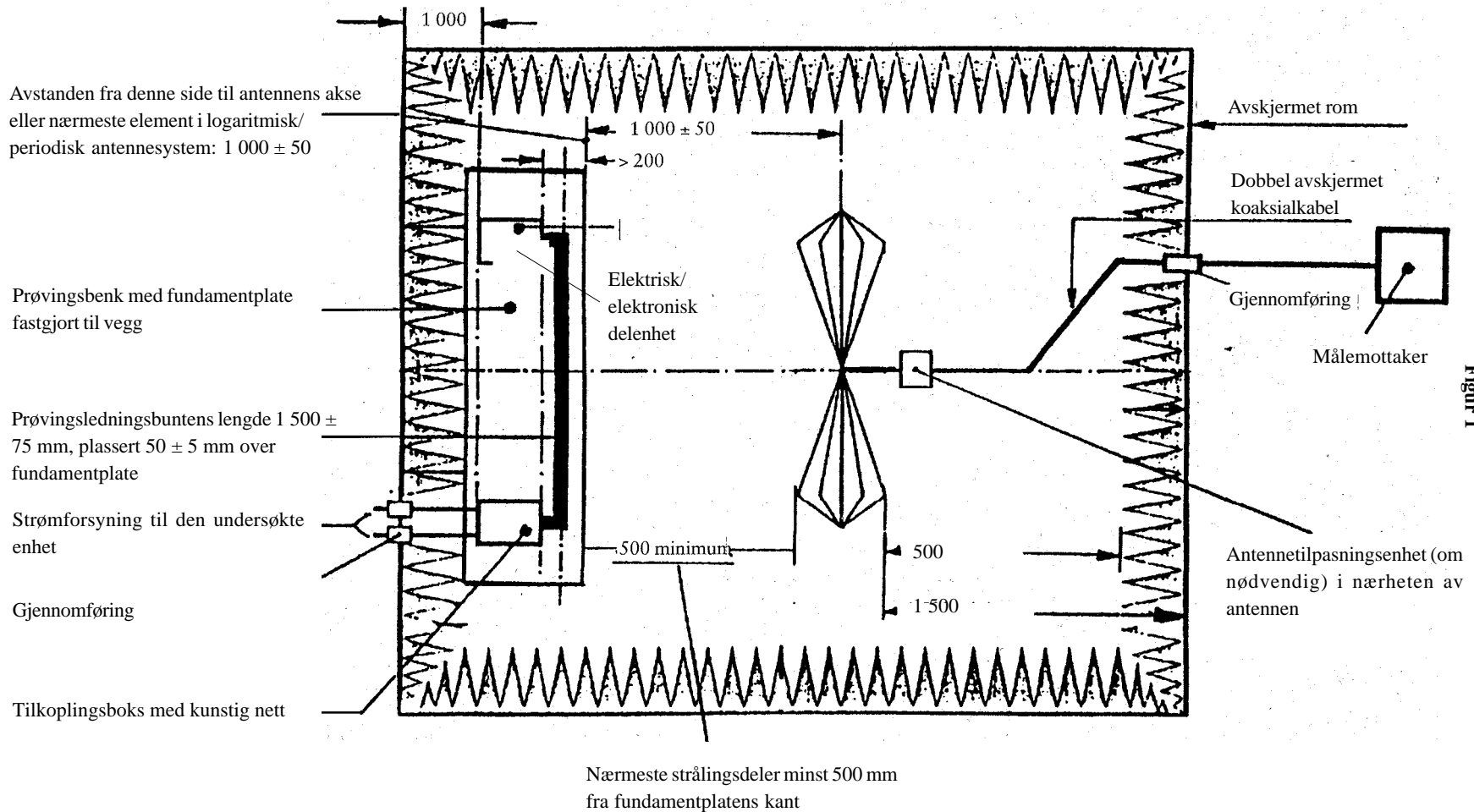
## Tillegg 1

## Figur 1

## Avgrensning av prøvingsområde for elektrisk/elektronisk delenhet

Plant, åpent område fritt for elektromagnetisk reflekterende flater





Figur 1

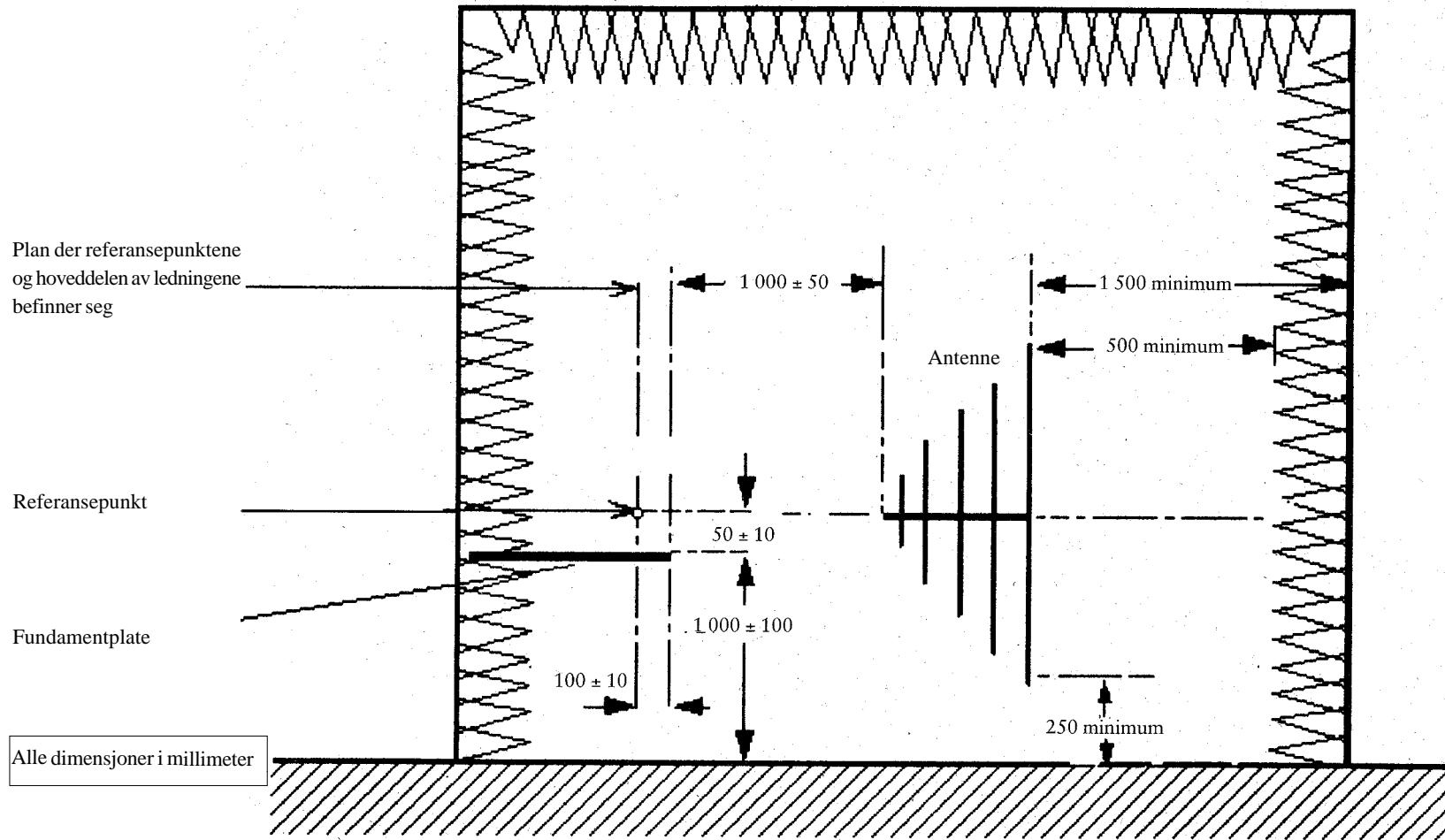
Tillegg 2

Alle dimensjoner i millimeter

Oversiktsplan med hensyn til elektromagnetisk stråling fra en elektrisk/elektronisk delenhet (sett ovenfra)

Tillegg 2

Figur 2



Elektromagnetisk stråling fra en elektrisk/elektronisk delenhed - loddrett snitt gjennom prøvingsbenkens plan i lengderetningen

## VEDLEGG VIII

### METODE FOR MÅLING AV SMALBÅNDET ELEKTROMAGNETISK EMISJON FRA ELEKTRISKE/ELEKTRONISKE DELENHETER

#### 1. Generelt

1.1. Prøvmingsmetoden beskrevet i dette vedlegg kan anvendes på elektriske/elektroniske delenheter.

#### 1.2. Måleutstyr

Måleutstyret skal oppfylle kravene i publikasjon nr. 16-1 (93) fra Den internasjonale spesialkomité for radiostøy (CISPR).

Etter dette vedlegg skal det benyttes en middelve-di- eller maksimalverdidetektor til måling av smalbåndet elektromagnetisk emisjon.

#### 1.3. Prøvmingsmetode

1.3.1. Formålet med denne prøvingen er å måle smalbåndet elektromagnetisk emisjon lik den som kan komme fra et system basert på en mikroprosessor.

1.3.2. Innledningsvis (de første to-tre minuttene) kan det etter at en polarisasjon av antennen er valgt, foretas gjennom søking av frekvensområdet bestemt i nr. 6.1. i dette vedlegg ved bruk av en frekvensspektrumanalysator for å påvise frekvenser med maksimal emisjon. Dette kan være til hjelp ved valg av de frekvenser som prøvingene foretas ved (se nr. 6 i dette vedlegg).

#### 2. Måleresultater

Måleresultatene skal uttrykkes i dB mikrovolt/m ( $\mu\text{V}/\text{m}$ ).

#### 3. Målested

3.1. Målestedet skal oppfylle kravene i publikasjon nr. 16-1 (93) fra Den internasjonale spesialkomité for radiostøy (CISPR) (se tillegg 1 til vedlegg VII).

3.2. Måleutstyret, målehytten eller kjøretøyet som måleutstyret er plassert i, skal befinne seg utenfor grensen vist i tillegg 1 til vedlegg VII.

3.3. Det kan benyttes et lukket anlegg til prøvingene dersom det kan godtgjøres at det er korrelasjon mellom dette anlegget og et utendørs målested. Lukkede prøvmingsanlegg må ikke oppfylle andre dimensjonskrav i tillegg 1 til vedlegg VII enn kravet til avstand mellom antennen og den elektriske/elektroniske delenheter som prøves og til antennens høyde (se figur 1 og 2 i tillegg 2 til vedlegg VII).

#### 3.4. Omgivelser

For å sikre at det ikke forekommer noen uvedkommende støy eller signaler av styrke tilstrekkelig til å påvirke målingen, skal målingene foretas før og etter selve prøvingen. I begge målingene skal uvedkommende støy eller signaler være minst 10 dB under de egnede referanse grenseverdiene oppgitt i nr. 6.6.2.1 i vedlegg I, bortsett fra tillatte sendinger av smalbåndssignaler.

#### 4. Den elektriske/elektroniske delenhetens tilstand under prøvingene

4.1. Den elektriske/elektroniske delenheten skal være i normal driftstilstand.



- 4.2. Prøving skal ikke foretas når det faller regn eller annen nedbør på den elektriske/elektroniske delenheten eller innen ti minutter etter at slik nedbør har stanset.
- 4.3. Prøvingsoppstilling
- 4.3.1. Den elektriske/elektroniske delenheten som prøves og dens ledningsnett skal plasseres på støtter  $50 \pm 5$  mm over et bord av tre eller et lignende ikke-ledende materiale. Dersom noen del av den elektriske/elektroniske delenheten er beregnet på å være elektrisk tilknyttet kjøretøyets metallkarosseri, skal imidlertid denne delen plasseres på en fundamentplate og være elektrisk tilknyttet denne. Fundamentplaten skal være en metallplate med en tykkelse på minst 0,5 mm. Platens minste dimensjoner avhenger av størrelsen på den elektriske/elektroniske delenheten som prøves, men skal gi mulighet for fordeling av den elektriske/elektroniske delenhetens ledningsnett og deler. Fundamentplaten skal være tilknyttet jordingsystemets vern. Fundamentplaten skal befinne seg i en høyde på  $1,0 \pm 0,1$  m over prøvingsanleggets underlag og parallell med det.
- 4.3.2. Den elektriske/elektroniske delenheten skal være plassert og tilkoplet etter kravene. Strømforsyningsledningene skal plasseres langs, og innen 100 mm fra, kanten på fundamentplaten/bordet nærmest antennen.
- 4.3.3. Den elektriske/elektroniske delenheten som prøves skal tilknyttes jord i samsvar med produsentens monteringsspesifikasjoner, og ingen ekstra jordforbindelser skal tillates.
- 4.3.4. Minsteavstanden mellom den elektriske/elektroniske delenheten og alle andre ledende konstruksjoner, som veggene i et avskjermet rom (med unntak av fundamentplaten/bordet under prøvingsobjektet) må være 1,0 m.
- 4.4. Den elektriske/elektroniske delenheten skal under prøvingen tilføres strøm fra et  $5 \mu\text{H}/50 \Omega$  kunstig nett som skal være elektrisk tilknyttet fundamentplaten. Den elektriske tilførsels-spenningen skal opprettholdes på  $\pm 10\%$  av enhetens nominelle driftsspenning. Eventuell rippelspenning, målt ved det kunstige nettets porter skal være mindre enn 1,5 % av den nominelle driftsspenningen.
- 4.5. Dersom den elektriske/elektroniske delenheten som prøves består av mer enn én enhet, bør forbindelseskablene helst være ledningene som er beregnet på å brukes i kjøretøyet. Dersom disse ikke er tilgjengelige, skal lengden mellom den elektroniske styreenheten og det kunstige nettet være  $1\,500 \pm 75$  mm. Alle ledninger skal termineres så realistisk som mulig, fortrinnsvis med reelle belastninger og aktuatorer. Dersom det kreves annet utstyr for normal drift av den elektriske/elektroniske delenheten, skal det kompenseres for dets del av støyen som måles.

## 5. Antennetype, plassering og retning

### 5.1. Antennetype

Enhver lineært polarisert antenne kan brukes, forutsatt at denne kan kalibreres mot en referanseantenne.

### 5.2. Måleavstand og -høyde

#### 5.2.1. Målehøyde

Antennens fasemidtpunkt skal være  $150 \pm 10$  mm over fundamentplaten.

#### 5.2.2. Måleavstand

Den vannrette avstanden fra antennens fasemidtpunkt eller annet egnet punkt på antennen til kanten av fundamentplaten skal være  $1,00 \pm 0,05$  m. Ingen av antennens deler skal befinne seg nærmere fundamentplaten enn 0,5 m.

Antennen skal plasseres parallelt med et plan som er vinkelrett på fundamentplaten og går gjennom den kant som størstedelen av ledningene ligger langs.

- 5.2.3. Dersom prøvingen gjennomføres i et lukket anlegg som er avskjermet mot elektromagnetiske radiofrekvenser, skal antennens mottakende deler ikke befinne seg mindre enn 0,5 m fra noe materiale som absorberer radiofrekvenser og ikke mindre enn 1,5 m fra det lukkede anleggets vegg. Det må ikke finnes noe absorberende materiale mellom mottakerantennen og den elektriske/elektroniske delenheten som prøves.

- 5.3. Antennens retning og polarisasjon

Ved målepunktet skal avlesninger foretas med antennen både i loddrett og vannrett polarisasjon.

- 5.4. Avleste verdier

Den høyeste av de to avleste måleverdiene (i samsvar med nr. 5.3) for hver enkeltfrekvens skal registreres som måleresultatet for den aktuelle frekvens.

## 6. Frekvenser

- 6.1. Målinger

Målinger skal gjøres i hele frekvensområdet 30-1 000 MHz. Dette området skal deles inn i tretten frekvensbånd. I hvert bånd kan måling foretas ved én enkeltstående frekvens for å kontrollere at støyen ligger innenfor de pålagte grenser. For å kontrollere at den elektriske/elektroniske delenheten oppfyller kravene i dette vedlegg, skal prøvingsmyndigheten foreta prøving ved én slik frekvens i hvert av de tretten følgende frekvensbåndene:

30-50, 5-75, 75-100, 100-130, 130-165, 165-200, 200-250, 250-320, 320-400, 400-520, 520-660, 660-820, 820-1 000 MHz.

Dersom referansegrenseverdien overskrides under prøvingen, skal det foretas undersøkelser for å fastslå at dette skyldes kjøretøyet og ikke støy fra omgivelsene.

- 6.2. Dersom det under første fase, som kan være foretatt etter metoden beskrevet i nr. 1.3 i dette vedlegg, konstateres at den smalbådede elektromagnetiske emisjonen for et bånd som er angitt i nr. 6.1 ligger minst 10 dB under referansegrenseverdien, skal den elektriske/elektroniske delenheten anses å oppfylle kravene i dette vedlegg med hensyn til det aktuelle frekvensbåndet.

## VEDLEGG IX

### METODE(R) FOR PRØVING AV ELEKTRISKE/ELEKTRONISKE DELENHETERS IMMUNITET MOT ELEKTROMAGNETISK STRÅLING

#### 1. Generelt

- 1.1. Prøvmingsmetoden(e) beskrevet i dette vedlegg kan anvendes på elektriske/elektroniske delenheter.
- 1.2. Prøvmingsmetoder
  - 1.2.1. Elektriske/elektroniske delenheter kan etter produsentens valg oppfylle kravene som hvilken som helst kombinasjon av prøvmingsmetodene omhandlet nedenfor fastsetter, forutsatt at hele frekvensområdet angitt i nr. 5.1 i dette vedlegg er dekket.
    - Stripline-prøvming: se tillegg 1 til dette vedlegg
    - Prøvming med strømtilførsel: se tillegg 2 til dette vedlegg
    - TEM-celleprøvming: se tillegg 3 til dette vedlegg
    - Prøvming i fritt felt: se tillegg 4 til dette vedlegg
  - 1.2.2. Som følge av stråling fra elektromagnetiske felter under disse prøvmingene skal alle prøvminger foretas i et avskjermet område (TEM-cellen er et avskjermet område).

#### 2. Måleresultater

For prøvmingene beskrevet i dette vedlegg skal feltstyrkene angis i voltmeter og tilført strøm angis i milliampere.

#### 3. Målested

- 3.1. Prøvmingsanlegget skal være i stand til å frambringe det nødvendige prøvmingssignalet i frekvensområdene definert i dette vedlegg. Prøvmingsanlegget skal være i samsvar med (nasjonale) lovbestemmelser med hensyn til emisjon av elektromagnetiske signaler.
- 3.2. Måleutstyret skal plasseres utenfor kammeret.

#### 4. Den elektriske/elektroniske delenhetens tilstand under prøvmingen

- 4.1. Den elektriske/elektroniske delenheten skal være i normal driftstilstand. Den skal være plassert i samsvar med angivelsene i dette vedlegg, med mindre individuelle prøvmemetoder krever en annen plassering.
- 4.2. Den elektriske/elektroniske delenheten skal under prøvmingen tilføres strøm fra et 5  $\mu$ H/50  $\Omega$  kunstig nett som skal være elektrisk tilknyttet jord. Den elektriske tilførselsspenningen skal opprettholdes på  $\pm 10$  % av anleggets nominelle driftsspenning. Eventuell rippelspanning, målt ved det kunstige nettets porter, skal være høyst 1,5 % av anleggets nominelle driftsspenning.
- 4.3. Alt annet utstyr som kreves for driften av den elektriske/elektroniske delenheten under prøvmingen, skal være på plass under kalibreringen. Avstanden mellom tilleggsutstyr og referansepunktet skal under kalibreringen være minst 1 m.
- 4.4. For å sikre at det oppnås tilsvarende resultater når prøvminger og målinger gjentas, skal signalgeneratorutstyret og dets innretning overholde de samme spesifikasjoner som ved den tilsvarende kalibreringsfasen (nr. 7.2, 7.3.2.3, 8.4, 9.2 og 10.2 i dette vedlegg).

- 4.5. Dersom den elektriske/elektroniske delenheten som prøves består av mer enn én enhet, bør forbindelseskablene helst være ledningene som er beregnet på å brukes i kjøretøyet. Dersom disse ikke er tilgjengelige, skal lengden mellom den elektroniske styreenheten og det kunstige nettet være  $1\,500 \pm 75$  mm. Alle ledninger skal termineres så realistisk som mulig, fortrinnsvis med virkelige belastninger og aktuatorer.

5. **Frekvensområde og prøvingenes varighet**

- 5.1. Målinger skal foretas i frekvensområdet 20-1 000 MHz.

- 5.2. For å fastslå at de(n) elektriske/elektroniske enheten(e) oppfyller kravene i dette vedlegg, skal prøvingen utføres ved inntil 14 enkeltfrekvenser i dette området, f.eks.:

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

Utstyrets reaksjonstid under prøvingen skal vurderes og prøvingens varighet skal være tilstrekkelig til at utstyret under prøvingen kan reagere under normale forhold. Uansett skal den ikke være under to sekunder.

6. **Data for prøvingssignalet som skal frambringes**

- 6.1. Kurvens største utslag

Prøvingssignalets største utslag skal være det samme som for en ikke-modulert sinusbølge hvis effektiv-verdi i volt/m er definert i nr. 6.4.2 i vedlegg I (se tillegg 4 til vedlegg VI).

- 6.2. Prøvingssignalets bølgeform

Prøvingssignalet skal være en sinusbølge med radiofrekvens, amplitudemodulert ved en sinusbølge på 1 kHz med en modulasjonsgrad  $m$  på  $0,8 \pm 0,04$ .

- 6.3. Modulasjonsgrad

Modulasjonsgraden  $m$  defineres slik:

$$m = \frac{\text{kurvens største utslag} - \text{minste utslag}}{\text{kurvens største utslag} + \text{minste utslag}}$$

7. **Stripline-prøving**

- 7.1. Prøvmingsmetode

Denne prøvmingsmetoden består i at ledningsnettet som forbinder delene i en elektrisk/elektronisk enhet med hverandre, utsettes for felter med bestemt styrke.

- 7.2. Måling av feltstyrken i stripline-kretsen

Ved hver enkelt ønsket prøvmingsfrekvens skal stripline-kretsen tilføres tilstrekkelig strøm til å frambringe den nødvendige feltstyrke i prøvmingsområdet uten den elektriske/elektroniske delenheten, og denne ledestrommen eller et annet parameter direkte knyttet til bestemmelse av feltstyrken skal måles og resultatene registreres. Disse resultatene skal brukes for

typogodkjenningssprøvinger med mindre det oppstår endringer i innretninger eller utstyr som gjør det nødvendig å gjenta framgangsmåten. Under denne kalibreringsprosessen skal feltsondens hode befinne seg under den aktive lederen, sentrert i langsgående, tverrgående og loddrett retning. Huset med sondens elektroniske deler skal befinne seg så langt fra stripline-lengdeaksen som mulig.

### 7.3. Den elektriske/elektroniske delenhetens innretning under prøvingen

#### 7.3.1. 150 mm stripline-prøving

Prøvmetoden gir mulighet for dannelsen av homogene felter i mellomrommet mellom en aktiv leder (stripline-impedans  $50 \Omega$ ) og en fundamentplate (den ledende overflaten til prøvingsbordet), der en del av ledningene kan føres inn. De(n) elektroniske styreenheten(e) til den elektriske/elektroniske delenheten skal plasseres på fundamentplaten, men utenfor striplinen med en av sine kanter parallelt med striplinenes aktive leder. Den skal være  $200 \pm 10$  mm fra en linje på fundamentplaten som går rett under kanten på den aktive lederen.

Avstanden mellom den aktive lederens kanter og enhver ytre enhet som benyttes til måling, skal være minst 200 mm.

Den elektriske/elektroniske delenhetens ledningsdel skal være plassert vannrett mellom den aktive lederen og fundamentplaten (se figur 1 og 2 i tillegg 1 til dette vedlegg).

7.3.1.1. Minstelengden for ledningsnett, som også skal omfatte strømforsyningsledningene til den elektroniske styreenheten og være plassert under striplinen, skal være 1,5 m med mindre ledningsnett i kjøretøyet er kortere enn 1,5 m. I dette tilfelle skal ledningsnettets lengde tilsvare den lengste av ledningene i kjøretøyet. Eventuelle avgreninger skal plasseres vinkelrett på striplinenes lengdeakse.

7.3.1.2. Alternativt skal ledningsnettets fulle lengde, herunder lengden av den lengste av eventuelle avgreninger, være 1,5 m.

#### 7.3.2. 800 mm stripline-prøving

##### 7.3.2.1. Prøvmetode

Striplinen består av to parallelle metallplater med en avstand på 800 mm. Utstyret som prøves plasseres sentralt mellom platene og utsettes for et elektromagnetisk felt (se figur 3 og 4 i tillegg 1 til dette vedlegg).

Denne metoden kan brukes til prøving av komplette elektroniske anlegg inkludert følere, aktuatorer, styreenheter samt ledningsnett. Den er egnet til utstyr hvis største mål er mindre enn én tredel av avstanden mellom platene.

##### 7.3.2.2. Plassering av striplinen

Striplinen skal anbringes i et avskjermet rom (for å hindre stråling utover) og plasseres i en avstand av 2 m fra vegger og eventuelle metalloverflater for å hindre elektromagnetisk refleksjon. Radiostøyabsorberende materiale kan benyttes til å dempe slik refleksjon. Striplinen skal være plassert på ikke-ledende støtter minst 0,4 m over underlaget.

##### 7.3.2.3. Kalibrering av striplinen

Det skal plasseres en feltmålesonde innenfor den midtre tredel i langsgående, loddrett og tverrgående retning av rommet mellom de parallelle platene uten anlegget som skal prøves. Det tilhørende måleutstyret skal plasseres på utsiden av det avskjermede rommet.

Ved hver enkelt ønsket prøvingsfrekvens skal stripline-kretsen tilføres effekt tilstrekkelig til å produsere den nødvendige feltstyrkeknippet til ved antennen. Dette ledestrømnivået eller et annet parameter direkte ledestrømmen som er nødvendig for å bestemme feltet, skal brukes for typegodkjenningsprøvinger med mindre det oppstår endringer i innretninger eller utstyr som gjør det nødvendig å gjenta framgangsmåten.

#### 7.3.2.4. Montering av den elektriske/elektroniske delenhets som prøves

Hovedstyreenheten skal plasseres innenfor midtre tredel i langsgående, loddrett og tverrgående retning av rommet mellom de parallelle platene. Den skal hvile på en støtte laget av ikke-ledende materiale.

#### 7.3.2.5. Hovedledninger og tilknyttede føler-/aktuatorledninger

Hovedledninger og eventuelle føler-/aktuatorledninger skal gå loddrett fra styreenheten til toppen av fundamentplaten (dette bidrar til å øke forbindelsen med det elektromagnetiske feltet). Deretter skal de følge undersiden av platen til en av de frie kantene, der de skal runde kanten og følge oversiden av fundamentplaten til tilkoplingene for striplinens strømforsyning. Ledningene skal deretter strekkes til det tilhørende utstyret, som skal være plassert i et område utenfor det elektromagnetiske feltets påvirkning, f.eks. på det avskjermede rommets underlag, 1 m fra striplinen i dennes lengdeakse.

### 8. Prøving av en elektrisk/elektronisk delenhets immunitet i fritt felt

#### 8.1. Prøvmingsmetode

Denne prøvmingsmetoden gjør det mulig å prøve kjøretøyets elektriske/elektroniske anlegg ved å utsette en elektrisk/elektronisk delenhets for elektromagnetisk stråling fra en antenne.

#### 8.2. Beskrivelse av prøvmingsbenken

Prøvmingen skal gjennomføres på et prøvmingsbord i et halvveis ekkofritt rom der den ekkofrie del avgrensers bordets høyde.

##### 8.2.1. Fundamentplate

8.2.1.1. For prøvming av immunitet i fritt felt skal den elektriske/elektroniske delenhets som prøves og dens ledningsnett plasseres på støtter  $50 \pm 5$  mm over et bord av tre eller et lignende ikke-ledende materiale. Dersom imidlertid noen del av den elektriske/elektroniske delenhets er beregnet på å være elektrisk tilknyttet kjøretøyets metallkarosseri, skal denne delen plasseres på en fundamentplate og være elektrisk tilknyttet denne. Fundamentplaten skal være en metallplate med en tykkelse på minst 0,5 mm. Platens minste dimensjoner avhenger av størrelsen på den elektriske/elektroniske delenhets som prøves, men skal gi mulighet for innretning av den elektriske/elektroniske delenhetsens ledningsnett. Fundamentplaten skal være tilknyttet anleggets jord. Fundamentplaten skal befinne seg i en høyde av  $1,0 \pm 0,1$  m over prøvmingsanleggets underlag og være parallell med det.

8.2.1.2. Den elektriske/elektroniske delenhets skal være innrettet og elektrisk tilknyttet etter kravene. Strømforsyningsledningene skal plasseres langs, og innen 100 mm fra, kanten på fundamentplaten/bordet nærmest antennen.

8.2.1.3. Den elektriske/elektroniske delenhets som prøves skal tilknyttes jord i samsvar med produsentens installasjonsspesifikasjoner, og ingen ekstra jordforbindelser skal tillates.

8.2.1.4. Minsteavstanden mellom den elektriske/elektroniske delenhets og alle andre ledende konstruksjoner, for eksempel veggene i et avskjermet rom (med unntak av fundamentplaten/bordet under prøvmingsobjektet) må være 1,0 m.

- 8.2.1.5. Fundamentplaten skal ha et areal på minst 2,25 m<sup>2</sup>, der den korteste siden er minst 750 mm lang. Fundamentplaten skal være tilknyttet kammeret med jordingsledninger slik at likestrømmotstanden ikke overstiger 2,5 mW.
- 8.2.2. Plassering av den elektriske/elektroniske delenheten under prøvingen
- For større utstyr montert på et metallprøvningsstativ skal stativet anses som en del av fundamentplaten i forbindelse med prøvingen og være tilsvarende elektrisk tilknyttet. Prøveeksemplarets framsider skal plasseres minst 200 mm fra kanten av fundamentplaten. Alle ledere og ledninger skal befinne seg minst 100 mm fra kanten av fundamentplaten og avstanden til denne (fra det laveste punktet i ledningsnettet) skal være  $50 \pm 5$  mm over fundamentplaten. Den elektriske/elektroniske delenheten skal tilføres strøm via et kunstig nett (5 µH/50 Ω).
- 8.3. Feltgeneratorens type, plassering og retning
- 8.3.1. Type feltgenerator
- 8.3.1.1. Feltgeneratortypen(e) skal være slik valgt at den ønskede feltstyrken oppnås ved referansepunktet (se nr. 8.3.4 i dette vedlegg) ved de aktuelle frekvensene.
- 8.3.1.2. Feltgeneratoren(e) kan bestå av én eller flere antenner eller være en plateantenne.
- 8.3.1.3. Konstruksjonen og retningen til enhver feltgenerator skal være slik at det produserte feltet polariseres
- fra 20 til 1 000 MHz vannrett eller loddrett.
- 8.3.2. Måleavstand og -høyde
- 8.3.2.1. Målehøyde
- Antennens fasemidtpunkt skal være  $150 \pm 10$  mm over fundamentplaten. Ingen av antennens strålingsdeler skal befinne seg nærmere prøvningsanleggets underlag enn 250 mm.
- 8.3.2.2. Måleavstand
- 8.3.2.2.1. Tilnærmet reelle driftsvilkår oppnås best ved å plassere feltgeneratoren så langt unna den elektriske/elektroniske delenheten som praktisk mulig. Denne avstanden vil typisk være mellom 1 og 5 m.
- 8.3.2.2.2. Dersom prøvingen foretas i et lukket anlegg (som er elektromagnetisk avskjermet mot radiofrekvenser), skal feltgeneratorens strålingsdeler ikke befinne seg mindre enn 0,5 m fra noe materiale som absorberer radiofrekvenser og ikke mindre enn 1,5 m fra det lukkede anleggets vegg. Det må ikke finnes noe absorberende materiale mellom senderantennen og den elektriske/elektroniske delenheten som prøves.
- 8.3.3. Antennens plassering i forhold til den elektriske/elektroniske delenheten
- 8.3.3.1. Feltgeneratorens strålingsdeler skal ikke være nærmere kanten av fundamentplaten enn 0,5 m.
- 8.3.3.2. Feltgeneratorens fasemidtpunkt skal befinne seg på et plan som
- er vinkelrett på fundamentplaten,
  - skjærer fundamentplatens kant utfor midten av ledningsnettets hoveddel, og som
  - er vinkelrett på fundamentplatens kant og hoveddelen av ledningsnettet.
- Feltgeneratoren plasseres parallelt med dette planet (se figur 1 og 2 i tillegg 4 til dette vedlegg).

8.3.3.3. Alle feltgeneratorer som er plassert over fundamentplaten eller den elektriske/elektroniske delenheten som prøves, skal dekke hele delenheten.

#### 8.3.4. Referansepunkt

I dette vedlegg menes med referansepunkt det punktet der feltstyrken måles, og skal bestemmes som følger:

8.3.4.1. minst 1 m fra antennens fasemidtpunkt i vannrett retning eller minst 1 m fra plateantennens strålingsdeler i loddrett retning,

8.3.4.2. på et plan som

- a) er vinkelrett på fundamentplaten,
- b) er vinkelrett på den kanten av fundamentplaten som hoveddelen av ledningsnettets hoveddel ligger langs,
- c) skjærer fundamentplatens kant utfor midten av ledningsnettets hoveddel, og der
- d) der referansepunktet faller sammen med midtpunktet til hoveddelen av de ledningene som ligger langs den av fundamentplatens kanter som er nærmest antennen,

8.3.4.3.  $150 \pm 10$  mm over fundamentplaten.

#### 8.4. Produksjon av den nødvendige feltstyrke: Prøvmingsmetode

8.4.1. Den såkalte substitusjonsmetoden skal benyttes for å opprette den nødvendige prøvmingsstyrken.

#### 8.4.2. Substitusjonsmetoden

Ved hver enkelt ønsket prøvmingsfrekvens skal feltgeneratoren tilføres effekt tilstrekkelig til å produsere den nødvendige feltstyrke ved referansepunktet (som definert i nr. 8.3.4) i prøvmingsområdet uten den elektriske/elektroniske delenheten, og ledestrømnivået eller et annet parameter direkte knyttet til bestemmelse av feltstyrken måles og registreres. Disse resultatene skal benyttes for typegodkjenningsprøvminger med mindre det oppstår endringer i anlegg eller utstyr som gjør det nødvendig å gjenta framgangsmåten.

8.4.3. Under kalibreringen skal annet utstyr være plassert minst 1 m fra referansepunktet.

#### 8.4.4. Feltstyrkemåler

Det skal benyttes en egnet kompakt feltstyrkemåler for å bestemme feltstyrken under substitusjonsmetodens kalibreringsfase.

8.4.5. Feltstyrkemålerens fasesenter skal være plassert ved referansepunktet.

8.4.6. Den elektriske/elektroniske delenheten, som kan omfatte en ekstra fundamentplate, skal deretter bringes inn i prøvmingsanlegget og plasseres i samsvar med kravene i nr. 8.3. Dersom det benyttes en ytterligere fundamentplate, skal den befinne seg høyst 5 mm fra benkens fundamentplate og være elektrisk tilknyttet den. Den nødvendige effekt bestemt i nr. 8.4.2 skal deretter tilføres feltgeneratoren for hver frekvens som definert i nr. 5.

8.4.7. Uansett hvilken parameter som ble valgt etter nr. 8.4.2 for å bestemme feltet, skal den samme parameteren benyttes til å bestemme feltstyrken under prøvmingen.

#### 8.5. Feltets omfang



- 8.5.1. Under substitusjonsmetodens kalibreringsfase (før en elektrisk/elektronisk delenheter som skal prøves, tas inn i prøvingsområdet) skal feltstyrken være ikke under 50 % av den nominelle feltstyrken  $0,5 \pm 0,05$  m til hver side for referansepunktet på en linje som er parallell med kanten på fundamentplaten nærmest antennen, og som går gjennom referansepunktet.

## 9. TEM-celleprøving

### 9.1. Prøvingsmetode

TEM-cellen (TEM= Transverse Electromagnetic Mode) skaper homogene felter mellom den indre lederen (skilleveggen) og huset (fundamentplaten). Den brukes til prøving av elektriske/elektroniske delenheter (se figur 1 i tillegg 3 til dette vedlegg).

### 9.2. Feltstyrkemåling i en TEM-celle

- 9.2.1. Det elektriske feltet i TEM-cellen skal bestemmes ved bruk av ligningen:

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

der

E = elektrisk feltstyrke (V/m)

P = den strøm som tilføres cellen (W)

Z = cellens impedans (50  $\Omega$ )

d = avstanden (i m) mellom øverste vegg og skilleveggen.

- 9.2.2. Alternativt skal en egnet feltstyrkeføler plasseres i øvre halvdel av TEM-cellen. I denne delen av TEM-cellen har de(n) elektroniske styreenheten(e) liten påvirkning på prøvingsfeltet. Feltstyrkefølerens utgangssignal skal bestemme feltstyrken.

### 9.3. TEM-cellens dimensjoner

For å opprettholde et homogent felt i TEM-cellen og oppnå repeterbare måleresultater skal prøvingsobjektet ikke være større enn én tredel av cellens innvendige høyde. anbefalte mål for TEM-cellen er gitt i figur 2 og 3 i tillegg 3 til dette vedlegg.

### 9.4. Ledninger for strømforsyning, signaler og styring

TEM-cellen skal festes til en plate med en koaksial bøssing og forbindes med kortest mulig ledninger til en pluggforbindelse med tilstrekkelig antall pinner. Strømtilførsels- og signalledningene fra pluggforbindelsen i cellen skal være direkte forbundet med prøvingsobjektet.

De eksterne delene som følere, strømforsynings- og styreelementer kan tilknyttes:

- a) en avskjermet ytre enhet, eller
- b) et kjøretøy i nærheten av TEM-cellen, eller
- c) direkte til den avskjermede kablingstavlen.

Det skal benyttes avskjermede kabler til å knytte TEM-cellen til den ytre enheten eller kjøretøyet dersom kjøretøyet eller den ytre enheten ikke er plassert i det samme eller tilstøtende avskjermede rommet.

## 10. Prøving med strømtilførsel

### 10.1. Prøvingsmetode

Dette er en immunitetsprøvingsmetode som foretas ved å indusere strøm direkte inn i ledningsnettets ved bruk av en strømtilførselssonde som består av en koplingstang som den elektriske/elektroniske delenhetens kabler passerer gjennom. Immunitetsprøver kan deretter foretas ved varierende frekvenser av det induserte signalet.

Den elektriske/elektroniske delenheten som prøves, kan monteres på en fundamentplate som i nr. 8.2.1 eller i et kjøretøy i samsvar med kjøretøyets konstruksjonspesifikasjon.

### 10.2. Kalibrering av strømtilførselstangen før prøvingen foretas

Strømtilførselstangen skal monteres i en kalibreringsjigg. Mens hele prøvingsfrekvensområdet gjennomføres, skal den effekten som er nødvendig for å oppnå strømstyrken angitt i vedlegg I nr. 6.7.2.1 overvåkes. På denne måten kalibreres før prøvingen tilført strøm mot induert strømstyrke, og samme effekt kan dermed tilføres strømtilførselstangen når den er tilknyttet den elektriske/elektroniske delenheten som prøves, via kablene brukt under kalibreringen. Det bør bemerkes at det er den strøm som tilføres strømtilførselstangen, som er ledestrømmen.

### 10.3. Montering av den elektriske/elektroniske delenheten som prøves

For en elektrisk/elektronisk delenheter som er montert på en fundamentplate i samsvar med nr. 8.2.1, skal alle ledningene termineres så realistisk som mulig, fortrinnsvis med reelle belastninger og aktuatorer. Både for enheter montert på fundamentplate og enheter montert i kjøretøy, skal strømtilførselstangen etter tur plasseres omkring hver enkelt tilførselsledning i en avstand på  $150 \pm 10$  mm fra hver enkelt kopling til elektroniske styreenheter, instrumentmoduler eller aktive følere på den elektriske/elektroniske delenheten som prøves som vist i figur 1 i tillegg 2.

### 10.4. Ledninger for strømforsyning, signaler og styring

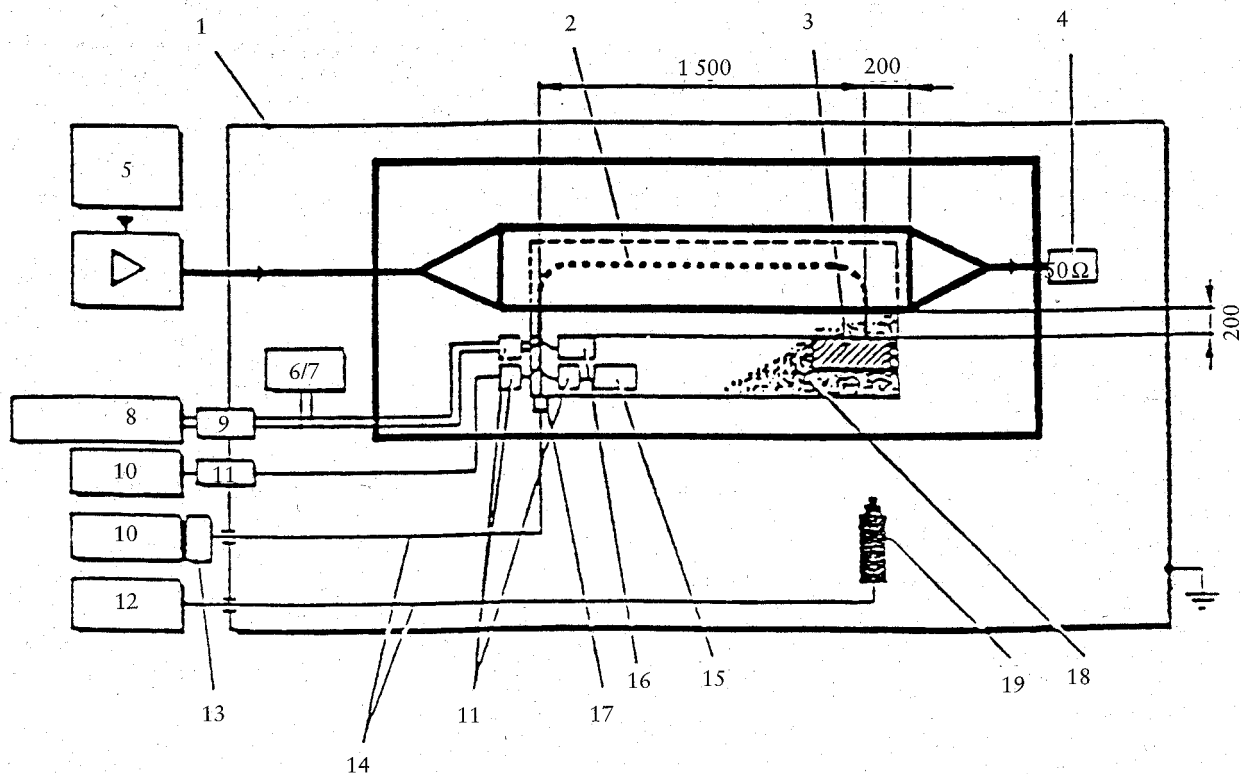
For en elektrisk/elektronisk delenheter under prøving som er montert på en fundamentplate i samsvar med nr. 8.2.1 skal den elektroniske hovedstyreenheten tilknyttes via kabelgruppe til et kunstig nett. Kabelen skal løpe parallelt med og minst 200 mm fra kanten av fundamentplaten. Denne kabelen skal inneholde strømtilførselsledningen som benyttes til å knytte kjøretøyets batteri til den elektroniske styreenheten og en eventuell strømreturledning dersom en slik benyttes i kjøretøyet.

Avstanden fra den elektriske/elektroniske delenheten til det kunstige nettet skal enten være  $1,0 \pm 0,1$  m eller lik lengden av den kabelgruppen som benyttes i kjøretøyet mellom den elektroniske styreenheten og batteriet, dersom denne er kjent, avhengig av hvilken som er kortest. Dersom det benyttes en kjøretøykabelgruppe, skal dens avgreninger føres langs fundamentplaten, men vinkelrett bort fra dens kant. I andre tilfeller skal spredningspunktet til den elektriske/elektroniske delenhetens andre ledninger være det kunstige nettet.

## Tillegg 1

Figur 1

150 mm stripline-prøving

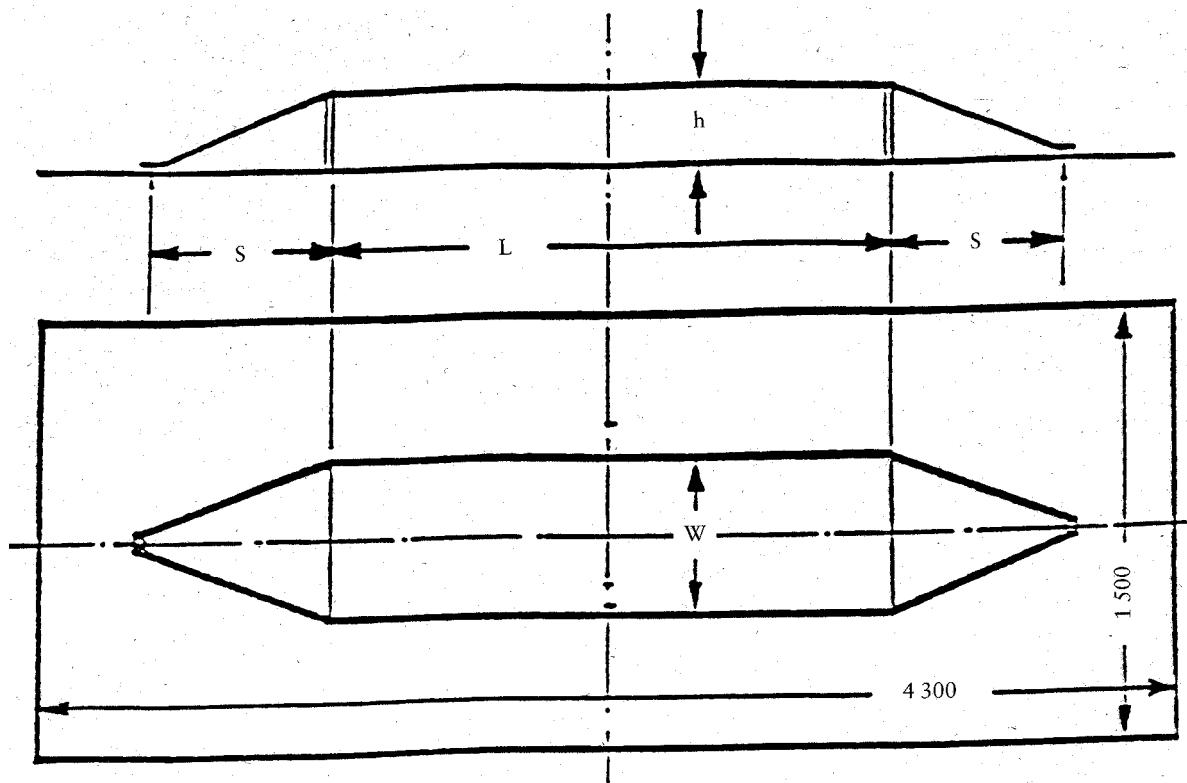


- 1 = avskjernet rom
- 2 = ledninger
- 3 = elektrisk/elektronisk delenhet som prøves
- 4 = avslutningsmotstand
- 5 = frekvensgenerator
- 6/7 = alternativt batteri
- 8 = strømforsyning
- 9 = filter
- 10 = ytre enhet
- 11 = filter
- 12 = ytre videoenhet
- 13 = optoelektronisk omformer
- 14 = bildekabler
- 15 = uavskjernet ytre enhet
- 16 = lineær eller avskjernet ytre enhet
- 17 = optoelektronisk omformer
- 18 = isolerende bunnplate
- 19 = videokamera

Alle dimensjoner i millimeter

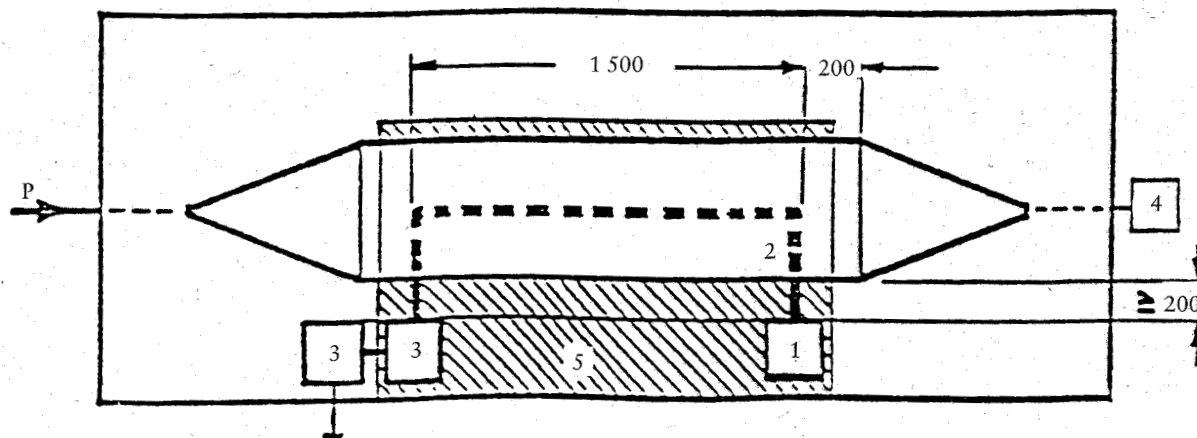
Tillegg 1

Figur 2



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

Alle dimensjoner i millimeter



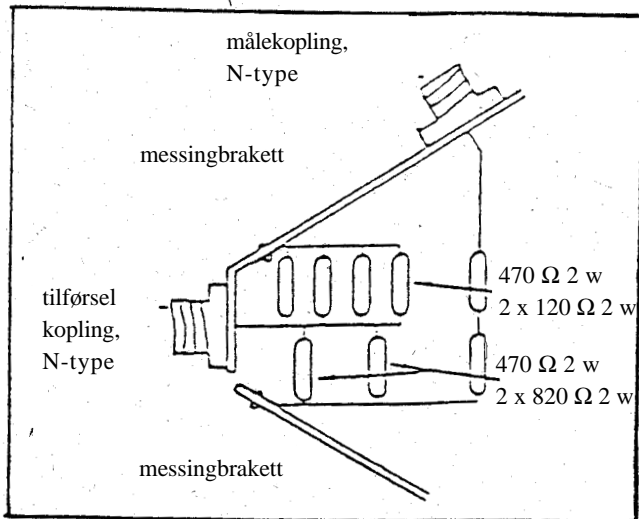
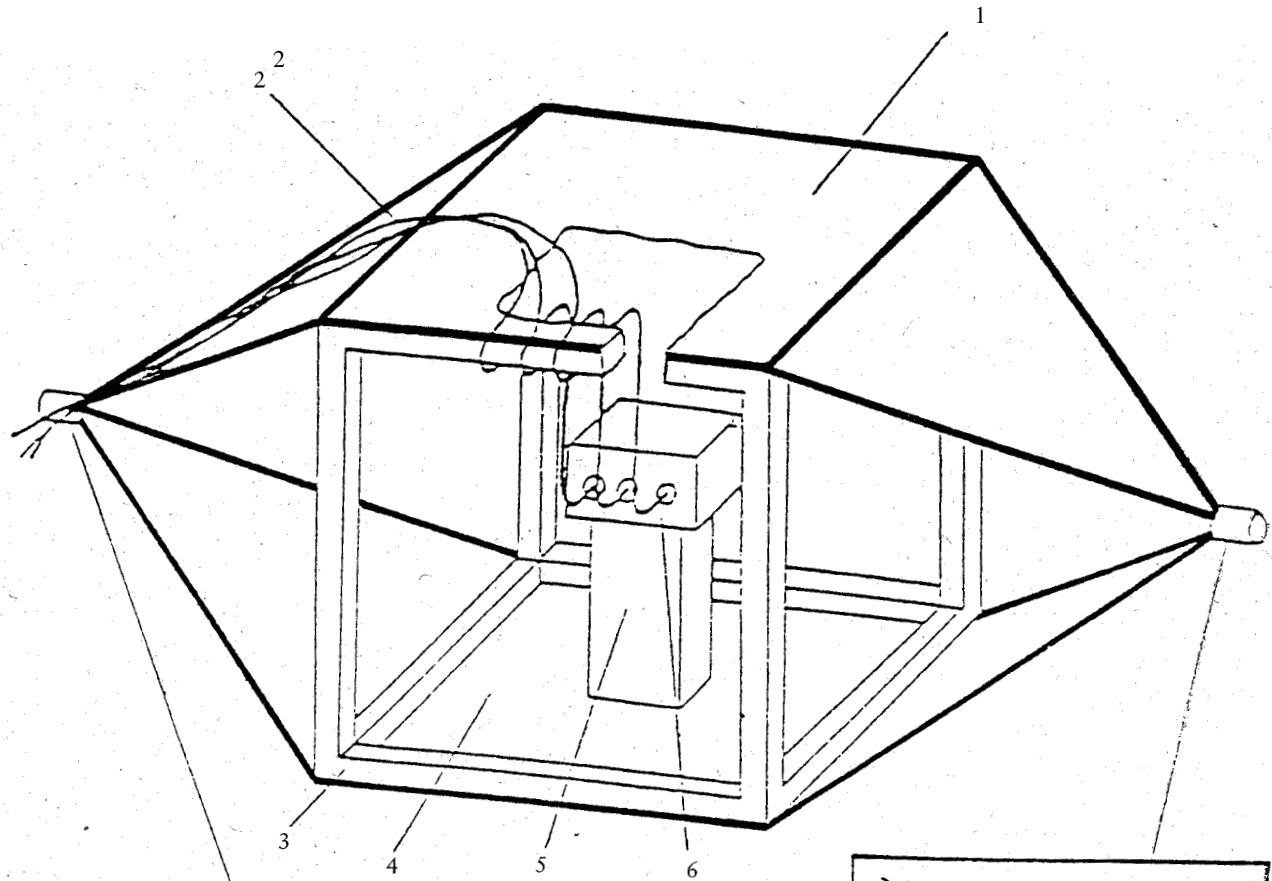
- 1 = Elektrisk/elektronisk delenhet som prøves
- 2 = Ledninger
- 3 = Ytre enhet
- 4 = Avslutningsmotstand
- 5 = Isolerende bunnplate

150 mm stripline-prøving

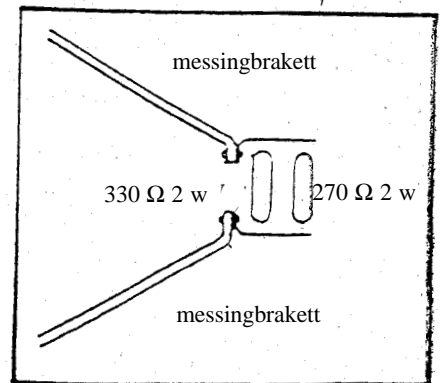
Tillegg 1

Figur 3

800 mm stripline-prøving



detaljtegning av striplinsens strømforsyning

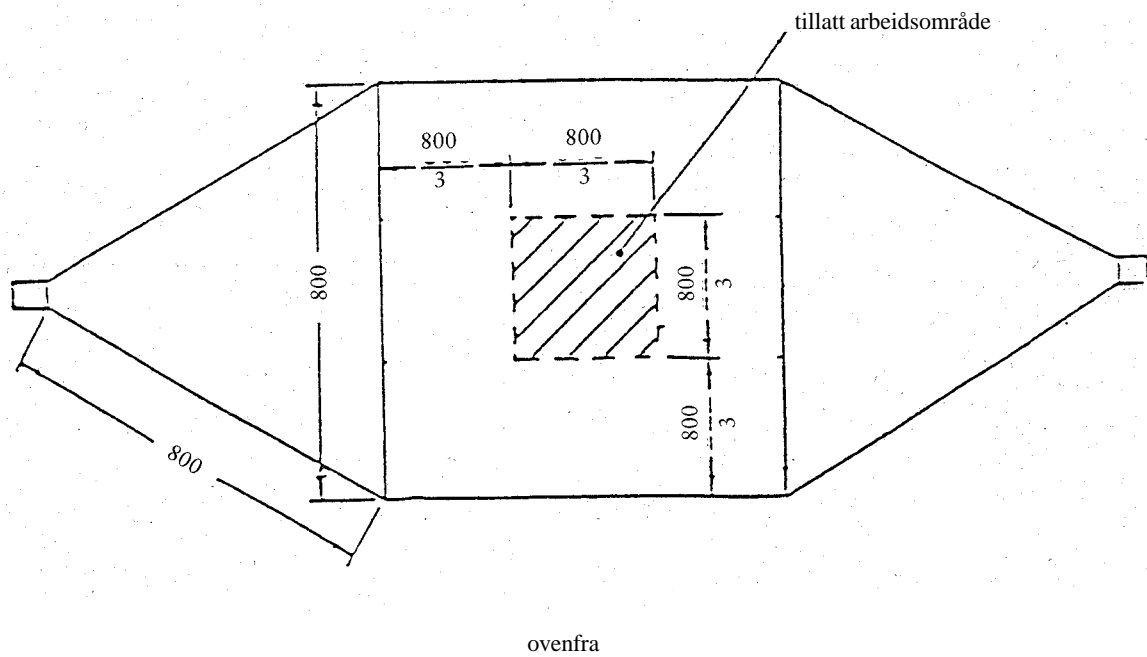
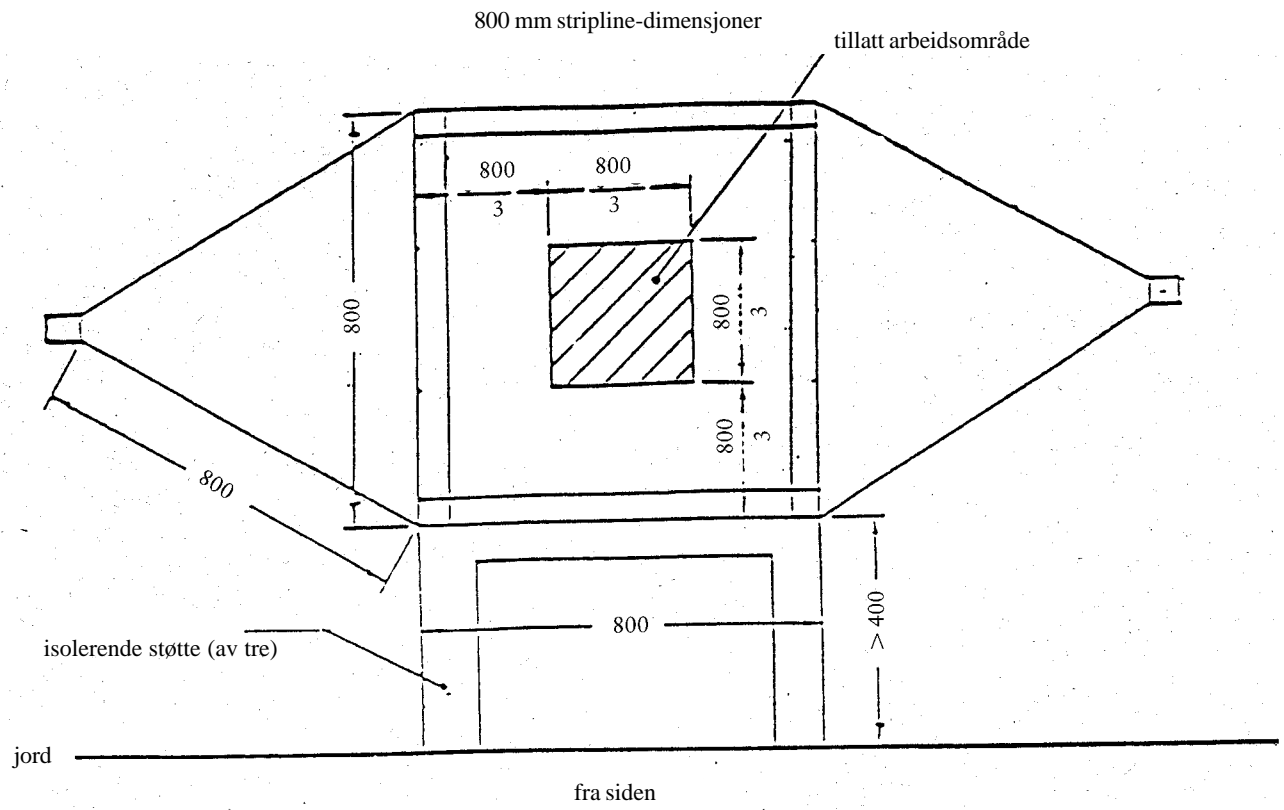


detaljtegning av striplinsens terminering

- 1 = fundamentplate
- 2 = hovedledninger og føler-/aktuatorledninger
- 3 = treramme
- 4 = tilførsels-plate
- 5 = isolator
- 6 = elektrisk/elektronisk delenhets som prøves

Tillegg 1

Figur 4

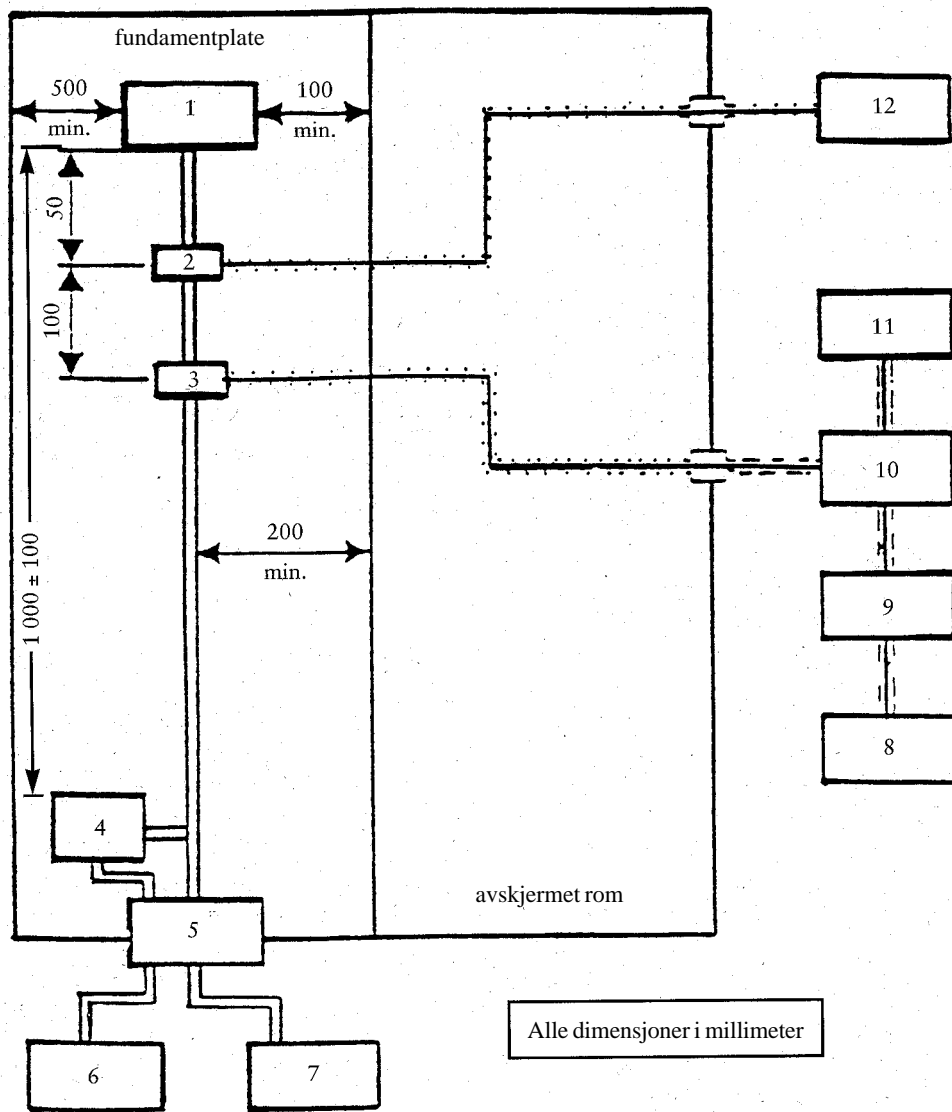


Alle dimensjoner i millimeter

Tillegg 2

Figur 1

Eksempel på BCI-prøvingsoppstilling

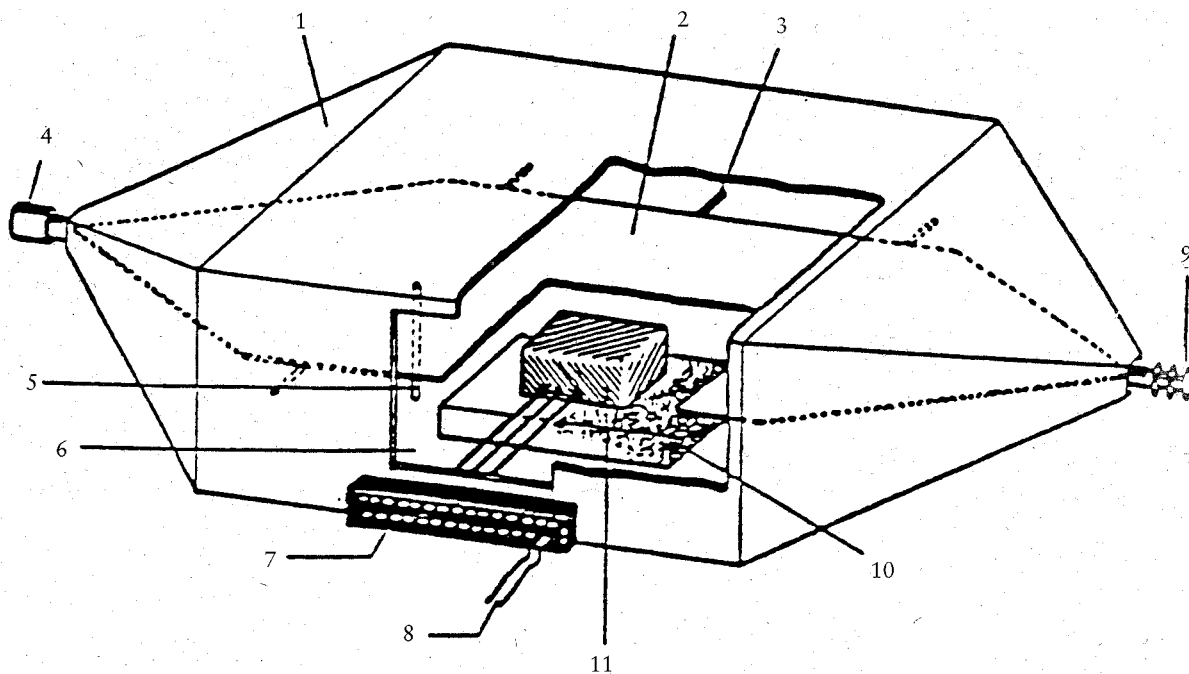


- 1 = Elektrisk/elektronisk delenhet
- 2 = RF-målesonde (valgfri)
- 3 = RF-tilførselstang
- 4 = Kunstig nett
- 5 = Filter for avskjermet rom
- 6 = Strømkilde
- 7 = Grensesnitt: stimulerings- og overvåkingsstyr
- 8 = Signalgenerator
- 9 = Bredbåndsførsterker
- 10 = RF 50 W retningskopler
- 11 = RF-strømmåler eller tilsvarende
- 12 = Spektrumanalysator eller tilsvarende (valgfri)

Tillegg 3

Figur 1

TEM-celleprøving



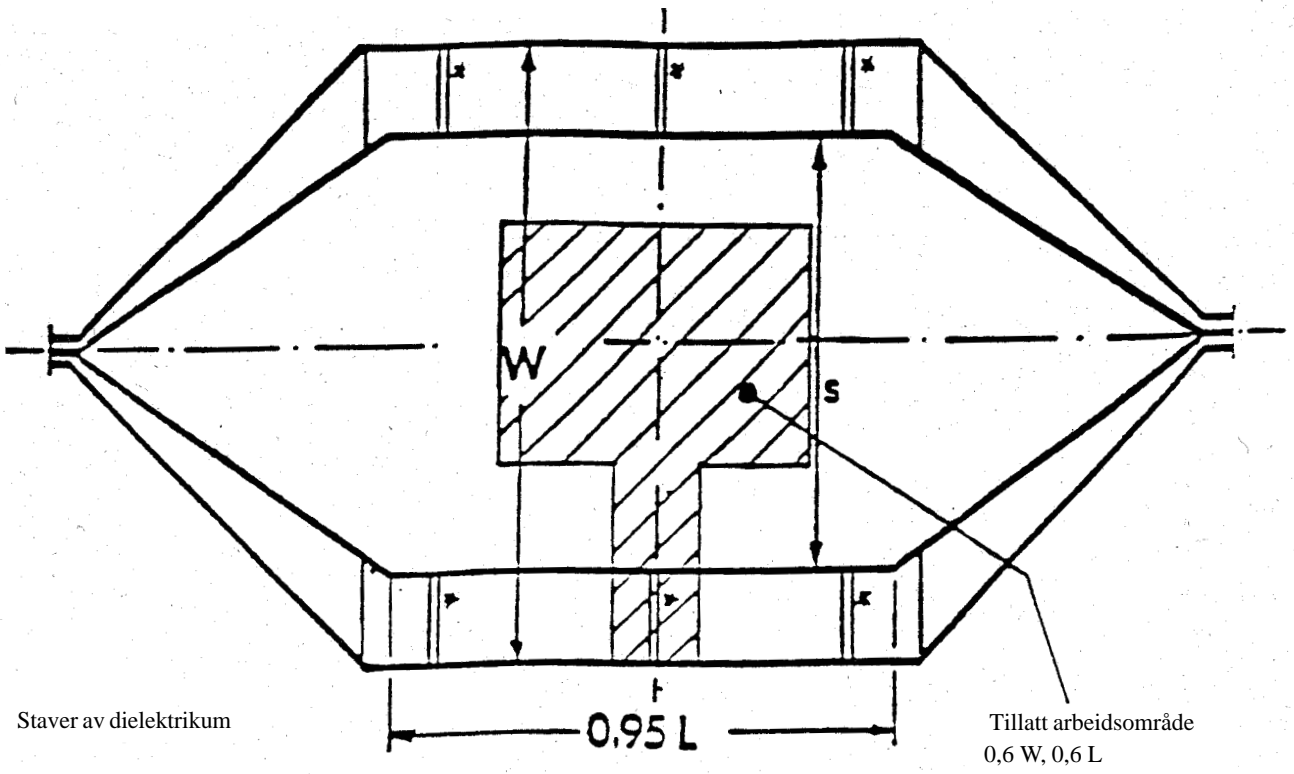
- 1 = ytre leder, avskjerming
- 2 = indre leder (skillevegg)
- 3 = isolasjon
- 4 = inngang
- 5 = isolasjon
- 6 = dør
- 7 = forbindelsespluggpanel
- 8 = strømforsyning til den gjenstanden som prøves
- 9 = 50 W avslutningsmotstand
- 10 = isolasjon
- 11 = gjenstand som prøves (maksimalhøyde: 1/3 av avstanden mellom cellens bunn og skilleveggen)



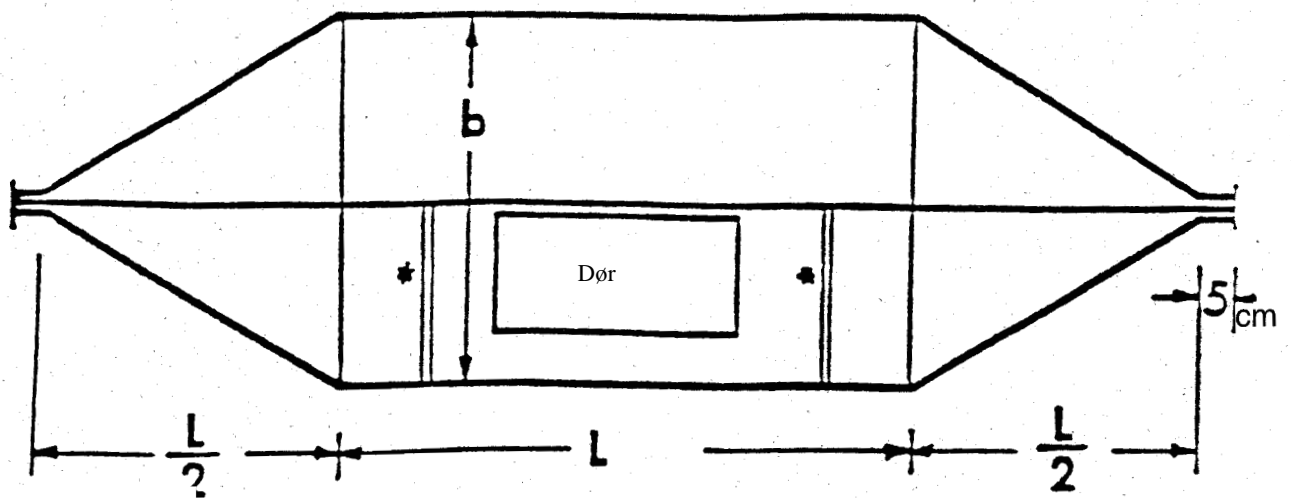
Tillegg 3

Figur 2

TEM-celldimensjoner



Vannrett tverrsnitt ved skillevegg



Loddrett tverrsnitt

Konstruksjon av rektangulær TEM-celle

*Tillegg 3***Figur 3**

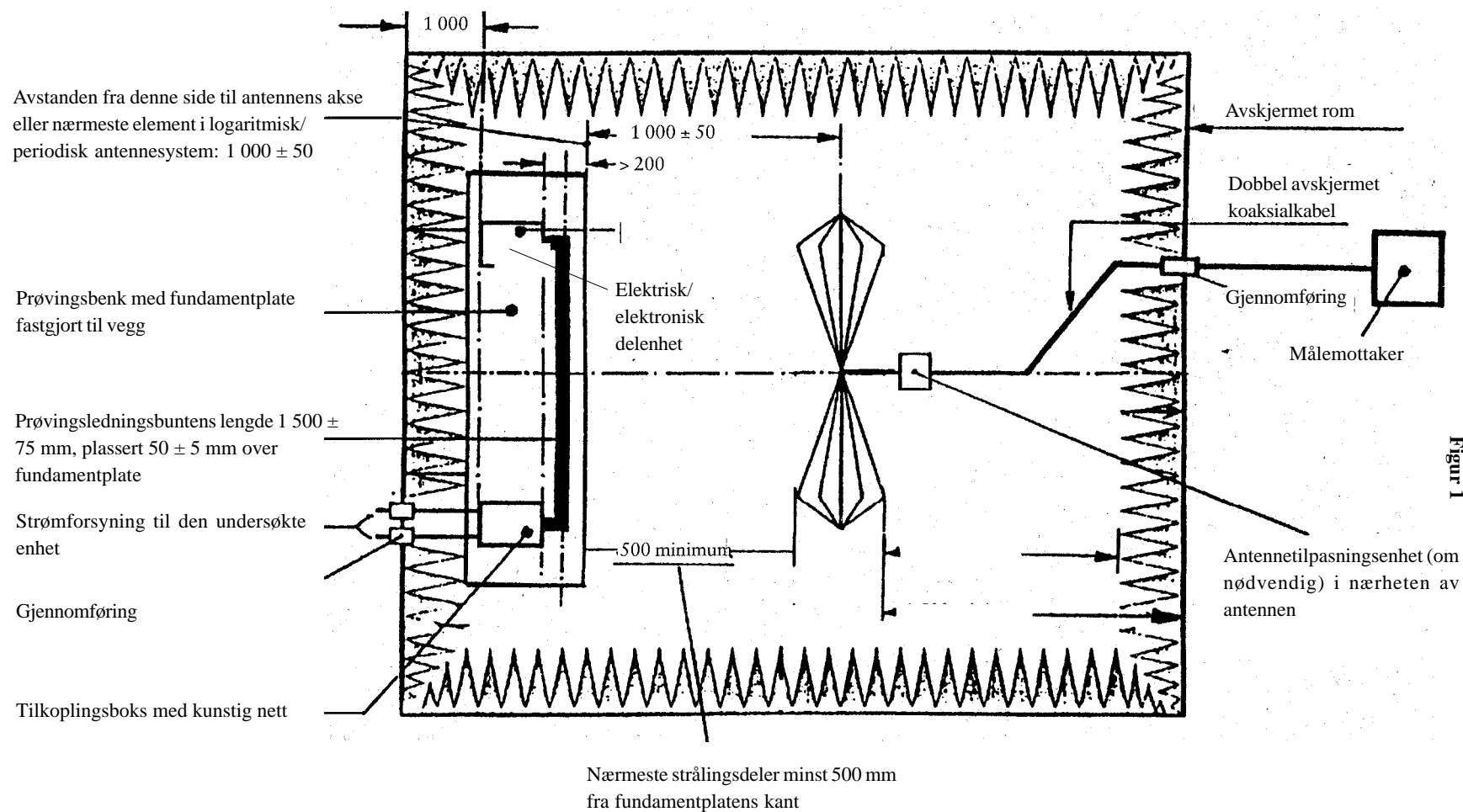
Tabellen nedenfor viser dimensjonene som er nødvendige for konstruksjon av en celle med angitte øvre frekvensgrenser:

Øvre frekvens (MHz)	Cellens form-faktor W : b	Cellens form-faktor W : b	Plate-avstand b (cm)	Skillevegg S (cm)
200	1,69	0,66	56	70
200	1,00	1	60	50

Typiske TEM-celldimensjoner

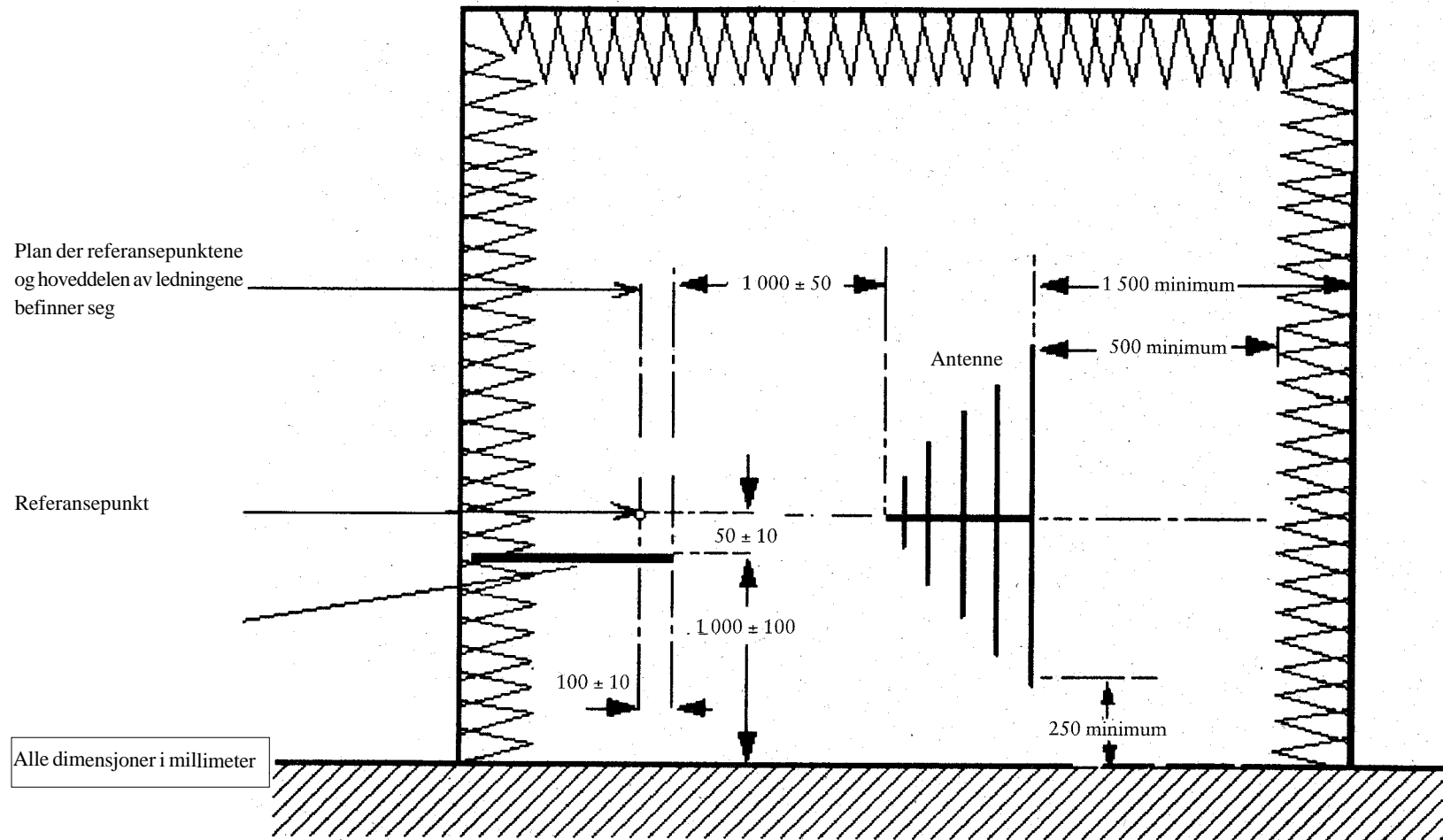
Tillegg 4

Figur 1



Alle dimensjoner i millimeter

Prøving av elektrisk/elektronisk delenhets immunitet i fritt felt  
Prøvingsoppstilling (sett ovenfra)



Tillegg 4

Figur 2

Prøving av elektrisk/elektronisk delenhets immunitet i fritt felt  
Loddrett snitt sett fra siden gjennom prøvingsbenkens plan

**EØS-KOMITEENS BESLUTNING****97/EØS/16/02****nr. 73/96  
av 13. desember 1996****om endring av EØS-avtalens vedlegg II  
(Tekniske forskrifter, standarder, prøving og sertifisering)****EØS-KOMITEEN HAR -**

under henvisning til avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, justert ved protokollen om justering av avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, heretter kalt avtalen, særlig artikkel 98, og

ut fra følgende betraktninger:

Avtalens vedlegg II er endret ved EØS-komiteens beslutning nr. 62/95 av 29. september 1995 om endring av EØS-avtalens vedlegg II (Tekniske forskrifter, standarder, prøving og sertifisering)<sup>(1)</sup>.

Kommisjonsdirektiv 96/20/EF av 27. mars 1996 om tilpasning til den tekniske utvikling av rådsdirektiv 70/157/EØF om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om tillatt lydnivå og eksosanlegg på motorvogner<sup>(2)</sup> skal innlemmes i avtalen -

**BESLUTTET FØLGENDE:****Artikkel 1**

1. I avtalens vedlegg II kapittel I nr. 2 (rådsdirektiv 70/157/EØF) skal nytt strekpunkt lyde:

“- **396 L 0020:** Kommisjonsdirektiv 96/20/EF av 27. mars 1996 (EFT nr. L 92 av 13.4.1996, s. 23).”

2. I avtalens vedlegg II kapittel I nr. 2 (rådsdirektiv 70/157/EØF) utgår tilpasning b).

**Artikkel 2**

Teksten til kommisjonsdirektiv 96/20/EF på islandsk og norsk, som er vedlagt de respektive språkversjoner av denne beslutning, har samme gyldighet.

**Artikkel 3**

Denne beslutning trer i kraft 1. januar 1997, forutsatt at EØS-komiteen har mottatt alle meddelelser i henhold til avtalens artikkel 103 nr. 1.

**Artikkel 4**

Denne beslutning skal kunngjøres i EØS-avdelingen av og EØS-tillegget til De Europeiske Fellesskaps Tidende.

Utferdiget i Brussel, 13. desember 1996.

For EØS-komiteen

Formann

*H. Hafstein*

<sup>(1)</sup> EFT nr. L 301 av 14.12.1995, s. 36, og EØS-tillegget til EF-tidende nr. 48 av 14.12.1995, s. 1.

<sup>(2)</sup> EFT nr. L 92 av 13.4.1996, s. 23.

**KOMMISJONSDIREKTIV 96/20/EF**

av 27. mars 1996

**om tilpasning til den tekniske utvikling av rådsdirektiv 70/157/EØF om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om tillatt lydnivå og eksosanlegg på motorvogner(\*)****KOMMISJONEN FOR DE EUROPEISKE FELLESKAP HAR -**

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap,

under henvisning til rådsdirektiv 70/156/EØF av 6. februar 1970 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om typegodkjenning av motorvogner og deres tilhengere<sup>(1)</sup>, sist endret ved kommisjonsdirektiv 95/54/EF<sup>(2)</sup>, særlig artikkel 13 nr. 2,

under henvisning til rådsdirektiv 70/157/EØF av 6. februar 1970 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om tillatt lydnivå og eksosanlegg på motorvogner<sup>(3)</sup>, sist endret ved direktiv 92/97/EØF<sup>(4)</sup>, særlig artikkel 3, og

ut fra følgende betraktninger:

Direktiv 70/157/EØF er et av særdirektivene etter den EF-typegodkjenningsrutine som ble innført ved direktiv 70/156/EØF. Bestemmelsene i direktiv 70/156/EØF om kjøretøysystemer, deler og tekniske enheter får derfor anvendelse på dette direktiv.

For at særlig bestemmelsene i artikkel 3 nr. 4 og artikkel 4 nr. 3 i direktiv 70/156/EØF skal være oppfylt, må hvert særdirektiv være vedlagt et opplysningsdokument som inneholder de relevante rubrikker i vedlegg I til nevnte direktiv, samt et typegodkjenningsdokument utformet etter mønsteret i vedlegg VI til nevnte direktiv, slik at typegodkjenningen kan behandles elektronisk.

På grunn av den seneste utviklingen innen motorteknologien er det nødvendig å gjøre prøvingsmetoden nøyaktigere og klarere, særlig for tunge nyttekjøretøyer, slik at den kan gjennomføres, og framfor alt slik at prøvingene kan gjentas.

Bestemmelsene i dette direktiv er i samsvar med uttalelse fra Komiteen for tilpasning til den tekniske utvikling nedsatt ved direktiv 70/156/EØF -

(\*) Denne EF-rettsakten, kunngjort i EFT nr. L 92 av 13.4.1996, s. 23, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 73/96 av 13. desember 1996 om endring av EØS-avtalens vedlegg II (Tekniske forskrifter, standarder, prøving og sertifisering), se denne utgaven av EØS-tillegget til De Europeiske Fellesskaps Tidende.

(<sup>1</sup>) EFT nr. L 42 av 23.2.1970, s. 1.

(<sup>2</sup>) EFT nr. L 266 av 8.11.1995, s. 1.

(<sup>3</sup>) EFT nr. L 42 av 23.2.1970, s. 16.

(<sup>4</sup>) EFT nr. L 371 av 19.12.1992, s. 1.

**VEDTATT DETTE DIREKTIV:****Artikkel 1**

1. I den dispositive del av 70/157/EØF gjøres følgende endringer:

- Slutten av artikkel 1 skal lyde: «... skinner, landbruks- og skogbrukstraktorer og mobile maskiner».
- I artikkel 2 annet ledd og artikkel 2a nr. 2 endres «artikkel 9a» til «artikkel 2».
- I artikkel 3 endres «vedlegget» til «vedleggene».

2. Vedleggene til direktiv 70/157/EØF endres i samsvar med vedlegget til dette direktiv.

**Artikkel 2**

1. Fra 1. oktober 1996 kan medlemsstatene med begrunnelse i det tillatte lydnivå eller eksosanlegget ikke

- nekte å gi EF-typegodkjenning eller nasjonal typegodkjenning for en kjøretøytype eller en type eksosanlegg,
- forby registrering, salg eller ibruktaking av kjøretøyer eller salg eller ibruktaking av eksosanlegg,

dersom kjøretøyene eller eksosanleggene oppfyller kravene i direktiv 70/157/EØF, som endret ved dette direktiv.

2. Fra 1. januar 1997

- kan medlemsstatene ikke lenger gi EF-typegodkjenning,
- skal medlemsstatene nekte å gi nasjonal typegodkjenning,

for en kjøretøytype med begrunnelse i det tillatte lydnivå eller eksosanlegget, dersom kravene i direktiv 70/157/EØF, som endret ved dette direktiv, ikke er oppfylt.

3. Uten hensyn til nr. 2 kan medlemsstatene fortsette å gi EF-typegodkjenning for reserveeksosanlegg og tillate salg og ibruktaking av dem i samsvar med tidligere versjoner av direktiv 70/157/EØF, forutsatt at disse eksosanleggene

- er beregnet på montering på kjøretøyer som allerede er i bruk, og
- oppfyller kravene i det direktiv som gjaldt da kjøretøyet ble registrert første gang.

### **Artikkel 3**

1. Medlemsstatene skal sette i kraft de lover og forskrifter som er nødvendige for å etterkomme dette direktiv, innen 1. oktober 1996. De skal umiddelbart underrette Kommisjonen om dette.

2. Disse bestemmelsene skal, når de vedtas av medlemsstatene, inneholde en henvisning til dette direktiv, eller det skal vises til direktivet når de kunngjøres. Nærmere regler for henvisningen fastsettes av medlemsstatene.

3. Medlemsstatene skal oversende Kommisjonen teksten til de viktigste internrettslige bestemmelser som de vedtar på det området dette direktiv omhandler.

### **Artikkel 4**

Dette direktiv trer i kraft den tjuende dag etter at det er kunngjort i *De Europeiske Fællesskaps Tidende*.

### **Artikkel 5**

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Brussel, 27. mars 1996.

For Kommisjonen

**Martin BANGEMANN**

Medlem av Kommisjonen

## VEDLEGG

Mellom den dispositive del og vedlegg I innsettes følgende liste over vedlegg:

«Liste over vedlegg

VEDLEGG I: EF-typegodkjenning av en motorvogntype med hensyn til lydnivået

*Tillegg 1:* Opplysningsdokument

*Tillegg 2:* Typegodkjenningensdokument

VEDLEGG II: EF-typegodkjenning av eksosanlegg som tekniske enheter

*Tillegg 1:* Opplysningsdokument

*Tillegg 2:* Typegodkjenningensdokument

*Tillegg 3:* Mønster for EF-typegodkjenningensmerket

VEDLEGG III: Kontroll av produksjonssamsvar

VEDLEGG IV: Spesifikasjoner for prøvebane».

Endringer i vedlegg I:

Fotnoten til nr. 1.1.7 skal lyde:

«<sup>(1)</sup> I samsvar med definisjonene i vedlegg II A til direktiv 70/156/EØF.»

Nr. 2.1 skal lyde:

«2.1. Søknad om EF-typegodkjenning av en kjøretøytype med hensyn til lydnivået i henhold til artikkel 3 nr. 4 i direktiv 70/156/EØF skal inngis av kjøretøyets produsent.»

Nr. 2.2 skal lyde:

«2.2. Et mønster for opplysningsskjemaet er gjengitt i tillegg 1.»

Nr. 2.2.1 til og med nr. 2.2.4 utgår.

I nr. 2.3 utgår ordene «eller dennes representant».

Nr. 2.5 utgår.

Nr. 4 skal lyde:

«4. **EF-typegodkjenning**

4.1. Dersom de relevante krav er oppfylt, skal det gis EF-typegodkjenning i henhold til artikkel 4 nr. 3 og eventuelt artikkel 4 nr. 4 i direktiv 70/156/EØF.

4.2. Et mønster for typegodkjenningensdokumentet er gjengitt i tillegg 2.

4.3. Hvert godkjent kjøretøy skal tildeles et typegodkjenningensnummer i samsvar med vedlegg VII til direktiv 70/156/EØF. En medlemsstat kan ikke tildele en annen kjøretøytype samme nummer.»



I nr. 5.2.1.2 endres «vedlegg III» til «tillegg 2».

I nr. 5.2.2.3.1 endres «vedlegg VI» til «vedlegg IV».

I nr. 5.2.2.3.4 skal annet ledd lyde:

«Dekkene som skal brukes til prøvingen, velges av kjøretøyprodusenten. De skal være tilgjengelige på markedet og i samsvar med gjeldende handelspraksis. De skal tilsvare en av dimensjonsbetegnelsene (se nr. 2.17 i vedlegg II til rådsdirektiv 92/23/EØF<sup>(\*)</sup>) som kjøretøyprodusenten har fastsatt for kjøretøyet i samsvar med nr. 1.5 i tilføyelsen til tillegg 2. Kjøretøyer i gruppe M<sub>1</sub> og N<sub>1</sub> skal overholde bestemmelsene i direktiv 89/459/EØF med hensyn til minste mønsterdybde. Minste mønsterdybde fastsatt i direktiv 89/459/EØF gjelder for kjøretøyer i andre grupper som om kjøretøyene var omfattet av nevnte direktiv. Dekkene skal være pumpet opp til et trykk passende for kjøretøyets prøvingsmasse.

---

(\*) EFT nr. L 129 av 14.5.1992, s. 95.»

I nr. 5.2.2.4.3.3.1.1 tilføyes følgende etter tredje ledd:

«Dersom turtallet S fortsatt oppnås ved en hastighet forover som tilsvarer motorens turtall ved tomgang, utføres prøvingen bare i tredje gir, og de relevante resultatene må evalueres.»

I nr. 5.2.2.4.3.3.1.2 tilføyes følgende:

«Kjøretøyet anses imidlertid som representativt for sin type dersom prøvingene på søkerens anmodning utføres under flere utvekslingsforhold enn forutsatt, og dersom høyeste lydnivå oppnås mellom laveste og høyeste benyttede utvekslingsforhold.»

I nr. 5.2.3.1 og 5.2.3.5.1 endres «vedlegg III» til «tillegg 2».

I nr. 5.3.2 endres «artikkel 8 nr. 3» til «artikkel 11 nr. 2 eller 3».

Nr. 6 skal lyde:

«6. **Endring av type og typegodkjenning**

6.1. For endringer av en kjøretøytype som er gitt typegodkjenning i henhold til dette direktiv, gjelder bestemmelsene i artikkel 5 i direktiv 70/156/EØF.»

Underpunktene til nr. 7 skal lyde:

«7.1. Tiltak for å sikre produksjonssamsvar skal treffes etter bestemmelsene i artikkel 10 i direktiv 70/156/EØF.

7.2. Særlige bestemmelser:

7.2.1. Prøvingene nevnt i nr. 2.3.5 i vedlegg X til direktiv 70/156/EØF tilsvarer dem som er oppført i vedlegg III avsnitt I i dette direktiv.

7.2.2. Hyppigheten av kontrollene nevnt i nr. 2.4 i vedlegg X til direktiv 70/156/EØF er vanligvis én gang hvert annet år.»

Etter figur 4 skal nytt tillegg 1 og 2 lyde:

«Tillegg 1

**Opplysningsdokument nr. ... i henhold til vedlegg I til rådsdirektiv 70/156/EØF(\*) for EF-typegodkjenning av et kjøretøy med hensyn til tillatt lydnivå og eksosanlegg (direktiv 70/157/EØF, sist endret ved direktiv.../.../EF)**

Opplysningene nedenfor skal om nødvendig inngis i tre eksemplarer og omfatte en innholdsfortegnelse. Eventuelle tegninger skal være i hensiktsmessig målestokk og tilstrekkelig detaljerte i A4-format eller foldet til A4-format. Eventuelle fotografier skal være tilstrekkelig detaljerte.

Dersom systemer, deler eller tekniske enheter har elektronisk styrte funksjoner, skal opplysninger om ytelse gis.

0. **Generelt**

0.1. Fabrikat (produsentens handelsnavn):

0.2. Type og alminnelig(e) handelsbetegnelse(r):

0.3. Kjøretøyet er eventuelt slik merket for identifikasjon av type (b):

0.3.1. Merkingens plassering:

0.4. Kjøretøygruppe (c):

0.5. Produsentens navn og adresse:

0.8. Monteringsanleggets/-enes adresse(r):

1. **Kjøretøyets allmenne spesifikasjoner**

1.1. Fotografier og/eller tegninger av et representativt kjøretøy:

1.3.3. Drivaksler (antall, plassering, forbindelse):

1.6. Motorens plassering og innretning:

2. **Masser og dimensjoner (e) (i kg og mm) (eventuelt med henvisning til tegning)**

2.4. Kjøretøyets største (utvendige) mål

2.4.1. Understell uten karosseri

2.4.1.1. Lengde (j):

2.4.1.2. Bredde (k):

2.4.2. Understell med karosseri

2.4.2.1. Lengde (j):

2.4.2.2. Bredde (k):

2.6. Kjøretøyets masse med karosseri i driftsferdig stand, eller karosseriets masse med førerhus dersom produsenten ikke leverer karosseriet (med standardutstyr, inkludert kjølevæske, smørelje, drivstoff, verktøy, reservehjul og fører) (o) (maksimum og minimum)

(\*) **Rubrikkenes nummerering og fotnotene i dette opplysningsdokumentet tilsvarer dem i vedlegg I til direktiv 70/156/EØF. Irrelevante rubrikker er utelatt.**

3. **Motor (q)**
- 3.1. Produsent:
- 3.1.1. Produsentens motorkode (som angitt på motoren, eller annen identifikasjonsmåte):
- 3.2. Forbrenningsmotor
- 3.2.1.1. Arbeidsprinsipp: elektrisk tenning/kompresjonstening, firetakts/totakts<sup>1</sup>:
- 3.2.1.2. Antall sylindere og deres innretning:
- 3.2.1.2.3. Tenningsrekkefølge:
- 3.2.1.3. Slagvolum (s): ..... cm<sup>3</sup>
- 3.2.1.8. Største nettoeffekt (t): ..... kW ved o/min. (verdi oppgitt av produsenten)
- 3.2.4. Drivstofftilførsel
- 3.2.4.1. Ved forgasser(e): ja/nei<sup>(1)</sup>
- 3.2.4.1.2. Type(r):
- 3.2.4.1.3. Antall:
- 3.2.4.2. Drivstoffinnsprøyting (bare kompresjonstening): ja/nei<sup>(1)</sup>
- 3.2.4.2.2. Virkemåte: direkte innsprøyting/forkammer/virvelkammer<sup>(1)</sup>
- 3.2.4.2.4. Turtallsregulator
- 3.2.4.2.4.1. Type:
- 3.2.4.2.4.2.1. Avreguleringsturtall ved belastning: ..... o/min.
- 3.2.4.3. Drivstoffinnsprøyting (bare elektrisk tenning): ja/nei<sup>(1)</sup>
- 3.2.4.3.1. Virkemåte: innsugingsmanifold (en-/flerpunkts<sup>(1)</sup>)/direkte innsprøyting/annet (oppgis)<sup>(1)</sup>
- 3.2.8. Innsugingsanlegg
- 3.2.8.4.2. Luftfilter, tegninger: ..... eller
- 3.2.8.4.2.1. Fabrikat(er):
- 3.2.8.4.2.2. Type(r):
- 3.2.8.4.3. Innsugingslyddemper, tegninger: ..... eller
- 3.2.8.4.3.1. Fabrikat(er):
- 3.2.8.4.3.2. Type(r):
- 3.2.9. Eksosanlegg
- 3.2.9.2. Beskrivelse eller tegning av eksosanlegget:

<sup>(1)</sup> Stryk det som ikke passer.

3.2.9.4. Lydpotte: fremre, midtre, bakre; konstruksjon, type, merking. For ytre støy: støydemping i motorrom og på motor:

3.2.9.5. Eksosutløpets plassering:

3.2.9.6. Lydpotte med fibermaterialer:

3.2.12.2.1. Katalysator: ja/nei <sup>(1)</sup>

3.2.12.2.1.1. Antall katalysatorer og katalysatordeler:

3.3. Elektrisk motor

3.3.1. Type (vikling, magnetisering)

3.3.1.1. Maksimal timeeffekt: ..... kW

3.3.1.2. Driftsspenning: ..... V

3.4. Andre motorer eller kombinasjoner av motorer (nærmere opplysninger om motordelene):

4. **Kraftoverføring (v)**

4.2. Type (mekanisk, hydraulisk, elektrisk, osv.):

4.6. Utveksling

Gir	Girkassens utveksling (forholdet mellom motorturtallet og utgående aksels turtall)	Differensialens utveksling (forholdet mellom girkassens utgående aksels turtall og drivhjulenes omdreiningstall)	Samlet utvekslingsforhold
Maksimum for CVT <sup>(1)</sup>			
1			
2			
3			
...			
Minimum for CVT			
Revers			

<sup>(1)</sup> Kontinuerlig variabel overføring

<sup>(1)</sup> Stryk det som ikke passer.

4.7. Kjøretøyets høyeste hastighet (og det gir denne oppnås i) (i km/t) (w):

6. **Hjuloppheng**

6.6. Dekk og hjul

6.6.2. Øvre og nedre grense for rulleradier

6.6.2.1. Aksel 1:

6.6.2.2. Aksel 2:

6.6.2.3. Aksel 3:

6.6.2.4. Aksel 4:

osv.

9. **Karosseri** (disse opplysningene gjelder ikke for kjøretøygruppe M1)

9.1. Type karosseri:

9.2. Materialer og konstruksjonsmåte:

12. **Diverse**

12.5. Nærmere opplysninger om alle støyreducerende innretninger uten tilknytning til motoren (dersom de ikke omfattes av andre punkter):

*Tilleggsopplysninger for terrenggående kjøretøyer*

1.3. Antall aksler og hjul:

2.4.1. For understell uten karosseri

2.4.1.4.1. Frivinkel foran (na): ..... grader

2.4.1.5.1. Frivinkel bak (nb): ..... grader

2.4.1.6. Bakkeklaring (som definert i nr. 4.5 i avsnitt A i vedlegg II til direktiv 70/156/EØF)

2.4.1.6.1. Mellom akslene:

2.4.1.6.2. Under forakselen(-lene):

2.4.1.6.3. Under bakakselen(-lene):

2.4.1.7. Rampevinkel (nc): ..... grader

2.4.2. For understell med karosseri

2.4.2.4.1. Frivinkel foran (na): ..... grader

2.4.2.5.1. Frivinkel bak (nb): ..... grader

2.4.2.6. Bakkeklaring (som definert i nr. 4.5 i avsnitt A i vedlegg II til direktiv 70/156/EØF)

- 2.4.2.6.1. Mellom akslene:
- 2.4.2.6.2. Under forakselen(-lene):
- 2.4.2.6.3. Under bakakselen(-lene):
- 2.4.2.7. Rampevinkel (nc): ..... grader
- 2.15. Største stigning ved igangsetting av kjøretøyet (uten tilhenger): ..... %
- 4.9. Differensialspærre: ja/nei/valgfritt<sup>(1)</sup>

Dato, saksmappe

<sup>(1)</sup> Stryk det som ikke passer.

*Tillegg 2***MØNSTER**

## EF-TYPEGODKJENNINGSdokUMENT

(Største format: A4 (210 x 297 mm))

Myndighetens stempel

## Melding om

- typegodkjenning<sup>(1)</sup>,
- utvidelse av typegodkjenning<sup>(1)</sup>,
- nektelse av typegodkjenning<sup>(1)</sup>,
- tilbakekalling av typegodkjenning<sup>(1)</sup>

for en kjøretøytype/del/teknisk enhet<sup>(1)</sup> i henhold til direktiv .../.../EØF, sist endret ved direktiv .../.../EF.

Typegodkjenningsnummer:

Bakgrunnen for utvidelsen:

## AVSNITT I

- 0.1. Fabrikat (produsentens handelsnavn):
- 0.2. Type og alminnelig(e) handelsbetegnelse(r):
- 0.3. Kjøretøyet/delen/den tekniske enheten er eventuelt slik merket for identifikasjon av typen<sup>(1)</sup>(<sup>2</sup>)
- 0.3.1. Merkingens plassering:
- 0.4. Kjøretøygruppe<sup>(3)</sup>:
- 0.5. Produsentens navn og adresse:
- 0.7. For deler og tekniske enheter: Plassering av og festemåte for EF- typegodkjenningsmerket:
- 0.8. Monteringsanleggets/-enes adresse(r):

## AVSNITT II

1. Eventuelle tilleggsopplysninger: Se tilføyelsen
2. Teknisk instans med ansvar for å gjennomføre prøvingene:
3. Dato for prøvingsrapport:
4. Prøvingsrapportens nummer:
5. Eventuelle merknader: Se tilføyelsen
6. Sted:
7. Dato:
8. Underskrift:
9. Indeksen for informasjonspakken som er inngitt til godkjenningsmyndigheten, og som utleveres på anmodning, er vedlagt.

<sup>(1)</sup> Stryk det som ikke passer.

<sup>(2)</sup> Dersom merkingen for identifikasjon av typen inneholder tegn som ikke er aktuelle for beskrivelsen av kjøretøyet, delen eller den tekniske enheten som omfattes av dette typegodkjenningsdokumentet, skal slike tegn representeres i dokumentet ved symbolet “?” (for eksempel ABC??123??).

<sup>(3)</sup> Som definert i vedlegg II A til direktiv 70/156/EØF.

*Tilføyelse til EF-typegodkjenningsdokument nr. ...*

for typegodkjenning av et kjøretøy i henhold til direktiv 70/157/EØF, sist endret ved direktiv ...

1. Tilleggsopplysninger:
  - 1.1. Eventuelt en liste over kjøretøyer omfattet av nr. 5.2.2.4.3.3.1.2 i vedlegg I:
  - 1.2. Motor:
    - 1.2.1. Produsent:
    - 1.2.2. Type:
    - 1.2.3. Modell:
    - 1.2.4. Største nominelle effekt: ..... kW ved ..... o/min.
  - 1.3. Kraftoverføring: manuell girkasse/automatisk girkasse<sup>(1)</sup>
    - 1.3.1. Antall gir:
  - 1.4. Utstyr:
    - 1.4.1. Lydpotte:
      - 1.4.1.1. Produsent:
      - 1.4.1.2. Modell:
      - 1.4.1.3. Type: ..... i samsvar med tegning nr. ....
    - 1.4.2. Innsugingslyddemper:
      - 1.4.2.1. Produsent:
      - 1.4.2.2. Modell:
      - 1.4.2.3. Type: ..... i samsvar med tegning nr. ....
  - 1.5. Dekkdimensjoner:
    - 1.5.1. Beskrivelse av dekktype brukt ved typegodkjenningsprøvingen:
  - 1.6. Målinger:
    - 1.6.1. Lydnivå for kjøretøy i bevegelse:

<sup>(1)</sup> Stryk det som ikke passer.



Måleresultater			
	Venstre side <sup>(1)</sup> dB (A)	Høyre side dB (A) <sup>(1)</sup>	Girstangens stilling
Første måling			
Andre måling			
Tredje måling			
Fjerde måling			
Prøvingsresultat:		dB (A)/E <sup>(2)</sup>	

## 1.6.2. Lydnivå for stillestående kjøretøy:

		dB (A)	Motorturtall
Første måling			
Andre måling			
Tredje måling			
Prøvingsresultat:		dB (A)/E <sup>(2)</sup>	

## 1.6.3. Lydnivå ved trykkluftstøy:

Måleresultater			
		Venstre side dB (A) <sup>(1)</sup>	Høyre side dB (A) <sup>(1)</sup>
Første måling			
Andre måling			
Tredje måling			
Fjerde måling			
Prøvingsresultat:		dB (A)	

## 5. Merknader:»

Endringer i vedlegg II:

I nr. 0 endres «artikkel 9a» til «artikkel 2».

Nr. 2.1 skal lyde:

«2.1. Søknad om EF-typegodkjenning i henhold til artikkel 3 nr. 4 i direktiv 70/156/EØF med hensyn til et reserveeksosanlegg eller en del av dette som teknisk enhet skal inngis av kjøretøyets produsent eller produsenten av den aktuelle tekniske enhet.»

Nr. 2.2. skal lyde:

«2.2. I tillegg I er gjengitt et mønster for typegodkjenningsdokumentet.»

<sup>(1)</sup> Måleverdiene er angitt med fradrag av 1 dB (A) i samsvar med bestemmelsene i nr. 5.2.2.5.1 i vedlegg I.

<sup>(2)</sup> «E» angir at de aktuelle målingene er utført i samsvar med dette direktiv.

Nr. 2.2.1 til og med 2.2.3, nr. 2.4 og nr. 3.1.3 utgår.

Fotnoten til nr. 2.3.3 og 5.2.1 skal lyde:

«<sup>(1)</sup> I samsvar med kravene i den versjonen av dette direktiv som gjaldt ved typegodkjenningen av kjøretøyet.»

Tidligere nr. 3, 3.1, 3.1.1, 3.1.2 og 3.2 blir henholdsvis nr. 2.4, 2.4.1, 2.4.1.1, 2.4.1.2 og 2.4.2.

Tidligere nr. 4 blir nr. 3 og skal lyde:

«3. **EF-typegodkjenning**

- 3.1. Dersom de relevante krav er oppfylt, skal det gis EF-typegodkjenning i henhold til artikkel 4 nr. 3 og eventuelt artikkel 4 nr. 4 i direktiv 70/156/EØF.
- 3.2. Et mønster for EF-typegodkjenningsdokumentet er gjengitt i tillegg 2.
- 3.3. Hver type reserveeksosanlegg eller del av dette som er godkjent som en teknisk enhet skal tildeles et typegodkjenningsnummer, i samsvar med vedlegg VII til direktiv 70/156/EØF. Del 3 av typegodkjenningsnummeret skal angi nummeret til endringsdirektivet som gjaldt ved typegodkjenningen av kjøretøyet. Samme medlemsstat må ikke tildele en annen type reserveeksosanlegg eller del av et slikt samme nummer.»

Nytt nr. 4 skal lyde:

«4. **EF-typegodkjenningsmerke**

- 4.1. Reserveeksosanlegg eller deler av et slikt som er i samsvar med en type godkjent i henhold til dette direktiv, skal, med unntak av monteringsdeler og rør, være påført et EF-typegodkjenningsmerke.
- 4.2. EF-typegodkjenningsmerket skal bestå av et rektangel med bokstaven «e» innskrevet, fulgt av bokstav(er) eller tall som identifiserer den medlemsstat som har gitt typegodkjenningen:

- «1» for Tyskland
- «2» for Frankrike
- «3» for Italia
- «4» for Nederland
- «5» for Sverige
- «6» for Belgia
- «9» for Spania
- «11» for Det forente kongerike
- «12» for Østerrike
- «13» for Luxembourg
- «17» for Finland
- «18» for Danmark
- «21» for Portugal
- «23» for Hellas
- «IRL» for Irland

Nær rektangelet skal det være påført det «basisgodkjenningsnummer» som er beskrevet i del 4 av typegodkjenningsnummeret nevnt i vedlegg VII til direktiv 70/156/EØF, og to foranstående sifre som angir løpenummeret som er tildelt seneste viktige tekniske endring av direktiv 70/156/EØF som gjaldt på tidspunktet for kjøretøyets EF-typegodkjenning. For direktiv 70/157/EØF er løpenummeret 00, for direktiv 77/212/EØF er løpenummeret 01, for direktiv 84/424/EØF er løpenummeret 02 og for direktiv 92/97/EØF er løpenummeret 03.

4.3. Merket skal være lett leselig og skal ikke kunne slettes selv når reserve-eksosanlegget eller delen av det er montert på kjøretøyet.

4.4. Et eksempel på EF-typegodkjenningsmerket er gjengitt i tillegg 3.»

Nr. 6 og nytt nr. 7 skal lyde:

«6. **Endring av type og typegodkjenning**

6.1. I tilfelle endringer av den type som er godkjent i henhold til dette direktiv, gjelder bestemmelsene i artikkel 5 i direktiv 70/156/EØF.

7. **Produksjonssamsvar**

7.1. Det skal treffes tiltak for å sikre produksjonssamsvar i samsvar med kravene fastsatt i artikkel 10 i direktiv 70/156/EØF.

7.2. Særlige bestemmelser:

7.2.1. Prøvingene nevnt i nr. 2.3.5 i vedlegg X til direktiv 70/156/EØF tilsvarer dem som er oppført i vedlegg III (avsnitt II) til dette direktiv.

7.2.2. Hyppigheten av kontrollene nevnt i nr. 2.4 i vedlegg X til direktiv 70/156/EØF er vanligvis én gang hvert annet år.»

Etter figur 3 skal nytt tillegg 1, 2 og 3 lyde:

«Tillegg 1

**Opplysningsdokument nr. ... for EF-typegodkjenning av eksosanlegg til motorvogner som tekniske enheter (direktiv 70/157/EØF, sist endret ved direktiv .../..EF)**

Opplysningene nedenfor skal om nødvendig inngis i tre eksemplarer og omfatte en innholdsfortegnelse. Eventuelle tegninger skal være i hensiktsmessig målestokk og tilstrekkelig detaljerte i A4-format eller foldet til A4-format. Eventuelle fotografier skal være tilstrekkelig detaljerte.

Dersom systemer, deler eller tekniske enheter har elektronisk styrte funksjoner, skal opplysninger om ytelse gis.

0. **Generelt**

0.1. Fabrikat (produsentens handelsnavn):

0.2. Type og alminnelig(e) handelsbetegnelse(r):

0.5. Produsentens navn og adresse:

0.7. I tilfelle deler og tekniske enheter: plassering av og festemåte for EF- typegodkjenningsmerket:

0.8. Monteringsanleggets/-enes adresse(r):

1. **Beskrivelse av kjøretøyet som enheten er beregnet på** (dersom enheten er beregnet montert på mer enn én type kjøretøy, skal opplysningene nedenfor gis for hver kjøretøytype)

- 1.1. Fabrikat (produsentens handelsnavn):
- 1.2. Type og alminnelig(e) handelsbetegnelse(r):
- 1.3. Kjøretøyet er eventuelt slik merket for identifikasjon av type:
- 1.4. Kjøretøygruppe:
- 1.5. EF-typegodkjenningnummer med hensyn til lydnivå:
- 1.6. Alle opplysningene nevnt i nr. 1.1 til 1.5 i typegodkjenning dokumentet for kjøretøyet (vedlegg I tillegg 2 til dette direktiv):
2. **Beskrivelse av innretningen**
  - 2.1. Beskrivelse av reserveeksosanlegget med angivelse av hvor hver anleggsdel er plassert og en monteringsanvisning.
  - 2.2. Detaljerte tegninger av hver del, slik at de lett kan finnes og identifiseres, med angivelse av de materialer som er brukt. Tegningene må angi den obligatoriske plasseringen av EF-typegodkjenningmerket:

Dato, saksmappe

*Tillegg 2***MØNSTER**

## EF-TYPEGODKJENNINGS-DOKUMENT

(Største format: A4 (210 x 297 mm))

Myndighetens stempel

## Melding om

- typegodkjenning<sup>(1)</sup>,
- utvidelse av typegodkjenning<sup>(1)</sup>,
- nektelse av typegodkjenning<sup>(1)</sup>,
- tilbakekalling av typegodkjenning<sup>(1)</sup>

for en type kjøretøy/del/teknisk enhet<sup>(1)</sup> i henhold til direktiv .../.../EØF, sist endret ved direktiv .../.../EF.

Typegodkjenningsnummer:

Bakgrunnen for utvidelsen:

## AVSNITT I

- 0.1. Fabrikat (produsentens handelsnavn):
- 0.2. Type og alminnelig(e) handelsbetegnelse(r):
- 0.3. Kjøretøy/delen/den tekniske enheten er eventuelt slik merket for identifikasjon av typen<sup>(1)</sup>(<sup>2</sup>)
- 0.3.1. Merkingens plassering:
- 0.4. Kjøretøygruppe<sup>(3)</sup>:
- 0.5. Produsentens navn og adresse:
- 0.7. For deler og tekniske enheter: Plassering av og festemåte for EF- typegodkjenningsmerket:
- 0.8. Monteringsanleggets/-enes adresse(r):

## AVSNITT II

1. Eventuelle tilleggsopplysninger: Se tilføyelsen
2. Teknisk instans med ansvar for å gjennomføre prøvingene:
3. Prøvingsrapportens dato:
4. Prøvingsrapportens nummer:
5. Eventuelle merknader: Se tilføyelsen
6. Sted:
7. Dato:
8. Underskrift:
9. Indeksen for informasjonspakken som er inngitt til godkjenningsmyndigheten, og som utleveres på anmodning, er vedlagt.

<sup>(1)</sup> Stryk det som ikke passer.

<sup>(2)</sup> Dersom merkingen for identifikasjon av typen inneholder tegn som ikke er aktuelle for beskrivelsen av kjøretøyet, delen eller den tekniske enheten som omfattes av dette typegodkjenningsdokumentet, skal slike tegn representeres i dokumentet ved symbolet “?” (for eksempel ABC??123??).

<sup>(3)</sup> Som definert i vedlegg II A til direktiv 70/156/EØF.

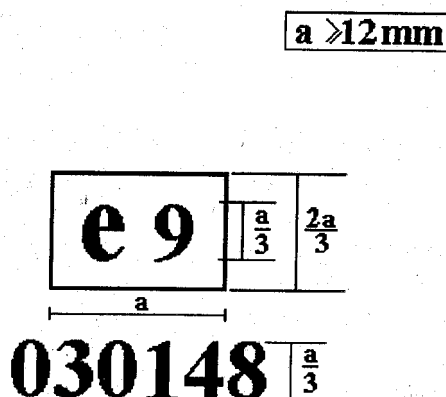
*Tilføyelse til EF-typegodkjenningsdokument nr. ...*

om typegodkjenning av motorvogners eksosanlegg som tekniske enheter i henhold til direktiv 70/157/EØF, sist endret ved direktiv ...

1. Tilleggsopplysninger:
  - 1.1. Den tekniske enhetens sammensetning:
  - 1.2. Varemerket eller handelsnavnet til den type eller de typer kjøretøyer eksosanlegget er beregnet på<sup>(1)</sup>:
  - 1.3. Type(r) kjøretøy(er) og dets/deres typegodkjenningsnummer:
  - 1.4. Motor:
    - 1.4.1. Type (elektrisk tenning, diesel):
    - 1.4.2. Syklus: totakts, firetakts:
    - 1.4.3. Slagvolum:
    - 1.4.4. Motorens største nominelle effekt: ..... kW ved ..... o/min
  - 1.5. Antall gir:
  - 1.6. Antall benyttede gir:
  - 1.7. Differensialens utveksling(er):
  - 1.8. Lydnivåverdier:
    - kjøretøy i bevegelse: ..... dB (A), konstant hastighet før akselerasjon ved ..... km/t,
    - stillestående kjøretøy: ..... dB (A) ved ..... o/min
  - 1.9. Variasjon i mottrykk:
  - 1.10. Eventuelle restriksjoner på bruk og monteringsanvisning:
5. Merknader:

## Tillegg 3

## MØNSTER FOR EF-TYPEGODKJENNINGSMERKE



Eksosanlegget eller delen av det påsatt EF-typegodkjenningssmerket gjengitt ovenfor er en enhet som ble godkjent i Spania (e 9) i henhold til direktiv 92/97/EØF (03) under basisgodkjenningssnummeret 0148.

Tallene som er brukt, er bare rettleidende.

(<sup>1</sup>) **Dersom flere typer er angitt, må nr. 1.3 til og med 1.10 fylles ut for hver type.»**

Endringer i vedlegg III, IV, V og VI:

Vedlegg III og IV utgår.

Tidligere vedlegg V blir vedlegg III.

Vedlegg III avsnitt 1 nr. 2 skal lyde:

«2. Prøvmingsmetoder

Prøvmingsmetoder, målevilkår, måleinstrumenter og vurdering av resultater skal være i samsvar med beskrivelsene i vedlegg I. Kjøretøy(er) som prøves, skal gjennomgå støymålingsprøvingen for et kjøretøy i bevegelse, som beskrevet i nr. 5.2.2 i vedlegg I.»

Tidligere vedlegg VI blir vedlegg IV.

**EØS-KOMITEENS BESLUTNING****97/EØS/16/03****nr. 74/96  
av 13. desember 1996****om endring av EØS-avtalens vedlegg II  
(Tekniske forskrifter, standarder, prøving og sertifisering)****EØS-KOMITEEN HAR -**

under henvisning til avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, justert ved protokollen om justering av avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, heretter kalt avtalen, særlig artikkel 98, og

ut fra følgende betraktninger:

Avtalens vedlegg II er endret ved EØS-komiteens beslutning nr. 62/95 av 29. september 1995 om endring av EØS-avtalens vedlegg II (Tekniske forskrifter, standarder, prøving og sertifisering)<sup>(1)</sup>.

Kommisjonsdirektiv 95/56/EF av 8. november 1995 om tilpasning til den tekniske utvikling av rådsdirektiv 74/61/EØF om sikringsinnretninger mot uvedkommendes bruk av motorvogner<sup>(2)</sup> skal innlemmes i avtalen -

**BESLUTTET FØLGENDE:****Artikkel 1**

I avtalens vedlegg II kapittel I nr. 14 (rådsdirektiv 74/61/EØF) skal nytt strekpunkt lyde:

“- **395 L 0056:** Kommisjonsdirektiv 95/56/EF av 8. november 1995 (EFT nr. L 286 av 29.11.1995, s. 1).”

**Artikkel 2**

Teksten til kommisjonsdirektiv 95/56/EF på islandsk og norsk, som er vedlagt de respektive språkversjoner av denne beslutning, har samme gyldighet.

**Artikkel 3**

Denne beslutning trer i kraft 1. januar 1997, forutsatt at EØS-komiteen har mottatt alle meddelelser i henhold til avtalens artikkel 103 nr. 1.

**Artikkel 4**

Denne beslutning skal kunngjøres i EØS-avdelingen av og EØS-tillegget til De Europeiske Fællesskaps Tidende.

Utferdiget i Brussel, 13. desember 1996.

For EØS-komiteen

Formann

*H. Hafstein*

(<sup>1</sup>) EFT nr. L 301 av 14.12.1995, s. 36, og EØS-tillegget til EF-tidende nr. 48 av 14.12.1995, s. 1.

(<sup>2</sup>) EFT nr. L 286 av 29.11.1995, s. 1.



**KOMMISJONSDIREKTIV 95/56/EF****av 8. november 1995****om tilpasning til den tekniske utvikling av rådsdirektiv 74/61/EØF om sikringsinnretninger mot uvedkommendes bruk av motorvogner(\*)****KOMMISJONEN FOR DE EUROPEISKE FELLESKAP HAR -**

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fællesskap, særlig artikkel 100 A,

under henvisning til rådsdirektiv 70/156/EØF av 6. februar 1970 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om typegodkjenning av motorvogner og deres tilhengere<sup>(1)</sup>, sist endret ved direktiv 93/81/EØF<sup>(2)</sup>, særlig artikkel 13 nr. 2,

under henvisning til rådsdirektiv 74/61/EØF av 17. desember 1973 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om sikringsinnretninger mot uvedkommendes bruk av motorvogner<sup>(3)</sup>, særlig artikkel 5, og

ut fra følgende betraktninger:

Direktiv 74/61/EØF er et av særdirektivene etter den EØF-typegodkjenningsrutine som ble innført ved rådsdirektiv 70/156/EØF. Bestemmelsene i direktiv 70/156/EØF om kjøretøysystemer, deler og tekniske enheter får derfor anvendelse på dette direktiv.

Særlig krever artikkel 3 nr. 4 og artikkel 4 nr. 3 i direktiv 70/156/EØF at hvert særdirektiv følges av et opplysningsdokument som inneholder de aktuelle numre i vedlegg I til nevnte direktiv, samt et typegodkjenningsdokument som bygger på dets vedlegg VI, for å lette databehandlingen av typegodkjenningen.

På bakgrunn av den erfaring som er vunnet, og det nåværende utviklingstrinn i teknikken, og særlig i betraktning av det tilsvarende reglement under De forente nasjoners økonomiske kommisjon for Europa, bør nå kravene til ovennevnte innretninger tilpasses ved å tilføye krav som skal gjelde alarmsystemer og startsperrinnretninger.

Alarminnretningens lydsignal kan avgis av lydalarminnretninger, som fastsatt i rådsdirektiv 70/388/EØF<sup>(4)</sup>.

(\*) Denne EF-rettsakten, kunngjort i EFT nr. L 286 av 29.11.1995, s. 1, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 74/96 av 13. desember 1996 om endring av EØS-avtalens vedlegg II (Tekniske forskrifter, standarder, prøving og sertifisering), se denne utgaven av EØS-tillegget til De Europeiske Fællesskaps Tidende.<sup>(1)</sup> EFT nr. L 42 av 23.2.1970, s. 1.

<sup>(2)</sup> EFT nr. L 264 av 23.10.1993, s. 49.

<sup>(3)</sup> EFT nr. L 38 av 11.2.1974, s. 22.

<sup>(4)</sup> EFT nr. L 176 av 10.8.1970, s. 12.

Andre sikringstiltak, som dem som gjelder låsing av dører og bagasjerom, vil bli truffet senere med henblikk på ytterligere forsterking av de midler som virker avskrekkende for uvedkommendes bruk av kjøretøyene. Dessuten bør bestemmelsene i dette direktiv gjennomgås på nytt etter kort tid med henblikk på å skjerpe dem ytterligere, slik at de bl.a. omfatter andre kjøretøyer. Kommisjonen vil utarbeide en rapport om disse spørsmål senest innen desember 1996, eventuelt fulgt av nye forslag.

Bestemmelsene i dette direktiv er i samsvar med uttalelse fra Komiteen for tilpasning til den tekniske utvikling nedsatt ved direktiv 70/156/EØF —

**VEDTATT DETTE DIREKTIV:****Artikkel 1**

1. I direktiv 74/61/EØF gjøres følgende endringer:
  - i artikkel 1 endres «....., med eller uten karosseri,...» til «..., ferdigoppbygd eller ikke ferdigoppbygd,...» og «...skinner, landbrukstraktorer og -maskiner og bygge- og anleggsmaskiner.» til «...skinner, jordbruks- og skogbrukstraktorer samt alle mobile maskiner.»
  - i artikkel 2 og 3 endres «vedlegg I» til «de aktuelle vedlegg»,
  - i artikkel 4 endres «nr. 2.2 i vedlegg I» til «de aktuelle vedlegg»,
  - i artikkel 5 endres «vedlegg I og II» til «vedleggene».
2. En liste over vedleggene skal tilføyes foran vedleggene, og vedleggene til direktiv 74/61/EØF skal erstattes med vedleggene til dette direktiv.

**Artikkel 2**

1. Fra og med 1. mai 1996 kan medlemsstatene med begrunnelse i sikringsinnretninger mot uvedkommendes bruk av motorvogner ikke
  - nekte å gi EØF-typegodkjenning eller å gi nasjonal typegodkjenning for en motorvogntype, en type startsperrinnretning eller en type alarmsystem, eller

- forby at kjøretøyer registreres, selges eller tas i bruk, eller at startsperrinnretninger eller alarmsystemer selges eller tas i bruk,

dersom innretningene er i samsvar med bestemmelsene i direktiv 74/61/EØF, som endret ved dette direktiv.

2. Fra og med 1. januar 1997 kan medlemsstatene med begrunnelse i sikringsinnretninger mot uvedkommendes bruk eller i en type startsperrinnretning eller en type alarmsystem

- ikke lenger gi EØF-typegodkjenning for en kjøretøytype, og
- nekte å gi nasjonal typegodkjenning for en kjøretøytype,

dersom de ikke er i samsvar med bestemmelsene i direktiv 74/61/EØF, som endret ved dette direktiv.

3. Fra og med 1. oktober 1998

- skal medlemsstatene anse samsvarssertifikater som følger nye kjøretøyer, i samsvar med direktiv 70/156/EØF, som ikke lenger gyldige i henhold til artikkel 7 nr. 1 i nevnte direktiv,
- kan medlemsstatene nekte registrering, salg og ibruktaking av nye kjøretøyer som ikke er utstyrt med et samsvarssertifikat i samsvar med direktiv 70/156/EØF,
- kan medlemsstatene nekte salg og ibruktaking av nye startsperrinnretninger eller alarmsystemer,

med begrunnelse i sikringsinnretninger mot uvedkommendes bruk, dersom innretningene ikke er i samsvar med bestemmelsene i direktiv 74/61/EØF, som endret ved dette direktiv.

4. Fra og med 1. oktober 1998 skal bestemmelsene i dette direktiv om startsperrinnretninger og alarmsystemer som deler eller separate tekniske enheter få anvendelse i henhold til artikkel 7 nr. 2 i direktiv 70/156/EØF.

### Artikkel 3

1. Medlemsstatene skal sette i kraft de lover og forskrifter som er nødvendige for å etterkomme dette direktiv, innen 1. mai 1996. De skal umiddelbart underrette Kommissjonen om dette.

2. Disse bestemmelsene skal, når de vedtas av medlemsstatene, inneholde en henvisning til dette direktiv, eller det skal vises til direktivet når de kunngjøres. Nærmere regler for henvisningen fastsettes av medlemsstatene.

3. Medlemsstatene skal oversende Kommissjonen teksten til de viktigste internrettslige bestemmelser som de vedtar på det området dette direktiv omhandler.

### Artikkel 4

Dette direktiv trer i kraft den 20. dag etter at det er kunngjort i *De Europeiske Fællesskaps Tidende*.

### Artikkel 5

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Brussel, 8. november 1995.

For Kommissjonen

**Martin BANGEMANN**

Medlem av Kommissjonen

**LISTE OVER VEDLEGG**

	Side
VEDLEGG I:	Forskrifter for typegodkjenning ..... 98
	<i>Tillegg 1:</i> Mønster for samsvarssertifikat for alarmsystemer for kjøretøyer ..... 100
VEDLEGG II:	Opplysningsdokumenter ..... 101
	<i>Tillegg 1:</i> Opplysningsdokument for en kjøretøytype ..... 101
	<i>Tillegg 2:</i> Opplysningsdokument for en type startsperrereinnetning ..... 103
	<i>Tillegg 3:</i> Opplysningsdokument for en type alarmsystem for kjøretøyer ..... 104
VEDLEGG III:	EØF-typegodkjenningsdokumenter ..... 105
	<i>Tillegg 1:</i> EØF-typegodkjenningsdokument for et kjøretøy ..... 105
	<i>Tillegg 2:</i> EØF-typegodkjenningsdokument for en startsperrereinnetning ..... 107
	<i>Tillegg 3:</i> EØF-typegodkjenningsdokument for et alarmsystem for kjøretøyer ..... 109
VEDLEGG IV:	Virkeområde, definisjoner og krav til sikringsinnretninger mot uvedkommendes bruk ..... 111
	<i>Tillegg 1:</i> Metode for slitasjeprøving av sikringsinnretninger mot uvedkommendes bruk som virker på styringen ..... 115
	<i>Tillegg 2:</i> Prøvmetode for sikringsinnretninger mot uvedkommendes bruk som virker på styringen ved hjelp av en dreiemomentbegrenser ..... 116
VEDLEGG V:	Virkeområde, definisjoner og krav til startsperrereinnetninger ..... 117
	<i>Tillegg 1:</i> Mønster for monteringssertifikat ..... 121
VEDLEGG VI:	Virkeområde, definisjoner og krav til kjøretøyalarmsystemer ..... 122
	<i>Tillegg 1:</i> Mønster for monteringssertifikat ..... 137
	<i>Tillegg 2:</i> Prøving av systemer for sikring av kupeen ..... 138
	<i>Tillegg 3:</i> Krav til mekaniske nøkkelbrytere ..... 138
	<i>Tillegg 4:</i> Tekniske krav til lydalarminnretninger ..... 139

## VEDLEGG I

### FORSKRIFTER FOR TYPEGODKJENNING

1. **Søknad om EØF-typegodkjenning av et kjøretøy**
  - 1.1. Søknad om EØF-typegodkjenning av et kjøretøy med hensyn til dets sikringsinnretning mot uvedkommendes bruk, dets startsperrinnretning og eventuelt, dets alarmsystem, skal innsendes av produsenten, i samsvar med artikkel 3 nr. 4 i direktiv 70/156/EØF.
  - 1.2. Et mønster for opplysningsdokumentet er gjengitt i vedlegg II, tillegg 1.
  - 1.3. Følgende skal framlegges for den tekniske instans som har ansvar for å foreta typegodkjenningsprøvingene:
    - 1.3.1. et kjøretøy som er representativt for typen som skal typegodkjennes,
    - 1.3.2. typegodkjenningsdokumentene for startsperrinnretningene eller alarmsystemene som er montert, dersom de er tilgjengelige.
2. **Søknad om EØF-typegodkjenning av en startsperrinnretning for kjøretøyer**
  - 2.1. Søknad om EØF-typegodkjenning av en startsperrinnretning som del eller teknisk enhet skal innsendes av produsenten, i samsvar med artikkel 3 nr. 4 i direktiv 70/156/EØF.
  - 2.2. Et mønster for opplysningsdokumentet er gjengitt i vedlegg II, tillegg 2.
  - 2.3. Følgende skal framlegges for den tekniske instans som har ansvar for å foreta typegodkjenningsprøvingene:
    - 2.3.1. tre prøver av den typen startsperrinnretning som skal typegodkjennes, med alle dens deler. Hver hoveddel må være merket med søkerens handelsnavn eller firma og delens typebetegnelse i bokstaver som er lett leselige og ikke kan slettes,
    - 2.3.2. (et) kjøretøy(er) utstyrt med startsperrinnretningen som skal typegodkjennes, utpekt av søkeren etter avtale med den tekniske instans.
3. **Søknad om EØF-typegodkjenning av et alarmsystem for kjøretøyer**
  - 3.1. Søknad om EØF-typegodkjenning av et kjøretøys alarmsystem som del eller teknisk enhet skal innsendes av produsenten, i samsvar med artikkel 3 nr. 4 i direktiv 70/156/EØF.
  - 3.2. Et mønster for opplysningsdokumentet er gjengitt i vedlegg II, tillegg 3.
  - 3.3. Følgende skal framlegges for den tekniske instans som har ansvar for å foreta typegodkjenningsprøvingene:
    - 3.3.1. tre prøver av den typen alarmsystem som skal typegodkjennes, med alle dens deler. Hver hoveddel må være merket med søkerens handelsnavn eller firma og delens typebetegnelse i bokstaver som er lett leselige og ikke kan slettes,
    - 3.3.2. (et) kjøretøy(er) utstyrt med alarmsystemet som skal typegodkjennes, utpekt av søkeren etter avtale med den tekniske instans.
4. **Rutine for EØF-typegodkjenning**
  - 4.1. Dersom de aktuelle krav er oppfylt, skal det utstedes EØF-typegodkjenning i samsvar med artikkel 4 nr. 3 og 4 i direktiv 70/156/EØF.

- 4.2. Et mønster for EØF-typegodkjenningsdokumentet er gjengitt i
- vedlegg III, tillegg 1 for søknader nevnt i nr. 1.1,
  - vedlegg III, tillegg 2 for søknader nevnt i nr. 2.1,
  - vedlegg III, tillegg 3 for søknader nevnt i nr. 3.1.
- 4.3. Alle typer kjøretøyer, startsperrinnetninger eller alarmsystemer som godkjennes, må tildeles et typegodkjenningsnummer i samsvar med vedlegg VII til direktiv 70/156/EØF. Samme medlemsstat må ikke tildele en annen type kjøretøy, startsperrinnetning eller alarmsystem samme nummer.

## 5. EØF-typegodkjenningsmerke

- 5.1. Alle kjøretøyalarmsystemer og alle startsperrinnetninger som er i samsvar med en type godkjent i henhold til dette direktiv, skal være påført et EØF-typegodkjenningsmerke. Merket skal bestå av:

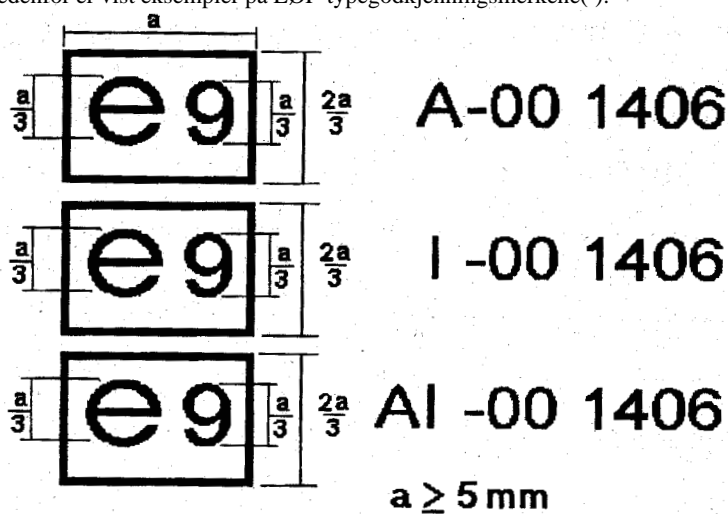
- 5.1.1. et rektangel med bokstaven «e» innskrevet, fulgt av identifikasjonsnumrene eller nasjonalitetsbokstavene til medlemsstaten som har utstedt typegodkjenningen:

- |                                 |                      |
|---------------------------------|----------------------|
| - 1 for Tyskland,               | - 12 for Østerrike,  |
| - 2 for Frankrike,              | - 13 for Luxembourg, |
| - 3 for Italia,                 | - 17 for Finland,    |
| - 4 for Nederland,              | - 18 for Danmark,    |
| - 5 for Sverige,                | - 21 for Portugal,   |
| - 6 for Belgia,                 | - 23 for Hellas,     |
| - 9 for Spania,                 | - IRL for Irland;    |
| - 11 for Det forente kongerike, |                      |

- 5.1.2. nær rektanglet det «basistypegodkjenningsnummer» som er beskrevet i del 4 av typegodkjenningsnummeret nevnt i vedlegg VII til direktiv 70/156/EØF, og to foranstående sifre som angir løpenummeret som er tildelt de seneste tekniske endringer til direktiv 74/61/EØF på den dato EØF-typegodkjenningen ble utstedt. I dette direktiv er løpenummeret 00;

- 5.1.3. tilleggssymbolet «A» eller «I» eller «AI», som angir om delen eller den tekniske enheten er et alarmsystem for kjøretøyer, en startsperrinnetning eller en kombinasjon.

- 5.2. Nedenfor er vist eksempler på EØF-typegodkjenningsmerkene<sup>(1)</sup>:



<sup>(1)</sup> Typegodkjenningsmerket vist ovenfor, påsatt et alarmsystem for kjøretøyer eller en startsperrinnetning, viser at alarmsystemet (A), eller startsperrinnetningen (I) eller et alarmsystem kombinert med en startsperrinnetning (AI) ble godkjent i Spania (e9) under typegodkjenningsnummer 1406. De første to sifrene (00) angir at godkjenningen ble gitt i henhold til dette direktiv.

5.3. Som et alternativ til typegodkjenningsmerket beskrevet i nr. 5.1 og 5.2 skal det for hvert kjøretøyalarmsystem som frambyes for salg, utstedes et samsvarssertifikat.

Dersom en produsent av alarmsystemer for kjøretøyer leverer et godkjent, umerket alarmsystem for kjøretøyer til en kjøretøyprodusent for at denne skal montere systemet i en kjøretøymodell eller en rekke kjøretøymodeller, skal produsenten av alarmsystemet for kjøretøyer forsyne kjøretøyprodusenten med et tilstrekkelig antall kopier av samsvarssertifikatet for at produsenten kan få kjøretøyet godkjent i samsvar med vedlegg VI del II til dette direktiv.

Dersom alarmsystemet for kjøretøyer består av separate deler, skal de(n) viktigste delen(e) være påført et referansemerke, og samsvarssertifikatet skal inneholde en liste over slike referansemerker.

Et mønster for samsvarssertifikatet er gjengitt i tillegg 1 til dette vedlegg.

6. **Typeendringer og endringer av godkjenninger**

6.1. Ved endringer av kjøretøytypen, typen startsperreinnretning eller typen alarmsystem for kjøretøyer godkjent i samsvar med dette direktiv, får bestemmelsene i artikkel 5 i direktiv 70/156/EØF anvendelse.

7. **Produksjonssamsvar**

7.1. Tiltak for å sikre produksjonssamsvar skal treffes i samsvar med bestemmelsene fastsatt i artikkel 10 i direktiv 70/156/EØF.

*Tillegg 1*

**Mønster for samsvarssertifikat**

Undertegnede .....bekrefter at alarmsystemet for kjøretøyer, beskrevet nedenfor,  
(fullt navn)

Merke:

Type:

samsvarer fullt ut med den type som ble godkjent ..... den.....  
(godkjenningssted) (dato)

som beskrevet i EØF-typegodkjenningsdokumentet med typegodkjenningsnummer .....

Identifikasjon av hoveddel(er):

Del: ..... Merke: .....  
..... Merke: .....  
..... Merke: .....

Utfordiget i ....., den .....

Produsentens stempel og fulle adresse:

Underskrift: .....  
(angi stilling)

## VEDLEGG II

### OPPLYSNINGSDOKUMENTER

#### *Tillegg 1*

**Opplysningsdokument nr. ....  
i samsvar med vedlegg I til rådsdirektiv 70/156/EØF om EØF-typegodkjenning av en  
kjøretøytype med hensyn til sikringsinnretninger mot uvedkommendes bruk(\*)**

(Direktiv 74/61/EØF, sist endret ved direktiv ../.../EF)

Følgende opplysninger skal eventuelt gis i tre eksemplarer og omfatte en innholdsfortegnelse. Eventuelle tegninger skal være i passende målestokk og tilstrekkelig detaljerte på et A4-ark eller et ark som er brettet til dette formatet. Eventuelle fotografier skal være tilstrekkelig detaljerte.

Dersom systemene, delene eller de tekniske enhetene har mikroprosessorstyrte funksjoner må opplysninger om ytelse gis.

0. **Allment**

- 0.1. Varemerke (produsentens forretningsnavn):
- 0.2. Type og allmenn(e) handelsbetegnelse(r):
- 0.3. Kjøretøyet er eventuelt slik merket for identifikasjon av type (b):
  - 0.3.1. Merkingens plassering:
- 0.4. Kjøretøygruppe (c):
- 0.5. Produsentens navn og adresse:
- 0.8. Adresse(r) til monteringsanlegg:

1. **Kjøretøyets allmenne spesifikasjoner**

- 1.1. Fotografier og/eller tegninger av en kjøretøytype:

12. **Diverse**

- 12.2. Sikringsinnretninger mot uvedkommendes bruk av kjøretøyet
  - 12.2.1. Sikringsinnretning
    - 12.2.1.1. Detaljert beskrivelse av kjøretøytypen med hensyn til plasseringen og utformingen av betjeningsinnretningen eller enheten som sikringsinnretningen virker på:
    - 12.2.1.2. Tegninger av sikringsinnretningen og dens montering på kjøretøyet:
    - 12.2.1.3. Teknisk beskrivelse av innretningen:
    - 12.2.1.4. Detaljer om de låskombinasjoner som er benyttet:
    - 12.2.1.5. Kjøretøyets startsperreinnretning

(\*) Nummereringen av nummer og fotnoter brukt i dette opplysningsdokument tilsvarer dem som fins i vedlegg I til direktiv 70/156/EØF. Nummer som ikke er aktuelle for dette direktiv, er utelatt.

- 12.2.1.5.1. Eventuelt typegodkjenningsnummer
- 12.2.1.5.2. For startsperrereinretninger som ennå ikke er godkjente:
  - 12.2.1.5.2.1. Detaljert teknisk beskrivelse av kjøretøyets startsperrereinretning og av de tiltak som er truffet mot utilsiktet aktivering:
  - 12.2.1.5.2.2. System(er) som kjøretøyets startsperrereinretning virker på:
  - 12.2.1.5.2.3. Eventuelt antall faktisk ombyttelige koder:
- 12.2.2. Eventuelt alarmsystem:
  - 12.2.2.1. Eventuelt typegodkjenningsnummer:
  - 12.2.2.2. For alarmsystemer som ennå ikke er godkjent:
    - 12.2.2.2.1. Detaljert teknisk beskrivelse av alarmsystemet og de deler av kjøretøyet som er knyttet til det monterte alarmsystemet:
    - 12.2.2.2.2. En liste over hoveddelene som utgjør alarmsystemet:



*Tillegg 2***Opplysningsdokument nr. ....****for EØF-typegodkjenning av startsperrereinretninger for kjøretøyer  
som del eller teknisk enhet**

(Direktiv 74/61/EØF, sist endret ved direktiv ../.../EF)

Følgende opplysninger skal eventuelt gis i tre eksemplarer og omfatte en innholdsfortegnelse. Eventuelle tegninger skal være i passende målestokk og tilstrekkelig detaljerte på et A4-ark eller et ark som er brettet til dette formatet. Eventuelle fotografier skal være tilstrekkelig detaljerte.

Dersom systemene, delene eller de tekniske enhetene har mikroprosessorstyrte funksjoner må opplysninger om ytelse gis.

**0. Allment**

- 0.1. Varemerke (produsentens forretningsnavn):
- 0.2. Type og alminnelig(e) handelsbetegnelse(r):
- 0.5. Produsentens navn og adresse:
- 0.7. Plassering av og festemåte for EØF-typegodkjenningsmerket for deler og tekniske enheter:
- 0.8 Adresse(r) til monteringsanlegg:

**1. Beskrivelse av innretningen**

- 1.1. Detaljert teknisk beskrivelse av innretningen, som blant annet skal omfatte de tiltak som er truffet mot utilsiktet aktivisering:
- 1.2. Kjøretøysystemer som innretningen virker på:
- 1.3. Framgangsmåte for aktivisering/inaktivisering av innretningen:
- 1.4. Eventuelt antall faktisk ombyttelige koder:
- 1.5. Liste over innretningens hoveddeler og eventuelt deres referansemerker:

**2. Tegninger**

- 2.1. Tegninger av innretningens hoveddeler (tegningene må vise den fastsatte plassering av EØF-typegodkjenningsmerket eller eventuelt referansemerket):

**3. Anvisninger**

- 3.1. Liste over kjøretøyer som innretningen er beregnet montert i:
- 3.2. Beskrivelse av monteringsmåten, illustrert med fotografier og/eller tegninger:
- 3.3. Bruksanvisning:
- 3.4. Eventuell vedlikeholdsinstruks:

*Tillegg 3***Opplysningsdokument nr. ....****for EØF-typegodkjenning av alarmsystemer for kjøretøyer  
som del eller teknisk enhet**

(Direktiv 74/61/EØF, sist endret ved direktiv ../../EF)

Følgende opplysninger skal eventuelt gis i tre eksemplarer og omfatte en innholdsfortegnelse. Eventuelle tegninger skal være i passende målestokk og tilstrekkelig detaljerte på et A4-ark eller et ark som er brettet til dette formatet. Eventuelle fotografier skal være tilstrekkelig detaljerte.

Dersom systemene, delene eller de tekniske enhetene har mikroprosessorstyrte funksjoner må opplysninger om ytelse gis.

**0. Allment**

- 0.1. Varemerke (produsentens forretningsnavn):
- 0.2. Type og alminnelig(e) handelsbetegnelse(r):
- 0.5. Produsentens navn og adresse:
- 0.7. Plassering av og festemåte for EØF-typegodkjenningsmerket for deler og tekniske enheter:
- 0.8. Monteringsanleggets (-anleggenes) adresse:

**1. Beskrivelse av innretningen**

- 1.1. Detaljert teknisk beskrivelse av innretningen, som blant annet skal omfatte de tiltak som er truffet for å unngå falske alarmer:
- 1.2. Omfanget av det vern innretningen gir:
- 1.3. Framgangsmåte for aktivering/inaktivering av innretningen:
- 1.4. Eventuelt antall faktisk ombyttelige koder:
- 1.5. Liste over innretningens hoveddeler og eventuelt deres referansemerker:

**2. Tegninger**

- 2.1. Tegninger av innretningens hoveddeler (tegningene må vise den fastsatte plassering av EØF-typegodkjenningsmerket eller eventuelt referansemerket):

**3. Anvisninger**

- 3.1. Liste over kjøretøyer som innretningen er beregnet montert i:
- 3.2. Beskrivelse av monteringsmåten, illustrert med fotografier og/eller tegninger:
- 3.3. Bruksanvisning:
- 3.4. Eventuell vedlikeholdsinstruks:

**VEDLEGG III****EØF-TYPEGODKJENNINGSdokumenter***Tillegg 1***MØNSTER**

[største format: A4 (210 x 297 mm)]

**EØF-TYPEGODKJENNINGSdokument**

Myndighetens stempel
----------------------

Melding om:

- typegodkjenning<sup>(1)</sup>
- utvidelse av typegodkjenning<sup>(1)</sup>
- nektelse av typegodkjenning<sup>(1)</sup>
- tilbakekalling av typegodkjenning<sup>(1)</sup>

for en kjøretøytype/del/teknisk/enhet<sup>(1)</sup> i henhold til direktiv .././EØF, sist endret ved direktiv .././EF.

Typegodkjenningsnummer:

Bakgrunnen for utvidelsen:

**AVSNITT I**

- 0.1. Varemerke (produsentens handelsnavn):
- 0.2. Type og alminnelig(e) handelsbetegnelse(r):
- 0.3. Kjøretøy/delen/den tekniske enheten er eventuelt slik merket for identifikasjon av typen<sup>(1)</sup>(<sup>2</sup>):
- 0.4. Kjøretøygruppe<sup>(3)</sup>:
- 0.5. Produsentens navn og adresse:
- 0.7. Plassering av og festemåte for EØF-typegodkjenningsmerket for deler og tekniske enheter:
- 0.8. Monteringsanleggets (-anleggenes) adresse:

**AVSNITT II**

1. (Eventuelle) tilleggsopplysninger: se tilføyelsen
2. Den tekniske instans med ansvar for å foreta prøvingene:
3. Prøvingsrapportens dato:
4. Prøvingsrapportens nummer:....
5. Eventuelle merknader: se tilføyelsen
6. Sted:
7. Dato:
8. Underskrift:
9. Indeksen for informasjonspakken som er inngitt til godkjenningsmyndigheten, og som utleveres på anmodning, er vedlagt.

<sup>(1)</sup> Stryk det som ikke passer.

<sup>(2)</sup> Dersom merkingen for identifikasjon av typen omfatter tegn som ikke er aktuelle for beskrivelsen av det kjøretøy, den del eller den tekniske enhet som omfattes av dette typegodkjenningsdokument, skal slike tegn i dokumentasjonen angis med symbolet «?» (eksempelvis ABC??123??).

<sup>(3)</sup> I henhold til definisjonene i vedlegg II bokstav A til direktiv 70/156/EØF.

*Tilføyelse til EØF-typegodkjenningsdokument nr...*

for typegodkjenning av et kjøretøy i henhold til direktiv 74/61/EØF, sist endret ved direktiv ../../EF

1. Tilleggsopplysninger
  - 1.1. Kort beskrivelse av sikringsinnretningen(e) mot uvedkommendes bruk og de kjøretøydeler den/de virker på:
  - 1.2. Kort beskrivelse av startsperreinnretningen:
  - 1.3. Kort beskrivelse av alarmsystemet, herunder eventuelt den nominelle spenningen<sup>(1)</sup>:
5. Merknader:

<sup>(1)</sup> Angis bare for kjøretøyalarmssystemer med en annen nominell spenning enn 12 volt.

*Tillegg 2***MØNSTER**

[største format: A4 (210 x 297 mm)]

**EØF-TYPEGODKJENNINGSdokUMENT**

Myndighetenes stempel

Melding om:

- typegodkjenning<sup>(1)</sup>
- utvidelse av typegodkjenning<sup>(1)</sup>
- nektelse av typegodkjenning<sup>(1)</sup>
- tilbakekalling av typegodkjenning<sup>(1)</sup>

for en kjøretøytype/del/teknisk/enhet<sup>(1)</sup> i henhold til direktiv .././EØF, sist endret ved direktiv .././EF.

Typegodkjenningsnummer:

Bakgrunnen for utvidelsen:

**AVSNITT I**

- 0.1. Varemerke (produsentens handelsnavn):
- 0.2. Type og alminnelig(e) handelsbetegnelse(r):
- 0.3. Kjøretøyet/delen/den tekniske enheten er eventuelt slik merket for identifikasjon av typen<sup>(1)</sup>(<sup>2</sup>):
- 0.4. Kjøretøygruppe<sup>(3)</sup>:
- 0.5. Produsentens navn og adresse:
- 0.7. Plassering av og festemåte for EØF-typegodkjenningsmerket for deler og tekniske enheter:
- 0.8. Monteringsanleggets (-anleggenes) adresse:

**AVSNITT II**

1. (Eventuelle) tilleggsopplysninger: se tilføyelsen
2. Den tekniske instans med ansvar for å foreta prøvingene:
3. Prøvingsrapportens dato:
4. Prøvingsrapportens nummer:
5. Eventuelle merknader: se tilføyelsen
6. Sted:
7. Dato:
8. Underskrift:
9. Indeksen for informasjonspakken som er inngitt til godkjenningsmyndigheten, og som utleveres på anmodning, er vedlagt.

<sup>(1)</sup> Stryk det som ikke passer.

<sup>(2)</sup> Dersom merkingen for identifikasjon av typen omfatter tegn som ikke er aktuelle for beskrivelsen av det kjøretøy, den del eller den tekniske enhet som omfattes av dette typegodkjenningsdokument, skal slike tegn i dokumentasjonen angis med symbolet «?» (eksempelvis ABC??123??).

<sup>(3)</sup> I henhold til definisjonene i vedlegg II bokstav A til direktiv 70/156/EØF.

*Tilføyelse til EØF-typegodkjenningsdokument nr...*

for typegodkjenning av startsperrereinnetninger for kjøretøyer som teknisk enhet i henhold til direktiv 74/61/EØF, sist endret ved direktiv ../../EF

1. Tilleggsopplysninger
  - 1.1. Startsperrereinnetningens handelsnavn eller varemerke:
  - 1.2. Startsperrereinnetningens type:
  - 1.3. Kort beskrivelse av startsperrereinnetningen:
  - 1.4. Liste over kjøretøyer startsperrereinnetningen er beregnet for montering i:
  - 1.5. Kjøretøytyper startsperrereinnetningen er blitt prøvd i:
  - 1.6. Liste over de hoveddeler, behørig angitt, som startsperrereinnetningen består av:
5. Merknader:

*Tillegg 3***MØNSTER**

[største format: A4 (210 x 297 mm)]

## EØF-TYPEGODKJENNINGSdokUMENT

Myndighetens stempel

Melding om:

- typegodkjenning<sup>(1)</sup>
- utvidelse av typegodkjenning<sup>(1)</sup>
- nektelse av typegodkjenning<sup>(1)</sup>
- tilbakekalling av typegodkjenning<sup>(1)</sup>

for en kjøretøytype/del/teknisk/enhet<sup>(1)</sup> i henhold til direktiv .././EØF, sist endret ved direktiv .././EF.

Typegodkjenningsnummer:

Bakgrunnen for utvidelsen:

## AVSNITT I

- 0.1. Varemerke (produsentens handelsnavn):
- 0.2. Type og alminnelig(e) handelsbetegnelse(r):
- 0.3. Kjøretøyet/delen/den tekniske enheten er eventuelt slik merket for identifikasjon av typen<sup>(1)</sup>(<sup>2</sup>):
- 0.3.1. Merkingens plassering:
- 0.4. Kjøretøygruppe<sup>(3)</sup>:
- 0.5. Produsentens navn og adresse:
- 0.7. Plassering av og festemåte for EØF-typegodkjenningsmerket for deler og tekniske enheter:
- 0.8. Monteringsanleggets (-anleggenes) adresse:

## AVSNITT II

1. (Eventuelle) tilleggsopplysninger: se tilføyelsen
2. Den tekniske instans med ansvar for å foreta prøvingene:
3. Prøvsrapportens dato:
4. Prøvsrapportens nummer:
5. Eventuelle merknader: se tilføyelsen
6. Sted:
7. Dato:
8. Underskrift:
9. Indeksen for informasjonspakken som er inngitt til godkjenningsmyndigheten, og som utleveres på anmodning, er vedlagt.

<sup>(1)</sup> Stryk det som ikke passer.

<sup>(2)</sup> Dersom merkingen for identifikasjon av typen omfatter tegn som ikke er aktuelle for beskrivelsen av det kjøretøy, den del eller tekniske enhet som omfattes av dette typegodkjenningsdokument, skal slike tegn i dokumentasjonen angis med symbolet «?» (eksempelvis ABC??123??).

<sup>(3)</sup> I henhold til definisjonene i vedlegg II bokstav A til direktiv 70/156/EØF.

*Tilføyelse til EØF-typegodkjenningsdokument nr...*

for typegodkjenning av et kjøretøyalarmsystem som teknisk enhet i henhold til direktiv 74/61/EØF,  
sist endret ved direktiv .././EF

1. Tilleggsopplysninger
  - 1.1. Alarmsystemets handelsnavn eller varemerke:
  - 1.2. Alarmsystemets type:
  - 1.3. Kort beskrivelse av alarmsystemet:
  - 1.4. Liste over kjøretøyer alarmsystemet er beregnet for montering i:
  - 1.5. Kjøretøytyper alarmsystemet er blitt prøvd i:
  - 1.6. Liste over de hoveddeler, behørig angitt, som alarmsystemet består av:
5. Merknader:



## VEDLEGG IV

### VIRKEOMRÅDE, DEFINISJONER OG KRAV TIL SIKRINGSINNRETNINGER MOT UVEDKOMMENDES BRUK

#### 1. Virkeområde

- 1.1. Alle kjøretøyer i gruppe M1 og N1 - som definert i vedlegg II A til direktiv 70/156/EØF - må være utstyrt med en sikringsinnretning mot uvedkommendes bruk som oppfyller kravene oppført i nr. 3 og 4.
- 1.2. Det er valgfritt å montere en slik innretning i kjøretøyer fra andre grupper, alle slike innretninger som monteres må være i samsvar med bestemmelsene i dette vedlegg.

#### 2. Definisjoner

I dette vedlegg menes med

- 2.1. «kjøretøytype»: en gruppe motorvogner som ikke skiller seg vesentlig fra hverandre med hensyn til følgende punkter:
    - 2.1.1. produsentens typebetegnelse,
    - 2.1.2. plasseringen og konstruksjonen av delen eller delene av motorvognen som sikringsinnretningen mot uvedkommendes bruk virker på,
    - 2.1.3. typen sikringsinnretning mot uvedkommendes bruk,
  - 2.2. «sikringsinnretning mot uvedkommendes bruk»: et system beregnet på å hindre at uvedkommende starter motoren på vanlig måte eller benytter en annen av kjøretøyets hoveddrivkraftkilder i kombinasjon med minst én innretning som gjør det mulig å
    - låse styringen,
    - låse overføringen eller
    - låse girvelgeren,
  - 2.3. «styreinnretning»: betjeningsinnretningen, rattstammen og dens kledning, rattakselen, snekkehuset og alle andre deler som direkte påvirker sikringsinnretningens evne til å hindre uvedkommendes bruk,
  - 2.4. «kombinasjon»: en av de varianter av et låsesystem som er spesielt utviklet og produsert for å kunne betjene låsesystemet når det aktiveres riktig,
  - 2.5. «nøkkel»: enhver innretning som er konstruert og produsert for å betjene et låsesystem som i seg selv er konstruert og produsert for å kunne betjenes utelukkende av nevnte innretning,
  - 2.6. «vilkårlig kode»: en elektronisk kode som består av flere elementer hvis kombinasjon endres tilfeldig etter hver bruk av senderenheten.
- #### 3. Allmenne spesifikasjoner
- 3.1. Sikringsinnretningen mot uvedkommendes bruk skal være slik utformet at det er nødvendig å sette den ut av drift for

- 3.1.1. å starte motoren ved hjelp av den vanlige betjeningsinnretningen, og
- 3.1.2. å styre eller føre kjøretøyet eller bevege det framover ved egen kraft.
- 3.2. Kravene i nr. 3.1. skal kunne oppfylles ved hjelp av én enkelt nøkkel.
- 3.3. Med unntak av tilfellet nevnt i nr. 4.1.5 skal systemer som betjenes med innføring av en nøkkel i en lås være slik konstruert at nøkkelen ikke kan fjernes før innretningen nevnt i nr. 3.1 er aktivert eller klargjort.
- 3.4. Sikringsinnretningen mot uvedkommendes bruk nevnt i nr. 3.1. og de kjøretøydeler den virker på, skal være slik utformet at innretningen ikke raskt og uten å vekke oppmerksomhet kan åpnes, inaktiveres eller ødelegges, for eksempel ved bruk av verktøy, instrumenter eller anlegg som er rimelige, lette å skjule og lett tilgjengelige.
- 3.5. Sikringsinnretningen mot uvedkommendes bruk skal være en del av kjøretøyets originalutstyr (det vil si utstyr montert av kjøretøyprodusenten før første gangs detaljsalg). Den skal være slik montert at den i låst stilling ikke kan demonteres med annet enn spesialverktøy selv etter at den er tatt ut av huset der den har vært festet. Dersom det er mulig å nøytralisere sikringsinnretningen mot uvedkommendes bruk ved å fjerne skruer, skal de være dekket av sikringsinnretningens deler når den er låst, med mindre de er enveisskruer.
- 3.6. Den mekaniske låseinnretningen skal ha minst 1 000 ulike kombinasjoner, eller et antall som er lik det samlede antall produserte kjøretøyer per år dersom antallet er mindre enn 1 000. I kjøretøyer av samme type skal anvendeshyppigheten for hver kombinasjon være omkring én til 1 000.
- 3.7. Elektriske eller elektroniske låsesystemer, for eksempel fjernbetjening, skal ha minst 50 000 kombinasjoner og skal omfatte et system for tilfeldig koding og/eller ha en minste avspøkingsstid på ti dager, for eksempel høyst 5 000 kombinasjoner per 24 timer per minst 50 000 kombinasjoner.
- 3.8. Lås og nøkkel skal ikke være synlig kodet.
- 3.9. Låsen skal være slik utformet, produsert og montert at det bare er den tilsvarende nøkkelen som kan rotere sylindere med et dreiemoment mindre enn 2,45 Nm når sylindere er i låst stilling, og
  - 3.9.1. at sylindere med bolt skal ha bare to tilstøtende, identiske tilholdere som virker i samme retning, og at det i en enkelt lås ikke skal være flere identiske tilholdere enn 60 %.
  - 3.9.2. at sylindere med plate skal ha bare to tilstøtende, identiske tilholdere som virker i samme retning, og at det i en enkelt lås ikke skal være flere identiske tilholdere enn 50 %.
- 3.10. Sikringsinnretninger mot uvedkommendes bruk skal være slik at enhver risiko for utilsiktet låsing mens motoren går, er utelukket, særlig enhver låsing som kan sette sikkerheten i fare.
  - 3.10.1. Det skal ikke være mulig å aktivere sikringsinnretningene mot uvedkommendes bruk uten først å sette motorens startinnretninger i posisjon for stopp og så utføre en handling som ikke er en uavbrutt fortsettelse av sekvensen med å stoppe motoren.
  - 3.10.2. Sikringsinnretninger mot uvedkommendes bruk som aktiveres ved at nøkkelen trekkes ut, skal ikke aktiveres før nøkkelen er trukket ut minst 2 mm eller omfatte en overstyringsinnretning som hindrer utilsiktet eller delvis uttrekking av nøkkelen.
- 3.11. Servobetjeningsinnretninger kan brukes bare til å aktivere låsing og/eller åpningen av sikringsinnretningen mot uvedkommendes bruk. Innretningen skal holdes i driftsposisjon på en måte som ikke er avhengig av noen strømforsyning.

- 3.12. Det skal ikke være mulig å starte kjøretøyets motor på vanlig måte før sikringsinnretningen mot uvedkommendes bruk er inaktivert.
- 3.13. Sikringsinnretninger mot uvedkommendes bruk som hindrer utløsning av kjøretøyets bremseser er ikke tillatt.
- 3.14. Dersom sikringssystemet mot uvedkommendes bruk omfatter en advarsel til føreren, skal den aktiveres når døren på førersiden åpnes, med mindre sikringsinnretningen er blitt klargjort og nøkkelen fjernet.

#### 4. Særlige spesifikasjoner

I tillegg til de allmenne spesifikasjonene fastsatt i nr. 3, skal sikringsinnretningen mot uvedkommendes bruk oppfylle de særlige vilkår som er angitt nedenfor.

- 4.1. Sikringsinnretninger mot uvedkommendes bruk som virker på styringen
  - 4.1.1. Sikringsinnretninger mot uvedkommendes bruk som virker på styringen skal låse denne. Før motoren skal kunne startes, må styringens vanlige virkemåte tre i funksjon igjen.
  - 4.1.2. Når sikringsinnretningen mot uvedkommendes bruk er aktivert, skal det ikke være mulig å hindre den i å virke.
  - 4.1.3. Sikringsinnretningen mot uvedkommendes bruk må fortsatt oppfylle kravene i nr. 3.10, 4.1.1, 4.1.2 og 4.1.4 etter å ha gjennomgått 2 500 låsesykluser i hver retning under metoden for slitasjeprøving som er beskrevet i tillegg 1.
  - 4.1.4. Når den er aktivert, skal sikringsinnretningen mot uvedkommendes bruk oppfylle ett av følgende kriterier:
    - 4.1.4.1. Den skal kunne motstå belastningen av et dreiemoment på 300 Nm i begge retninger på rattstammens akse under statiske vilkår uten at styreinretningen skades på en måte som kan svekke sikkerheten.
    - 4.1.4.2. Den skal omfatte en mekanisme beregnet på å gi etter eller å gli, slik at innretningen kontinuerlig eller periodisk kan motstå belastningen av et dreiemoment på minst 100 Nm. Låsesystemet må likevel kunne motstå belastningen av dette dreiemomentet etter prøvingen beskrevet i tillegg 2.
    - 4.1.4.3. Den skal omfatte en mekanisme beregnet på å la rattet dreie fritt på den låste rattstammen. Låsemekanismen skal være tilstrekkelig solid til å kunne motstå belastningen av et dreiemoment på 200 Nm i begge retninger på rattstammens akse under statiske vilkår.
  - 4.1.5. Dersom sikringsinnretningen mot uvedkommendes bruk er slik at nøkkelen kan fjernes når den står i en annen stilling enn den som låser styringen, skal den være slik utformet at den ikke utilsiktet kan settes i denne stillingen.
  - 4.1.6. Dersom en del svikter slik at kravene til dreiemoment fastsatt i nr. 4.1.4.1, 4.1.4.2 og 4.1.4.3 ikke med letthet kan oppfylles, og styringen likevel er låst, skal systemet anses for å være i samsvar med kravene.
- 4.2. Innretninger som virker på kraftoverføringen
  - 4.2.1. Sikringsinnretninger mot uvedkommendes bruk som virker på kraftoverføringen skal hindre kjøretøyets drivhjul å gå rundt.
  - 4.2.2. Når sikringsinnretningen mot uvedkommendes bruk er klargjort, skal det ikke være mulig å hindre den i å virke.

- 4.2.3. Det skal ikke være mulig utilsiktet å blokkere kraftoverføringen når nøkkelen står i låsen til sikringsinnretningen mot uvedkommendes bruk selv om innretningen som hindrer motoren i å starte, er aktivert eller klargjort.
- 4.2.4. Sikringsinnretningen mot uvedkommendes bruk skal være slik konstruert og produsert at dens virkning er helt intakt selv etter en viss slitasje, dvs. etter 2 500 låsesykluser i hver retning.
- 4.2.5. Dersom sikringsinnretningen mot uvedkommendes bruk er slik at nøkkelen kan fjernes når den står i en annen stilling enn den som medfører blokkering av kraftoverføringen, skal den være slik utformet at den ikke utilsiktet kan settes i denne stillingen og nøkkelen fjernes.
- 4.2.6. Sikringsinnretningen mot uvedkommendes bruk skal være tilstrekkelig solid til å kunne motstå belastningen av et dreiemoment i begge retninger og under statiske vilkår som er 50 % høyere enn det maksimale dreiemoment som normalt kan belastes kraftoverføringen uten å medføre skader som kan svekke sikkerheten. Dette prøvingsdreiemomentet skal bestemmes på grunnlag av det maksimale dreiemomentet som kan overføres av kløtsjen eller automatgiret, ikke motorens høyeste dreiemoment.
- 4.3. Sikringsinnretninger mot uvedkommendes bruk som virker på girvelgeren
- 4.3.1. Sikringsinnretninger mot uvedkommendes bruk som virker på girvelgeren skal kunne hindre ethvert girvalg.
- 4.3.2. På manuelle girkasser skal det være mulig å låse girstangen bare når den står i revers, i tillegg er låsing tillatt når den står i fri.
- 4.3.3. På automatiske girkasser som har en «parkerings»stilling, skal det være mulig å låse mekanismen bare i følgende stillinger: fri og/eller revers.
- 4.3.4. På automatiske girkasser uten en «parkerings»stilling, skal det være mulig å låse mekanismen bare i følgende stillinger: fri og/eller revers.
- 4.3.5. Sikringsinnretningen mot uvedkommendes bruk skal være slik konstruert og produsert at dens virkning er helt intakt selv etter en viss slitasje, dvs. etter 2 500 låsesykluser i hver retning.
5. **Elektromekaniske og elektroniske sikringsinnretninger mot uvedkommendes bruk**

Når kjøretøyet er utstyrt med elektromekaniske og elektroniske sikringsinnretninger mot uvedkommendes bruk, skal de oppfylle kravene i nr. 3 og 4 over og nr. 5 i vedlegg V tilsvarende.

*Tillegg 1***Metode for slitasjeprøving av sikringsinnretninger mot uvedkommendes bruk som virker på styringen****1. Prøvingsutstyr**

1.1. Prøvingsutstyret skal bestå av:

1.1.1. et fastspenningsapparat som hele prøven av styreinnretningen med sikringsinnretningen mot uvedkommendes bruk som definert i vedlegg IV nr. 2.2 kan monteres på,

1.1.2. et hjelpemiddel til å aktivere og deaktivere sikringsinnretningen mot uvedkommendes bruk som skal være avhengig av en nøkkel,

1.1.3. en innretning som gjør det mulig å dreie rattakselen i forhold til sikringsinnretningen mot uvedkommendes bruk.

**2. Prøvmetode**

2.1. En prøve av hele styreinnretningen med sikringsinnretningen mot uvedkommendes bruk festes til fastspenningsapparatet nevnt i nr. 1.1.1.

2.2. En syklus i prøvmetoden skal omfatte følgende operasjoner:

2.2.1. utgangsstilling: sikringsinnretningen mot uvedkommendes bruk inaktiveres og rattstammen roteres til en stilling som hindrer sikringsinnretningen mot uvedkommendes bruk i å virke, med mindre den er av en type som låser uavhengig av styringens stilling,

2.2.2. klargjøring: sikringsinnretningen mot uvedkommendes bruk stilles fra inaktivert til aktivert stilling med nøkkelen,

2.2.3. aktivering<sup>(1)</sup>: rattstammen roteres slik at den belastes med et dreiemoment lik  $40 \text{ Nm} \pm 2 \text{ Nm}$  i det øyeblikket sikringsinnretningen mot uvedkommendes bruk koples inn,

2.2.4. inaktivering: sikringsinnretningen mot uvedkommendes bruk inaktiveres på vanlig måte. Dreiemomentet reduseres til null for å lette utkopligen av innretningen,

2.2.5. retur<sup>(1)</sup>: rattstammen roteres til en stilling der sikringsinnretningen mot uvedkommendes bruk ikke kan innkoples,

2.2.6. rotering i motsatt retning: framgangsmåtene beskrevet i 2.2.2, 2.2.3, 2.2.4 og 2.2.5 gjentas, men rattstammen roteres i motsatt retning.

2.2.7. Tidsintervallet mellom de to påfølgende innkoplingene av innretningen skal være på minst 10 sekunder.

2.3. Slitasjesyklusen gjentas det antall ganger som er fastsatt i vedlegg IV nr. 4.1.3.

<sup>(1)</sup> Dersom sikringsinnretningen mot uvedkommendes bruk tillater låsing uansett styringens stilling, skal operasjonene beskrevet i nr. 2.2.3 og 2.2.5 ikke foretas.

*Tillegg 2***Prøvmingsmetode for sikringsinnretninger mot uvedkommendes bruk som virker på styringen ved hjelp av en dreiemomentbegrenser****1. Prøvmingsutstyr**

1.1. Prøvmingsutstyret skal bestå av:

1.1.1. et fastspenningsapparat egnet til å holde fast de aktuelle delene av styringen, eller en løftmekanisme som kan heve alle styrende hjul fra underlaget dersom prøvmingen gjennomføres på et ferdigoppbygd kjøretøy, og

1.1.2. en eller flere innretninger som kan utvikle og måle et dreiemoment som belastes styringens betjeningsinnretning, som fastsatt i nr. 2.3. Det skal kunne måles med en presisjon mindre enn eller lik 2 %.

**2. Beskrivelse av prøvmingsmetoden**

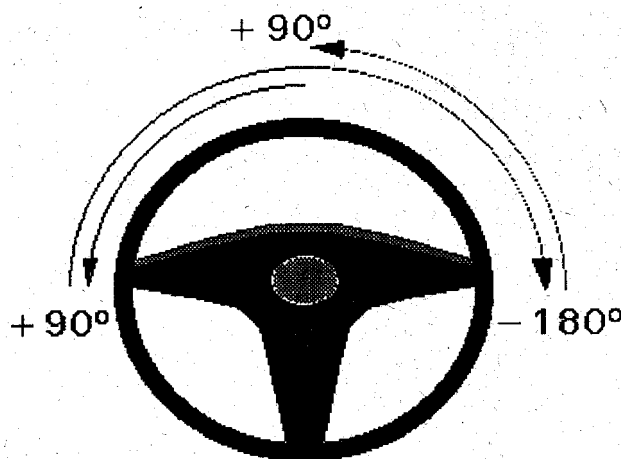
2.1. Dersom prøvmingen foretas på et ferdigoppbygd kjøretøy, skal den gjennomføres uten at kjøretøyets styrende hjul berører underlaget.

2.2. Styringens lås skal slik koples inn at styringen blokkeres.

2.3. Rattstammen belastes med et dreiemoment slik at den roterer.

2.4. Prøvmingssyklusen skal omfatte en rotasjon av rattstammen på 90°, fulgt av en rotasjon på 180° i motsatt retning, og en ny rotasjon på 90° i den opprinnelige retningen (se figuren);

en syklus = +90°/-180°/+90°, med en toleranse på ± 10 %.



2.5. Syklusen skal ha en varighet på 20 s ± 2 s.

2.6. Det skal foretas fem prøvmingssykluser.

2.7. For hver prøvmingssyklus skal dreiemomentets minste registrerte verdi være høyere enn den som er gitt i nr. 4.1.4.2 i dette vedlegg.

## VEDLEGG V

### VIRKEOMRÅDE, DEFINISJONER OG KRAV TIL STARTSPERREINNRETNINGER

#### 1. Virkeområde

- 1.1. Alle kjøretøyer i gruppe M<sub>1</sub> skal være utstyrt med en startsperreinnretning.
- 1.2. Det er valgfritt å montere startsperreinnretninger i kjøretøyer i andre grupper, men alle slike innretninger som monteres, må nødvendigvis være tilsvarende i samsvar med bestemmelsene i dette vedlegg.

#### 2. Definisjoner

I dette direktiv menes med

- 2.1. «startsperreinnretning»: en innretning som gjør det mulig å hindre at et kjøretøy flyttes ved egen motorkraft,
- 2.2. «betjeningsutstyr»: det utstyr som er nødvendig for å aktivere og/eller deaktivere en startsperreinnretning,
- 2.3. «statusindikator»: enhver innretning beregnet på å vise startsperreinnretningens status (aktivert/inaktivert, overgang fra aktivert til inaktivert tilstand og motsatt),
- 2.4. «aktivert»: den status der kjøretøyet ikke kan kjøres ved egen motorkraft,
- 2.5. «inaktivert»: den status der kjøretøyet kan kjøres på vanlig måte,
- 2.6. «nøkkel»: enhver innretning som er konstruert og produsert for å betjene et låsesystem som i seg selv er konstruert og produsert for å kunne betjenes utelukkende av nevnte innretning,
- 2.7. «overstyringsinnretning»: en del av konstruksjonen som gjør det mulig å låse startsperreinnretningen i inaktivert tilstand,
- 2.8. type startsperreinnretning: systemer som ikke skiller seg vesentlig fra hverandre på punkter som
  - produsentens varemerke eller forretningsnavn,
  - typen betjeningsutstyr,
  - systemenes virkemåte på de relevante systemer i kjøretøyet (som nevnt i nr. 4.1.).

#### 3. Allmenne spesifikasjoner

- 3.1. Det må være mulig å kople startsperreinnretningen inn og ut i samsvar med disse spesifikasjonene.
- 3.2. Dersom startsperreinnretningen er utstyrt med en radiosenderinnretning til for eksempel aktivering eller deaktivering, skal den være i samsvar med de aktuelle ETSI-standarder<sup>(1)</sup>.
- 3.3. Startsperreinnretningen og dens montasje må være slik konstruert at kjøretøyer som er slik utstyrt, fortsatt tilfredsstillende de tekniske krav.
- 3.4. Startsperreinnretningen skal ikke kunne aktiveres når tenningsnøkkelen står slik den gjør når motoren er i gang.

<sup>(1)</sup> ETSI: Det europeiske standardiseringsinstitutt for telekommunikasjoner. Dersom slike standarder ikke er tilgjengelige når dette direktiv trer i kraft, får de relevante nasjonale krav anvendelse.

- 3.5. Startsperrereinnetningen skal kunne overstyres bare når den er i inaktivert modus ved hjelp en egnet nøkkel.
- 3.6. Startsperrereinnetningen skal være slik konstruert og produsert at den ikke skal kunne påvirke den virkemåte og drift kjøretøyet er konstruert for, selv ved driftssvikt.
- 3.7. Startsperrereinnetningen skal være slik konstruert og produsert at den ikke raskt og uten å vekke oppmerksomhet kan gjøres ubrukelig eller ødelegges når den er montert etter produsentens anvisning, for eksempel ved bruk av verktøy, instrumenter eller anlegg som er rimelige, lette å skjule og lett tilgjengelige. Det skal være vanskelig og tidkrevende å erstatte en del eller en hoveddel med henblikk på å omgå startsperrereinnetningen.
- 3.8. Startsperrereinnetningen skal være slik konstruert og produsert at den er bestandig overfor miljøet inne i kjøretøyet i en rimelig levetid når den er montert etter produsentens anvisning (se nr. 5 om prøvingene). Særlig skal de elektriske egenskapene til kretsene i kjøretøyet ikke påvirkes negativt av at startsperrereinnetningen kommer i tillegg (forbindelsenes tverrsnitt, kontaktsikkerhet osv.).
- 3.9. Startsperrereinnetningen kan kombineres med andre av kjøretøyets systemer eller integreres i dem (for eksempel motorstyringssystemet, alarmsystemet).

#### 4. Særlige spesifikasjoner

##### 4.1. Låsings omfang

4.1.1. Startsperrereinnetningen skal være slik konstruert at den hindrer kjøretøyets drift ved egen motorkraft med minst ett av følgende midler:

4.1.1.1. nøytralisering av minst to separate kretser i kjøretøyet som er nødvendige for kjøretøyets drift med egne midler (for eksempel startmotoren, tenningen, drivstofftilførselen osv.),

4.1.1.2. kodet interferens av minst én kontrollenhet som er nødvendig for å drive kjøretøyet.

4.1.2. Startsperrereinnetninger beregnet på montering på et kjøretøy utstyrt med katalysator skal ikke forårsake at uforbrent drivstoff kommer inn i eksosanlegget.

##### 4.2. Aktiv driftssikkerhet

Den aktive driftssikkerheten skal ivaretas ved at startsperrereinnetningen er hensiktsmessig konstruert, idet det tas hensyn til de særlige miljøforhold i kjøretøyet (se nr. 3.8 og nr. 5).

##### 4.3. Passiv driftssikkerhet

Det må sikres at startsperrereinnetningen ikke endrer status (innkoplet/utkoplet) som følge av en av prøvingene i avsnitt 5.

##### 4.4. Aktivering av startsperrereinnetningen

4.4.1. Startsperrereinnetningen må kunne aktiveres uten noen ytterligere handling fra førerens side når vedkommende forlater kjøretøyet eller senest

- når tenningsnøkkelen dreies til 0-stilling i tenningslåsen og en dør brukes; i tillegg kan startsperrereinnetninger som koples ut umiddelbart før eller under kjøretøyets normale startrutine, koples inn når tenningen slås av,

- høyst 5 minutter etter at nøkkelen er fjernet fra tenningslåsen, eller

- når kjøretøyet låses.



#### 4.5. Inaktivering

4.5.1. Startsperrereinnetningen skal kunne inaktiveres ved hjelp av én eller en kombinasjon av følgende innretninger. Det er tillatt å bruke andre innretninger som gir tilsvarende resultat.

4.5.1.1. En mekanisk nøkkel som er i samsvar med kravene i vedlegg VI tillegg 3.

4.5.1.2. En tastgruppe som tillater innkodning av en individuelt valgt kode med minst 10 000 variasjoner.

4.5.1.3. En elektrisk/elektronisk innretning, for eksempel en fjernbetjening som har minst 50 000 kombinasjoner og skal omfatte et system for tilfeldig koding og/eller ha en minste avspøkingstid på ti dager, for eksempel høyst 5 000 kombinasjoner per 24 timer per minst 50 000 kombinasjoner.

#### 4.6. Statusindikator

4.6.1. Optiske indikatorer inne i eller på utsiden av kupeen som viser startsperrereinnetningens status (aktivert/inaktivert, veksling fra aktivert til inaktivert tilstand og motsatt), er tillatt. Lysstyrken til den optiske signalinnretningen som er montert på utsiden av kupeen skal ikke overstige 0,5 cd.

4.6.2. Eventuelle indikatorer for korttids «dynamiske» prosesser, som vekslinger fra aktivert til inaktivert tilstand og motsatt, skal være optiske, i samsvar med nr. 4.6.1. Det optiske signalet kan også frambringes ved at retningslysindikatorerne og/eller kupélampe(ne) virker samtidig, forutsatt at varigheten av retningslysindikatorernes optiske visning ikke overstiger tre sekunder.

### 5. Driftsparametre og prøvingsforhold

#### 5.1. Driftsparametre

Alle deler av startsperrereinnetningen skal være i samsvar med kravene gitt i vedlegg VI nr. 5.

Dette krav gjelder ikke

- deler som er montert og prøvd som kjøretøydeler, enten en startsperrereinnetning er montert eller ikke (for eksempel lykter), eller
- deler som tidligere er prøvd som kjøretøydeler, og det foreligger dokumentasjon som beviser dette.

#### 5.2. Prøvingsforhold

Hele serien av prøvinger skal foretas på én enkelt startsperrereinnetning. Imidlertid kan de prøvingsansvarlige eventuelt benytte andre prøver dersom de anser at dette ikke vil påvirke de øvrige prøvingsresultatene.

##### 5.2.1. Driftsprøving

Når serien prøvinger som er spesifisert nedenfor er avsluttet, skal startsperrereinnetningens drift prøves under normale driftsforhold, spesifisert i vedlegg VI nr. 5.2.1.2. Om nødvendig kan det skiftes sikringer før prøvingen.

Alle deler av startsperrereinnetningen skal være i samsvar med kravene gitt i vedlegg VI nr. 5.2.2. til 5.2.8 og nr. 5.2.12.

## 6. Anvisninger

(Nr. 6.1. til 6.3 gjelder bare montering av et system som er gjenstand for detaljsalg.)

Med alle startsperrereinretninger skal det følge:

### 6.1. Monteringsanvisning

6.1.1. Liste over kjøretøyer og kjøretøymodeller som innretningen er beregnet for. Listen kan være spesifikk eller generisk, for eksempel «alle biler utstyrt med bensinmotor og 12-volts batteri med negativ jord».

6.1.2. Monteringsmåte, illustrert med meget tydelige fotografier og/eller tegninger.

6.1.3. En detaljert monteringsinstruks fra leverandøren, som skal være slik at den ikke påvirker kjøretøyets sikkerhet og pålitelighet når den er riktig fulgt av en kyndig montør.

6.1.4. Monteringsinstruksen skal angi startsperrereinretningens krav til elektrisk kraft, og skal eventuelt inneholde forslag til et sterkere batteri.

6.1.5. Leverandøren skal gi nærmere regler om kontrollrutiner for kjøretøyet etter at innretningen er montert. Særlig skal sikkerhetsaspektene påpekes.

6.2. Et eksemplar av monteringssertifikatet, som det er gjengitt et mønster for i tillegg 1.

6.3. En generell erklæring rettet til kjøperen av startsperrereinretningen for å henlede vedkommendes oppmerksomhet på følgende punkter:

6.3.1. - startsperrereinretningen skal være montert etter produsentens anvisninger,

6.3.2. - det anbefales å velge en dyktig montør (kjøperen kan be produsenten av startsperrereinretningen om å oppgi godkjente montører),

6.3.3. - monteringssertifikatet som følger med startsperrereinretningen bør fylles ut av montøren.

6.4. Bruksanvisning

6.5. Vedlikeholdsinstruks

6.6. En generell advarsel om faren ved å endre eller utvide startsperrereinretningen, da slike endringer eller utvidelser automatisk gjør monteringssertifikatet nevnt i nr. 6.2. ugyldig.

*Tillegg 1*

**Mønster for monteringscertifikat**

Undertegnede ..... .

bekrefter at monteringen av startsperrereinretningen beskrevet nedenfor er foretatt av meg i samsvar med monteringsinstruksen gitt av produsenten.

Beskrivelse av kjøretøyet:

Fabrikat:

Type:

Serienummer:

Registreringsnummer:

Beskrivelse av startsperrereinretningen:

Fabrikat:

Type:

Godkjenningsnummer:

Utført i: ..... den, .....

Montørens fullstendige adresse (og eventuelt, stempel):

Underskrift: .....

Stilling: .....

## VEDLEGG VI

### VIRKEOMRÅDE, DEFINISJONER OG KRAV TIL KJØRETØYALARMSYSTEMER

#### 1. Virkeområde

Dette vedlegg får anvendelse på:

- 1.1. Del 1: Kjøretøyalarmsystemer (KAS) som er beregnet på permanent montering i kjøretøyer i gruppe  $M_1$  og  $N_1^{(1)}$  med en største teknisk tillatte masse på høyst to tonn<sup>(2)</sup>.
- 1.2. Del 2: Kjøretøyer i gruppe  $M_1$  og  $N_1^{(1)}$  med en største teknisk tillatt masse på høyst to tonn med hensyn til deres alarmsystem(er) (AS)<sup>(2)</sup>.
- 1.3. Dersom et slikt system er montert i andre grupper kjøretøyer, må det være i tilsvarende samsvar med bestemmelsene i dette vedlegg.

#### DEL 1

### GODKJENNING AV KJØRETØYALARMSYSTEMER

#### 2. Definisjoner

I dette vedleggs del I menes med

- 2.1. «kjøretøyalarmsystem»: et system som er beregnet på montering i en type/typer kjøretøy(er) og som er konstruert for å varsle innbrudd eller inngrep i kjøretøyet; slike systemer kan gi en tilleggsbeskyttelse mot uvedkommendes bruk av kjøretøyet,
- 2.2. «føler»: en innretning som er konstruert for å oppdage en endring som kan skyldes et innbrudd eller et inngrep i kjøretøyet,
- 2.3. «alarminnretning»: en innretning som varsler at det har skjedd et innbrudd eller et inngrep i kjøretøyet,
- 2.4. «betjeningsutstyr»: det utstyr som er nødvendig for å aktivere, inaktivere og prøve et KAS og sende alarmer til varslingsinnretningene,
- 2.5. «aktivert»: den status der en alarm kan sendes fra KAS til varslingsinnretningene,
- 2.6. «inaktivert»: den status der en alarm ikke kan sendes fra KAS til varslingsinnretningene,
- 2.7. «nøkkel»: enhver innretning som er konstruert og produsert for å betjene et låsesystem som i seg selv er konstruert og produsert for å kunne betjenes utelukkende av nevnte innretning,
- 2.8. «type kjøretøyalarmsystem»: systemer som ikke skiller seg vesentlig fra hverandre på punkter som
  - produsentens varemerke eller forretningsnavn,
  - typen føler,
  - typen alarminnretning,
  - typen betjeningsutstyr,
- 2.9. «startsperrinnretning»: en innretning beregnet på å hindre at et kjøretøy brukes ved hjelp av egen motorkraft,
- 2.10. «nødalarm»: en innretning som tillater en person å benytte en alarm montert på kjøretøyet til å tilkalle hjelp i et nødstilfelle.

<sup>(1)</sup>  $M_1$  og  $N_1$  som definert i vedlegg II bokstav A til direktiv 70/156/EØF.

<sup>(2)</sup> Bare kjøretøyer med 12-volts elektriske systemer tas i betraktning.

### 3. Allmenne spesifikasjoner

- 3.1. Ved innbrudd eller inngrep i et kjøretøy skal KAS avgi en alarm.

Alarmer skal være hørbar og kan i tillegg omfatte optiske alarminnretninger, være en radioalarm eller enhver kombinasjon av forannevnte funksjoner.

- 3.2. KAS skal være slik konstruert, produsert og montert at kjøretøyer som er slik utstyrt, fortsatt skal oppfylle de relevante tekniske krav, særlig de som gjelder elektromagnetisk kompatibilitet.
- 3.3. Dersom KAS gir mulighet for radiosending, til for eksempel aktivering eller inaktivering av alarmer eller for å overføre den, skal et slikt system være i samsvar med de aktuelle ETSI-standarder. Frekvensen skal være 433,92 Mhz og største avgitte effekt 25 mW.
- 3.4. Montering av et KAS i et kjøretøy skal ikke kunne påvirke kjøretøyets ytelse (i utkopledd tilstand) eller driftssikkerhet.
- 3.5. KAS og dets deler skal ikke utilsiktet kunne aktiveres, særlig ikke når motoren er i gang.
- 3.6. Svikt i KAS eller dets strømforsyning skal ikke påvirke kjøretøyets driftssikkerhet.
- 3.7. KAS, dets deler og delene de styrer skal være slik konstruert, produsert og montert at risikoen er minimal for at noen raskt og uten å vekke oppmerksomhet gjør dem ubrukelige eller ødelegger dem, for eksempel ved bruk av verktøy, instrumenter eller anlegg som er rimelige, lette å skjule og lett tilgjengelige.
- 3.8. Innstillingsinnretningene for aktivering og inaktivering skal være slik konstruert at de ikke gjør kravene i vedlegg IV ugyldige. Elektriske forbindelser til de deler som omfattes av nevnte vedlegg, er tillatt.
- 3.9. Systemet skal være slik organisert at en kortslutning av en alarmkrets ikke kan sette noen av alarmsystemets funksjoner ut av drift, bortsett fra kretsen som kortsluttes.
- 3.10. KAS kan omfatte en startsperrereinretning, som skal være i samsvar med kravene i vedlegg V.

### 4. Særlige spesifikasjoner

- 4.1. Vernets omfang

#### 4.1.1. Særlige krav

KAS skal minst oppdage og varsle at en av kjøretøyets dører, motorpanseret og bagasjerommet åpnes. Svikt i eller utkopling av lyskilder, for eksempel kupébelysningen, skal ikke hindre betjeningsinnretningen i å virke.

Det er tillatt å montere ytterligere effektive følere, for eksempel kupékontroll og vinduskontroll for opplysning/visning ved for eksempel innbrudd i kjøretøyet, brudd på en glassflate, eller for eksempel en helningsføler ved forsøk på tyveri av kjøretøyet, idet det skal tas hensyn til tiltak beregnet på å hindre enhver utilsiktet utløsning av alarmer (=falsk alarm, se nr. 4.1.2).

I den utstrekning slike tilleggsfølere utløser en alarm selv etter at det har skjedd et inngrep (for eksempel ved brudd på en glassflate) eller under ytre påvirkning (for eksempel vind), skal alarmer, utløst av en av ovennevnte følere, ikke aktiveres mer enn ti ganger innenfor samme aktiveringsperiode for KAS. I dette tilfelle skal aktiveringsperioden begrenses av at systemet inaktiveres fordi den som bruker kjøretøyet griper inn.

Visse grupper tilleggsfølere, for eksempel for kupékontroll (ultralydbaserte, infrarøde) eller helningsføler osv. kan utilsiktet inaktiveres. I dette tilfellet må det hver gang foretas en separat bevisst handling før KAS aktiveres. Det skal ikke være mulig å inaktivere følerne mens alarmsystemet er aktivert.

#### 4.1.2. Sikring mot falsk alarm

##### 4.1.2.1. Ved å treffe visse egnede tiltak, som

- at den mekaniske konstruksjon og konstruksjonen av den elektriske kretsen er i samsvar med de særlige vilkår som gjelder for motorvogner,
- valget og anvendelsen av prinsippene for drift og betjening av alarmsystemet og dets deler,

skal det sikres at KAS ikke utilsiktet utløser lydalarmer i tilfelle av

- et støt mot kjøretøyet: prøving angitt i nr. 5.2.13,
- elektromagnetisk kompatibilitet; prøvinger angitt i nr. 5.2.12,
- tapping av batterispenningen ved kontinuerlig utlading: prøving angitt i nr. 5.2.14,
- falsk alarm utløst av kupékontrollen: prøving angitt i nr. 5.2.15.

4.1.2.2. Dersom den som søker om godkjenning kan bevise at det er sørget for tilfredsstillende sikring mot falsk alarm, for eksempel ved å gi tekniske data, behøver ikke den tekniske instans som har ansvar for gjennomføringen av godkjenningssprøvingene kreve at noen av de ovennevnte prøvinger foretas.

#### 4.2. Lydalarm

##### 4.2.1. Allment

Alarmer skal være tydelig og gjenkjennelig og skille seg klart fra andre lydsignaler som benyttes i veitrafikken.

I tillegg til den originale lydalarminnretningen kan det monteres en separat lydalarminnretning i den del av kjøretøyet som kontrolleres av KAS, der den skal være sikret mot å kunne nås på en lett og rask måte.

Dersom det benyttes en separat lydalarminnretning i samsvar med nr. 4.2.3.1, kan også den originale standard lydalarminnretningen aktiveres av KAS, forutsatt at ethvert ulovlig inngrep i standard lydalarminnretningen (allment lettere tilgjengelig) ikke berører driften av den separate lydalarminnretningen.

##### 4.2.2. Lydalarmens varighet

Minst: 25 sekunder.

Høyst: 30 sekunder.

Lydalarmer kan aktiveres på ny bare etter at det er foretatt et nytt inngrep i kjøretøyet, det vil si etter utløpet av ovennevnte tidsrom (begrensninger: se nr. 4.1.1 og 4.1.2).

Ved inaktivering av alarmsystemet skal alarmer umiddelbart opphøre.

##### 4.2.3. Spesifikasjoner for lydalarmer

4.2.3.1. Alarminnretning med konstant tone (konstant frekvensområde), for eksempel signalhorn: akustiske data osv. i samsvar med tillegg 4 til dette vedlegg.

Periodisk alarm (på/av):

Utløsningsfrekvens: 2 Hz  $\pm$  1 Hz

Varighet av tid på = tid av  $\pm$  10 %.

#### 4.2.3.2. Lydalarminnretning med frekvensmodulasjon:

Akustiske data osv. i samsvar med tillegg 4, men like stor gjennomgang i hver retning av en betydelig del av ovennevnte frekvensområde (1 800 - 3 550 Hz).

Gjennomgangsfrekvens:  $2 \text{ Hz} \pm 1 \text{ Hz}$

#### 4.2.3.3. Lydnivå

Lydkilden skal være

- enten et signalhorn godkjent i samsvar med avsnitt 1 i direktiv 70/388/EØF, eller
- en innretning som oppfyller kravene i tillegg 4 nr. 1 og 2.

For en lydkilde som er forskjellig fra det originale signalhornet kan likevel det laveste lydnivå reduseres til 100 dB (A), målt under de vilkår som er fastsatt i tillegg 4.

#### 4.3. Optisk alarm - dersom systemet er slik utstyrt

##### 4.3.1. Allment

Ved innbrudd eller inngrep i kjøretøyet skal innretningen aktivere et optisk signal som angitt i nr. 4.3.2. og 4.3.3.

##### 4.3.2. Den optiske alarmens varighet

Den optiske alarmen skal ha en varighet på mellom 25 sekunder og 5 minutter etter at alarmen er utløst.

Ved inaktivering av alarmsystemet skal alarmen umiddelbart opphøre.

##### 4.3.3. Type optisk alarm

Alle kjøretøyets lykter for retningslys og/eller kupébelysning, herunder alle lamper i samme elektriske krets, skal blinke.

Utløsningsfrekvens:  $2 \text{ Hz} \pm 1 \text{ Hz}$

I forbindelse med lydsignalet er også asynkroner signaler tillatt.

Varighet av tid på = tid av  $\pm 10 \%$ .

#### 4.4. Radioalarm (oppkalling over radio) - dersom systemet er slik utstyrt

KAS kan omfatte en innretning som frambringer en radiosendt alarm.

#### 4.5. Sperring av alarmsystemets aktivering

Når motoren går, skal det være umulig tilsiktet eller utilsiktet å aktivere alarmsystemet.

#### 4.6. Aktivering og inaktivering av KAS

##### 4.6.1. Aktivering

Alle egnede aktiveringsmåter for KAS er tillatt, forutsatt at de ikke utilsiktet utløser falsk alarm.

4.6.2. Inaktivering av KAS skal skje ved hjelp av en av eller en kombinasjon av følgende innretninger: (Andre innretninger som virker på tilsvarende måte, er tillatt.)

4.6.2.1. - en mekanisk nøkkel (i samsvar med kravene i tillegg 3 til dette vedlegg) som kan koples til et kjøretøysentrallåssystem med minst 1 000 kombinasjoner, utvendig betjent,

4.6.2.2. - en elektrisk/elektronisk innretning, for eksempel en fjernbetjeningsinnretning som har minst 50 000 kombinasjoner og som omfatter et system for tilfeldig koding og/eller har en minste avspøkingsstid på ti dager, det vil si høyst 5 000 kombinasjoner per 24 timer per minst 50 000 kombinasjoner,

4.6.2.3. - en mekanisk nøkkel eller en elektrisk/elektronisk innretning inne i den sikrede kupeen med forsinkelsesfunksjon for inn- og utstigning.

4.7. Utstigningsforsinkelse

Dersom bryteren for aktivering av KAS er montert i det sikrede området, skal det finnes en utstigningsforsinkelse. Den skal kunne stilles på mellom 15 og 45 sekunder etter at bryteren betjenes. Forsinkelsen kan tilpasses etter brukernes behov.

4.8. Innstigningsforsinkelse

Dersom bryteren for aktivering av KAS er montert i det sikrede området, skal det være innlagt en forsinkelse på minst 5 sekunder og høyst 15 sekunder før lydalarmer og den optiske alarmer aktiveres. Forsinkelsen kan tilpasses etter brukernes behov.

4.9. Statusindikator

4.9.1. Optiske indikatorer som opplyser om KAS' status (aktivert, inaktivert, aktiveringsperiode, alarm utløst) er tillatt inne i og på utsiden av kupeen. Lysstyrken til de optiske signalene som er montert utvendig, skal ikke overstige 0,5 cd.

4.9.2. Eventuelle indikatorer for korttids «dynamiske» prosesser, som overgangen fra «aktivert» til «inaktivert» og motsatt, skal være optiske, i samsvar med nr. 4.9.1. Det optiske signalet kan også frambringes ved at retningslysindikatorer og/eller kupélampe(ne) virker samtidig, forutsatt at varigheten av retningslysindikatorerens optiske visning ikke overstiger tre sekunder.

4.10. Strømforsyning

Strømforsyningskilden for KAS kan være kjøretøyets batteri.

Et eventuelt tilleggsbatteri skal være oppladbart og skal ikke i noe tilfelle forsyne andre deler av kjøretøyets elektriske system med strøm.

4.11. Spesifikasjoner for valgfrie funksjoner

4.11.1. Egenkontroll, automatisk feilvisning

Ved aktivering av KAS kan avvik som åpne dører osv. oppdages av en egenkontrollfunksjon (plausibilitetskontroll), og feilen kan vises.

4.11.2. Nødalarm

En optisk alarm og/eller lydalarm og/eller radioalarm er tillatt uavhengig av KAS' status (aktivert/inaktivert) og/eller funksjoner. En slik alarm skal kunne utløses inne i kjøretøyet og skal ikke påvirke KAS' status (aktivert/inaktivert). Det skal også være mulig for brukeren av kjøretøyet å slå av nødalarmen. Dersom det er en lydalarm, skal det ikke være begrensninger på varigheten av lyden hver gang den utløses. En nødalarm skal ikke sperre motoren eller stoppe den dersom den går.



## 5. Driftsparametre og prøvingsforhold<sup>(1)</sup>

### 5.1. Driftsparametre

Alle deler av KAS skal virke uten feil på følgende vilkår.

#### 5.1.1. Klimatiske vilkår

To klasser omgivelsestemperatur defineres som følger:

-40 °C til +85 °C for deler som skal monteres i kupeen eller bagasjerommet,

-40 °C til +125 °C for deler som skal monteres i motorrommet, med mindre annet er fastsatt.

#### 5.1.2. Grad av vern av anlegget

Det skal gis følgende grader av vern i samsvar med IEC-publikasjon 529-1989:

- IP 40 for deler som skal monteres i kupeen,
- IP 42 for deler som skal monteres i kupeen til kabrioletter/åpne sportsbiler og biler med bevegelig takplate dersom plasseringen av anlegget krever en høyere grad av vern enn IP 40.
- IP 54 for øvrige deler.

Produsenten av KAS skal i monteringsanvisningen angi eventuelle begrensninger på plasseringen av deler i anlegget når det gjelder støv, vann og temperatur.

#### 5.1.3. Værekspnering

Sju dager, i samsvar med IEC 68-2-30-1980.

#### 5.1.4. Elektriske egenskaper

Nominell tilførselsspenning: 12 V

Driftstilførselsspenningens område: fra 9 V til 15 V i temperaturområdet angitt i nr. 5.1.1.

Tidstoleranse for overspenning ved 23° C:

U = 18 V, høyst 1 time

U = 24 V, høyst 1 minutt.

### 5.2. Prøvingsforhold

#### 5.2.1. Driftsprøving

##### 5.2.1.1. Det skal kontrolleres at KAS oppfyller følgende spesifikasjoner:

- alarmens varighet skal være i samsvar med nr. 4.2.2. og 4.3.2,
- av/på-frekvensen og -forholdet skal være i samsvar med henholdsvis nr. 4.3.3. og 4.2.3.1 eller 4.2.3.2,
- antallet alarmsykluser skal eventuelt være i samsvar med nr. 4.1.1,
- kontrollen av sperringen av alarmsystemenes aktivering skal være i samsvar med nr. 4.5.

<sup>(1)</sup> Lykter som benyttes som en del av de optiske alarminnretninger og som utgjør en del av kjøretøyets lysanlegg, behøver ikke være i samsvar med driftsparametrene fastsatt i nr. 5.1, og skal ikke gjennomgå prøvingene oppregnet i nr. 5.2.

## 5.2.1.2. Normale prøvingsforhold

Spenning:	$U = 12 \text{ V} \pm 0,2 \text{ V}$
Temperatur:	$T = 23 \text{ }^\circ\text{C} \pm 5 \text{ }^\circ\text{C}$

## 5.2.2. Bestandighet mot variasjoner i temperatur og spenning

Dessuten skal samsvaret med spesifikasjonene definert i nr. 5.2.1.1 kontrolleres under følgende forhold:

5.2.2.1. Prøvingstemperatur:	$T = -40 \text{ }^\circ\text{C} \pm 2 \text{ }^\circ\text{C}$
Prøvingsspenning:	$U = 9 \text{ V} \pm 0,2 \text{ V}$
Lagringsvarighet: 4 timer	

## 5.2.2.2. For deler som skal monteres i kupeen eller bagasjerommet:

Prøvingstemperatur:	$T = 85 \text{ }^\circ\text{C} \pm 2 \text{ }^\circ\text{C}$
Prøvingsspenning:	$U = 15 \text{ V} \pm 0,2 \text{ V}$
Lagringsvarighet: 4 timer	

## 5.2.2.3. For deler som skal monteres i motorrommet, med mindre annet er angitt:

Prøvingstemperatur:	$T = 125 \text{ }^\circ\text{C} \pm 2 \text{ }^\circ\text{C}$
Prøvingsspenning:	$U = 15 \text{ V} \pm 0,2 \text{ V}$
Lagringsvarighet: 4 timer	

5.2.2.4. KAS skal både i aktivert og inaktivert tilstand utsettes for en overspenning lik  $18 \text{ V} \pm 0,2 \text{ V}$  i én time.5.2.2.5. KAS skal både i aktivert og inaktivert tilstand utsettes for en overspenning lik  $24 \text{ V} \pm 0,2 \text{ V}$  i ett minutt.

## 5.2.3. Driftssikkerheten etter prøving av tetthet mot vann og fremmedlegemer

Etter prøvingen av tetthet mot vann og fremmedlegemer i henhold til IEC-standard 529-1989 for vernegradene fastsatt i nr. 5.1.2 skal driftsprøvingene i henhold til nr. 5.2.1 gjentas.

## 5.2.4. Driftssikkerhet etter vannkondensprøving

Etter en prøving av fuktighetsbestandighet som skal foretas i samsvar med IEC-standard 68-2-30 (1980), skal driftsprøvingene i henhold til nr. 5.2.1 gjentas.

## 5.2.5. Prøving av sikring mot reversert polaritet

KAS og deler skal ikke ødelegges av reversert polaritet opp til  $13 \text{ V}$  i 2 minutter.

Etter denne prøvingen skal driftsprøvingene i henhold til nr. 5.2.1 gjentas.

## 5.2.6. Prøving av sikring mot kortslutninger

Alle elektriske forbindelser i KAS må være sikret mot kortslutninger til jord ved høyst  $13 \text{ V}$ , og/eller være beskyttet av sikringer.

Etter denne prøvingen skal driftsprøvingene i henhold til nr. 5.2.1 gjentas, eventuelt med nye sikringer.

## 5.2.7. Energiforbruk i aktivert tilstand

Energiforbruket i aktivert tilstand under vilkår som fastsatt i nr. 5.2.1.2 skal ikke overstige  $20 \text{ mA}$  for hele alarmsystemet, herunder eventuell statusindikator og startsperrereinretning.

### 5.2.8. Driftssikkerheten etter prøving av vibrasjonsbestandighet

#### 5.2.8.1. Til denne prøvingen inndeles delene i to undertyper:

Type 1: deler som normalt monteres i kjøretøyet,

Type 2: deler som er beregnet på å monteres i motoren.

#### 5.2.8.2. Delene/KAS skal utsettes for sinusformede vibrasjoner med følgende data:

##### 5.2.8.2.1. For type 1:

Frekvensen skal variere mellom 10 Hz og 500 Hz med en største amplitude på  $\pm 5$  mm og en høyeste akselerasjon på 3 g (amplitude 0).

##### 5.2.8.2.1. For type 2:

Frekvensen skal variere mellom 20 Hz og 300 Hz med en største amplitude på  $\pm 2$  mm og en høyeste akselerasjon på 15 g (amplitude 0).

##### 5.2.8.2.3. For både type 1 og 2

- skal frekvensvariasjonen være 1 oktav/minutt,
- skal det være ti sykluser, og prøvingen skal foretas for alle tre akser,
- skal vibrasjonene påføres med høyeste konstante amplitude ved lave frekvenser og høyeste konstante akselerasjon ved høye frekvenser.

#### 5.2.8.3. Under prøvingen skal KAS være tilsluttet strøm og kabelen støttet etter 200 mm.

#### 5.2.8.4. Etter prøvingen av vibrasjonsbestandighet skal driftsprøvingen i samsvar med nr. 5.2.1 gjentas.

### 5.2.9. Holdbarhetsprøving

En fullstendig alarmsyklus (lydalarm og/eller optisk alarm) utløses 300 ganger under prøvingsforholdene angitt i nr. 5.2.1.2, iberegnet pauser for lydalarmer på 5 minutter.

#### 5.2.10. Prøvinger av utvendig nøkkelbryter (montert på kjøretøyet utside)

Følgende prøvinger skal foretas bare dersom den originale dørlåssylinder ikke benyttes.

##### 5.2.10.1. Nøkkelbryteren skal være slik konstruert og produsert at den virker fullt ut selv etter

- 2 500 av/på-sykluser i hver retning, fulgt av
- minst 96 timers eksponering for saltvannssprut i samsvar med en korrosjonsbestandighetsprøving etter CEI-standard 68-2-11-1981.

##### 5.2.11. Prøving av sikringssystemer for kupeen

Alarmer skal utløses når en vertikal plate på 0,2 x 0,15 m føres 0,3 m (målt fra den vertikale platens sentrum) inn gjennom det åpne vinduet i en av fordørene i kupeen, framover og parallelt med veien i en hastighet på 0,4 m/s i en vinkel på 45° med kjøretøyet medianplan i lengderetningen (se tegningen i tillegg 2).

#### 5.2.12. Elektromagnetisk kompatibilitet

Kjøretøyalarmsystemene skal være i samsvar med gjeldende tekniske spesifikasjoner, særlig med hensyn til elektromagnetisk kompatibilitet.

#### 5.2.13. Sikkerhet mot falsk alarm ved støt mot kjøretøyet

Det skal kontrolleres at et støt på opptil 4,5 Joule fra et halvkuleformet legeme med en diameter på 165 mm og en Shore A-hardhet på  $70 \pm 10$  hvor som helst på kjøretøyets karosseri eller glassflater ikke forårsaker falsk alarm.

#### 5.2.14. Sikkerhet mot falsk alarm i tilfelle spenningsfall

Det skal kontrolleres at et langsomt fall i hovedbatteriets spenning ved en kontinuerlig utladning på 0,5 V i timen ned til 3 V ikke forårsaker falsk alarm.

Prøvingsforhold: se nr. 5.2.1.2.

#### 5.2.15. Prøving av at kupésikringen er beskyttet mot falsk alarm

Systemer beregnet på å sikre kupeen i samsvar med nr. 4.1.1 skal også prøves samtidig med et kjøretøy under normale prøvingsforhold (nr. 5.2.1.2).

Systemet, montert i samsvar med produsentens instruks, skal ikke utløses etter å ha gjennomgått prøvingen beskrevet i nr. 5.2.13 fem ganger med et intervall på 0,5 sekund.

Det at en person berører eller beveger seg rundt kjøretøyet (som har opprullede vinduer) skal ikke forårsake falsk alarm.

### 6. Instruks

Med alle KAS skal det følge:

#### 6.1. Monteringsanvisning

6.1.1. Liste over kjøretøyer og kjøretøymodeller som innretningen er beregnet for. Listen kan være spesifikk eller generisk, for eksempel «alle biler utstyrt med bensinmotor og 12-volts batteri med negativ jord».

6.1.2. Monteringsmåte, illustrert med meget tydelige fotografier og/eller tegninger.

6.1.3. Dersom KAS omfatter en startsperreinnretning, skal det gis tilleggsanvisninger om samsvar med kravene i vedlegg V.

6.2. Et eksemplar av monterings sertifikatet, som det er gjengitt et mønster for i tillegg 1 til dette vedlegg.

6.3. En generell erklæring rettet til kjøperen av KAS for å henlede vedkommendes oppmerksomhet på følgende punkter:

- KAS skal være montert etter produsentens anvisninger,
- det anbefales å velge en dyktig montør (kjøperen kan be produsenten av KAS om å oppgi godkjente montører),
- monterings sertifikatet som følger med KAS bør fylles ut av montøren.

- 6.4. Bruksanvisning
- 6.5. Vedlikeholdsinstruks
- 6.6. En generell advarsel om faren ved å endre eller utvide systemet, da slike endringer eller utvidelser automatisk gjør monteringssertifikatet nevnt i nr. 6.2. ugyldig.
- 6.7. Angivelse av sted(er) der godkjenningsmerket nevnt i vedlegg I til dette direktiv og/eller samsvarssertifikatet nevnt i dette direktiv er plassert.

## DEL II

### GODKJENNING AV ET KJØRETØY MED HENSYN TIL KAS

Når et KAS med typegodkjenning i samsvar med del I i dette vedlegg er benyttet i et kjøretøy som innleveres for typegodkjenning i samsvar med del II i dette vedlegg, skal prøvingene som må være foretatt for at et innlevert KAS kan gis typegodkjenning i samsvar med del I i dette vedlegg, ikke gjentas.

#### 7. Definisjoner

I dette vedleggs del II menes med

- 7.1. «alarmsystem(er)» (AS): en samling av deler som er montert som originalutstyr i en kjøretøytype og som er konstruert for å varsle innbrudd eller inngrep i kjøretøyet; slike systemer kan gi en tilleggsbeskyttelse mot uvedkommendes bruk av kjøretøyet,
- 7.2. «kjøretøytype med hensyn til alarmsystemet»: kjøretøyer som ikke skiller seg vesentlig fra hverandre på punkter som
  - produsentens varemerke eller forretningsnavn,
  - egenskaper ved kjøretøyet som har en betydelig innflytelse på ytelsen til AS,
  - AS' eller KAS' type og konstruksjon,
- 7.3. Andre definisjoner som får anvendelse på del II er oppført i nr. 2 i dette vedlegg.

#### 8. Allmenne spesifikasjoner

- 8.1. AS skal være slik konstruert og produsert at det avgir en alarm ved innbrudd eller inngrep i et kjøretøy.

Alarmen skal være hørbar og kan i tillegg omfatte optiske alarminnretninger, være en radioalarm eller enhver kombinasjon av forannevnte funksjoner.
- 8.2. Kjøretøyer som er utstyrt med alarmsystemer skal oppfylle de relevante tekniske krav, særlig de som gjelder elektromagnetisk kompatibilitet.
- 8.3. Dersom AS gir mulighet for radiosending, til for eksempel aktivering eller inaktivering av alarmen eller for å overføre den, skal et slikt system være i samsvar med de aktuelle ETSI-standarder (se fotnote 3 til nr. 3.3). Frekvensen skal være 433,92 Mhz og største avgitte effekt 25 mW.
- 8.4. AS og dets deler skal ikke utilsiktet kunne aktiveres, særlig ikke når motoren er i gang.
- 8.5. Svikt i AS eller dets strømforsyning skal ikke påvirke kjøretøyets driftssikkerhet.

- 8.6. Alarmsystemet, dets deler og delene de styrer skal være slik montert at risikoen er minimal for at noen raskt og uten å vekke oppmerksomhet gjør dem ubrukelige eller ødelegger dem, for eksempel ved bruk av verktøy, instrumenter eller anlegg som er rimelige, lette å skjule og lett tilgjengelige.
- 8.7. Systemet skal være slik organisert at en kortslutning av en alarmkrets ikke kan sette noen av alarmsystemets funksjoner ut av drift, bortsett fra kretsen som kortsluttes.
- 8.8. AS kan omfatte en startsperreinnretning, som skal være i samsvar med spesifikasjonene i vedlegg V.

## 9. Særlige spesifikasjoner

### 9.1. Vernets omfang

#### 9.1.1. Særlige krav

AS skal minst oppdage og varsle at en av kjøretøyets dører, motorpanseret og bagasjerommet åpnes. Svikt i eller utkopling av lyskilder, for eksempel kupébelysningen, skal ikke hindre kontrollfunksjonen i å virke.

Det er tillatt å montere ytterligere effektive følere, for eksempel kupésikring og vindussikring for opplysning/visning ved for eksempel innbrudd i kjøretøyet, brudd på en glassflate, eller for eksempel en helningsføler ved forsøk på tyveri av kjøretøyet, idet det skal tas hensyn til tiltak beregnet på å hindre enhver utilsiktet utløsning av alarmer (=falsk alarm, se nr. 9.1.2).

I den utstrekning slike tilleggsfølere utløser en alarm selv etter at det har skjedd et inngrep (for eksempel ved brudd på en glassflate) eller under en ytre påvirkning (for eksempel vind), skal alarmer, utløst av en av ovennevnte følere, ikke aktiveres mer enn ti ganger innenfor samme aktiveringsperiode for AS. I dette tilfelle skal aktiveringsperioden begrenses av at systemet inaktiveres ved at brukeren av kjøretøyet griper inn.

Visse grupper tilleggsfølere, for eksempel for kupésikring (ultralydbaserte, infrarøde) eller helningsføler osv. kan bevisst inaktiveres. I dette tilfellet må det hver gang foretas en separat bevisst handling før VAS aktiveres. Det skal ikke være mulig å inaktivere følerne mens alarmsystemet er aktivert.

#### 9.1.2. Sikring mot falsk alarm

##### 9.1.2.1. Det skal sikres at AS, enten det er aktivert eller inaktivert, ikke utilsiktet utløser lydalarmer i tilfelle av

- et støt mot kjøretøyet: prøving angitt i nr. 5.2.13,
- tapping av batterispenningen ved kontinuerlig utlading: prøving angitt i nr. 5.2.14,
- falsk alarm utløst av kupésikringen: prøving angitt i nr. 5.2.15.

##### 9.1.2.2. Dersom den som søker om godkjenning kan bevise at det er sørget for tilfredsstillende sikring mot falsk alarm, for eksempel ved å gi tekniske data, behøver ikke den tekniske instans som har ansvar for gjennomføringen av godkjenningsprøvingene kreve at noen av de ovennevnte prøvinger foretas.

### 9.2. Lydalarm

### 9.2.1. Allment

Alarmen skal være tydelig og gjenkjennelig og skille seg klart fra andre lydsignaler som benyttes i veitrafikken.

I tillegg til den originale lydalarminnretningen kan det monteres en separat lydalarminnretning i den del av kjøretøyet som kontrolleres av AS, der den skal være sikret mot å kunne nås på en lett og rask måte.

Dersom det benyttes en separat lydalarminnretning i samsvar med nr. 9.2.3.1, kan også den originale standard lydalarminnretningen aktiveres av KAS, forutsatt at ethvert ulovlig inngrep i standard lydalarminnretningen (vanligvis lettere tilgjengelig) ikke berører driften av den separate lydalarminnretningen.

### 9.2.2. Lydalarmens varighet

Minst: 25 sekunder.

Høyst: 30 sekunder.

Lydalarmen kan aktiveres på ny bare etter at det er foretatt et nytt inngrep i kjøretøyet, det vil si etter utløpet av ovennevnte tidsrom (begrensninger: se nr. 9.1.1 og 9.1.2).

Ved inaktivering av alarmsystemet skal alarmen umiddelbart opphøre.

### 9.2.3. Spesifikasjoner for lydalarmen

#### 9.2.3.1. Alarminnretning med konstant tone (konstant frekvensområde), for eksempel signalhorn: akustiske data osv. i samsvar med tillegg 4 til dette vedlegg.

Periodisk alarm (på/av):

Utløsningsfrekvens:  $2 \text{ Hz} \pm 1 \text{ Hz}$

Varighet av tid på = tid av  $\pm 10 \%$ .

#### 9.2.3.2. Lydalarminnretning med frekvensmodulasjon:

Akustiske data osv. i samsvar med tillegg 4, men like stor gjennomgang i hver retning av en betydelig del av ovennevnte frekvensområde (1 800 - 3 550 Hz).

Gjennomgangsfrekvens:  $2 \text{ Hz} \pm 1 \text{ Hz}$

#### 9.2.3.3. Lydnivå

Lydkilden skal være

- enten et signalhorn godkjent i samsvar med avsnitt 1 i direktiv 70/388/EØF, eller
- en innretning som oppfyller kravene i tillegg 4 nr. 1 og 2.

For en lydkilde som er forskjellig fra det originale signalhornet kan likevel det laveste lydnivå reduseres til 100 dB (A), målt under de vilkår som er fastsatt i tillegg 4.

### 9.3. Optisk alarm - dersom systemet er slik utstyrt

### 9.3.1. Allment

Ved innbrudd eller inngrep i kjøretøyet skal innretningen aktivere et optisk signal som angitt i nr. 9.3.2. og 9.3.3.

### 9.3.2. Den optiske alarmens varighet

Den optiske alarmen skal ha en varighet på mellom 25 sekunder og 5 minutter etter at alarmen er utløst. Ved inaktivering av alarmsystemet skal alarmen umiddelbart opphøre.

### 9.3.3. Type optisk alarm

Alle kjøretøyets lykter for retningslys og/eller kupébelysning, herunder alle lamper i samme elektriske krets, skal blinke.

Utløsningsfrekvens:  $2 \text{ Hz} \pm 1 \text{ Hz}$

I forbindelse med lydsignalet er også asynkroner signaler tillatt.

Varighet av tid på = tid av  $\pm 10 \%$ .

### 9.4. Radioalarm (oppkalling over radio) - dersom systemet er slik utstyrt

AS kan omfatte en innretning som frambringer en radiosendt alarm.

### 9.5. Sperring av alarmsystemets aktivering:

9.5.1. Når motoren går, skal det være umulig tilsiktet eller utilsiktet å aktivere alarmsystemet.

### 9.6. Aktivering og inaktivering av AS

#### 9.6.1. Aktivering

Alle egnede aktiveringsmåter for AS er tillatt, forutsatt at de ikke utilsiktet kan forårsake falsk alarm.

#### 9.6.2. Inaktivering

Inaktivering av AS skal skje ved hjelp av en av eller en kombinasjon av følgende innretninger:

(Andre innretninger som virker på tilsvarende måte, er tillatt.)

9.6.2.1. en mekanisk nøkkel (i samsvar med kravene i tillegg 3 til dette vedlegg) som kan koples til et kjøretøysentrallåssystem med minst 1 000 kombinasjoner, betjent utvendig.

9.6.2.2. en elektrisk/elektronisk innretning, for eksempel en fjernbetjeningsinnretning som har minst 50 000 kombinasjoner og som omfatter et system for tilfeldig koding og/eller har en minste avspøkingsstid på ti dager, det vil si høyst 5 000 kombinasjoner per 24 timer per minst 50 000 kombinasjoner,

9.6.2.3. en mekanisk nøkkel eller en elektrisk/elektronisk innretning inne i den sikrede kupeen med forsinkelsesfunksjon for inn- og utstigning.

#### 9.7. Utstigningsforsinkelse

Dersom bryteren for aktivering av AS er montert i det sikrede området, skal det finnes en utstigningsforsinkelse. Den skal kunne stilles på mellom 15 og 45 sekunder etter at bryteren betjenes. Forsinkelsen kan tilpasses etter brukernes behov.



9.8. Innstigningsforsinkelse

Dersom bryteren for inaktivering av AS er montert i det sikrede området, skal det være innlagt en forsinkelse på minst 5 sekunder og høyst 15 sekunder før lydalarmer og den optiske alarmer aktiveres. Forsinkelsen kan tilpasses etter brukernes behov.

9.9. Statusindikator

9.9.1. Optiske indikatorer som opplyser om AS' status (aktivert, inaktivert, aktiveringsperiode, alarm utløst) er tillatt inne i og på utsiden av kupeen. Lysstyrken til de optiske signalene fra utvendig monterte lykter, skal ikke overstige 0,5 cd.

9.9.2. Eventuelle indikatorer for korttids «dynamiske» prosesser, som overgangen fra «aktivert» til «inaktivert» og motsatt, skal være optiske, i samsvar med nr. 4.9.1. Det optiske signalet kan også frambringes ved at retningslysindikatorer og/eller kupelampe(ne) virker samtidig, forutsatt at varigheten av retningslysindikatorerens optiske visning ikke overstiger tre sekunder.

9.10. Strømforsyning

Strømforsyningskilden for AS kan være kjøretøyets batteri.

Et eventuelt tilleggsbatteri skal være oppladbart og skal ikke i noe tilfelle forsyne andre deler av kjøretøyets elektriske system med strøm.

9.11. Spesifikasjoner for valgfrie funksjoner

9.11.1. Egenkontroll, automatisk feilvisning

Ved aktivering av AS kan avvik som åpne dører osv. oppdages av en egenkontrollfunksjon (plausibilitetskontroll), og feilen kan vises.

9.11.2. Nødalarm

En optisk alarm og/eller lydalarm og/eller radioalarm er tillatt uavhengig av AS' status (aktivert/inaktivert) og/eller funksjoner. En slik alarm skal kunne utløses inne i kjøretøyet og skal ikke påvirke AS' status (aktivert/inaktivert). Det skal også være mulig for brukeren av kjøretøyet å slå av nødalarmer. Dersom det er en lydalarm, skal det ikke være begrensninger på varigheten av lyden hver gang den utløses. En nødalarm skal ikke sperre motoren eller stoppe den dersom den går.

10. **Prøvingsforhold**

Alle deler av KAS eller AS skal gjennomgå prøvinger i samsvar med framgangsmåtene beskrevet i nr. 5.

Dette kravet får ikke anvendelse på:

10.1. deler som er montert og prøvd som deler av kjøretøyet, enten det er utstyrt med et KAS eller AS (for eksempel lykter) eller ikke, eller

10.2. deler som tidligere er prøvd som kjøretøydeler, og det foreligger dokumentasjon som beviser dette.

11. **Anvisninger**

Med hvert kjøretøy skal det følge:

- 11.1. bruksanvisning,
- 11.2. vedlikeholdsinstruks,
- 11.3. en generell advarsel om faren ved å endre eller utvide systemet.

*Tillegg 1***Mønster for monteringssertifikat**

Undertegnede yrkesmontør ..... bekrefter at monteringen av kjøretøyalarmsystemet beskrevet nedenfor er foretatt av meg i samsvar med monteringsinstruksen gitt av produsenten av systemet.

Beskrivelse av kjøretøyet:

Fabrikat:

Type:

Serienummer:

Registreringsnummer:

Beskrivelse av kjøretøyalarmsystemet:

Fabrikat:

Type:

Godkjenningsnummer:

Utført i: ..... den, .....

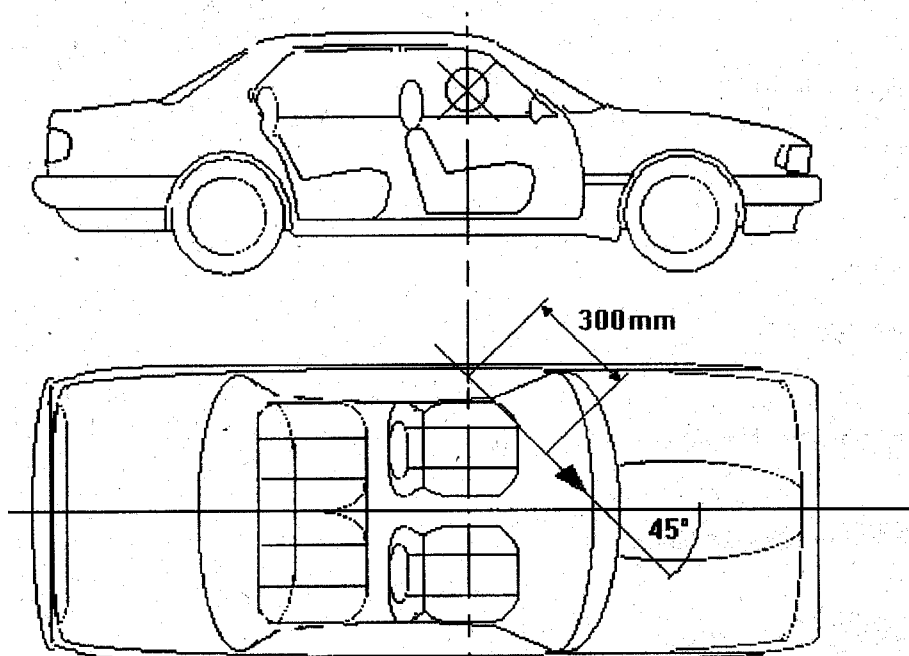
Montørens fullstendige adresse (og eventuelt, stempel):

Underskrift: .....

(vennligst angi stilling)

*Tillegg 2*

Nr. 5.2.11

**Prøving av systemer for sikring av kupeen***Tillegg 3***Krav til mekaniske nøkkelbrytere**

1. Nøkkelbryterens sylinder skal ikke stikke lenger ut av huset enn 1 mm, og skal være konisk av form.
2. Skjøten mellom sylinderkjernen og kapselen skal kunne motstå en strekkbelastning på 600 N og et dreiemoment på 25 Nm.
3. Nøkkelbryteren skal være utstyrt med en innretning som sperrer for boring i sylindere.
4. Nøkkelprofilen må ha minst 1 000 faktiske kombinasjoner.
5. Nøkkelbryteren skal ikke kunne virke med en nøkkel som avviker fra den som passer i nøkkelbryteren med bare én kombinasjon.
6. Nøkkelåpningen til en utvendig nøkkelbryter skal være beskyttet mot støv og vann med et deksel eller en liknende innretning.

*Tillegg 4***Tekniske krav til lydalarminnretninger (LAI)**

1. LAI skal avgi en kontinuerlig og ensartet lyd, og dens frekvens skal ikke variere merkbart når den aktiveres. For LAI som drives med vekselstrøm, skal dette kravet gjelde bare ved konstant generatorturtall, innenfor det område som er angitt i nr. 2.1.3.2.
2. LAI skal ha slike akustiske (lydenersiens og lydtrykknivåets frekvensområde) og mekaniske egenskaper at den kan tilfredsstillere kravene i de følgende prøvinger i den angitte rekkefølge.

- 2.1. Måling av akustiske egenskaper

- 2.1.1. LAI skal prøves fortrinnsvis i ekkofrie omgivelser. Prøvingene kan foretas også i et delvis ekkofritt rom eller i et åpent område. I dette tilfelle skal det treffes nødvendige forholdsregler for å unngå refleksjon fra underlaget i måleområdet (for eksempel ved å oppstille absorberende skjjermer). Det skal kontrolleres at det er samsvar med en sfærisk forvrengning til en grense for avvik på 1 dB innenfor et halvkuleformet område på minst 5 m i radius opp til den høyeste frekvens som skal måles, særlig i måleretningen og i høyde med måleapparatet og mikrofonen.

Lydniivået i omgivelsene skal være minst 10 dB lavere enn det lydtrykknivå som skal måles.

Innretningen som skal prøves og mikrofonen skal plasseres i samme høyde. Høyden skal være mellom 1,15 og 1,25 m. Aksen for mikrofonens høyeste følsomhet skal være sammenfallende med retningen til innretningens høyeste lydniivå.

Mikrofonen skal være slik plassert at membranen er i en avstand av  $2 \pm 0,01$  m fra planet til innretningens høyttaler. For innretninger med flere høyttalere, skal avstanden bestemmes i forhold til planet til høyttaleren nærmest mikrofonen.

- 2.1.2. Målingene av lydtrykknivåene skal foretas med en presisjonslydniivåmåler av klasse 1 som er i samsvar med spesifikasjonene i IEC-publikasjon nr. 651, første utgave (1979).

Alle målinger skal foretas med tidskonstanten «F». Målingen av det samlede lydtrykknivå skal foretas med veiekurve A.

Frekvensområdet til lyden som avgis skal måles i samsvar med Fouriers omformingsmetode av lydsignalet. Ters-oktavfiltre, i samsvar med spesifikasjonene i IEC-publikasjon nr. 225, første utgave (1969), kan også brukes. I dette tilfelle skal lydtrykknivået i frekvensen som har 2 500 Hz som median bestemmes ved å legge til det kvadratiske gjennomsnitt av lydtrykkene i 2000-, 2 500- og 3 150 Hz-frekvensbåndet som ters-median.

I hvert av tilfellene skal bare Fouriers omformingsmetode anses som referansem metode.

- 2.1.3. LAI skal tilsvarende forsynes med strøm med følgende spenninger:

- 2.1.3.1. For en LAI forsynt med likestrøm, en av prøvingsspenningene på 6,5, 13 eller 26 V, målt ved koplingsklemmen til strømforsyningen og som tilsvarer en nominell spenning på henholdsvis 6, 12 eller 24 V.

- 2.1.3.2. For en LAI forsynt med vekselstrøm skal strømtilførselen sikres av en generator av den type som normalt brukes til denne typen LAI. LAIs akustiske egenskaper skal registreres for generatorturtall som tilsvarer 50 %, 75 % og 100 % av det høyeste turtall for kontinuerlig drift, angitt av produsenten. Under denne prøvingen skal generatoren ikke ha noen annen elektrisk belastning. Bestandighetsprøvingen beskrevet i nr. 3 skal foretas i en hastighet angitt av utstyrsprodusenten og valgt fra det ovennevnte område.

- 2.1.4. Dersom det benyttes en strømkilde av likerettet strøm ved prøvingene av en LAI forsynt med vekselstrøm, skal vekselstrømdelen av spenningen som måles ved koplingsklemmene, målt fra amplitude til amplitude, ikke være høyere enn 0,1 V når alarminnretningene er i drift.
- 2.1.5. For LAI forsynt med likestrøm skal motstanden i kopplingsledningene, herunder kopplingsklemmer og kontakter, være så nær følgende verdier som mulig:
- 0,05 ohm i 6-voltskretser,
  - 0,10 ohm i 12-voltskretser og
  - 0,20 ohm i 24-voltskretser.
- 2.1.6. Innretningen skal være fast montert, ved hjelp av en del eller deler levert av produsenten, på en sokkel med en masse minst ti ganger så stor som innretningens, og som er minst 30 kg. Dessuten skal det sørges for at refleksjoner på sidene av sokkelen og innretningens egne vibrasjoner ikke har noen merkbar virkning på måleresultatene.
- 2.1.7. I samsvar med forholdene beskrevet ovenfor, skal lydtryknivået veid i samsvar med A-kurven ikke overskride 118 dB (A).
- 2.1.7.1. Dessuten skal lydtryknivået i frekvensbandet 1 800 til 3 500 Hz være høyere enn trykket til deler med en frekvens over 3 500 Hz, og i alle tilfeller lik eller høyere enn 105 dB (A).
- 2.1.8. En innretning som gjennomgår holdbarhetsprøvingen angitt i nr. 3 nedenfor skal oppfylle spesifikasjonene angitt over med en tilførselsspenning som varierer mellom 115 % og 95 % av den nominelle spenningen for LAI som forsynes med likestrøm, og for LAI som forsynes med vekselstrøm, med mellom 50 % og 100 % av generatorens høyeste turtall for kontinuerlig drift, angitt av produsenten.
- 2.1.9. Tiden fra aktiveringsøyeblikket til det øyeblikk da lyden når det minimumsnivå som er fastsatt i nr. 2.1.7, skal ikke overskride 0,2 sekund, målt i omgivelser med en temperatur på  $20 \pm 5$  °C.
- Denne bestemmelse gjelder særlig innretninger som har pneumatisk eller elektropneumatisk drift.
- 2.1.10. Innretninger som har pneumatisk eller elektropneumatisk drift, og som har den pneumatiske kretsen satt opp etter produsentens spesifikasjoner, skal ha samme akustiske ytelser som dem som kreves for LAI med elektrisk drift.
- 2.1.11. For flertoneinnretninger der hver høyttalerenhet kan virke uavhengig, skal minimumsverdiene angitt ovenfor oppnås ved separat drift av enhetene som utgjør innretningen. Maksimumsverdien for det samlede lydnivå skal ikke overstiges når alle enheter som utgjør innretningen, virker samtidig.
3. Holdbarhetsprøvinger
- 3.1. LAI skal forsynes med strøm med en nominell spenning og med de verdier for motstand i kopplingsledningene som er spesifisert i nr. 2.1.3 og 2.1.5 ovenfor. Den skal aktiveres 50 000 ganger, hver gang i ett sekund, fulgt av et opphold på fire sekunder. Under prøvingen skal LAI ventileres av en luftstrøm med en hastighet på ca 10 m/s.
- 3.2. Dersom prøvingen foretas i et ekkofritt rom, skal rommet være stort nok til at varmen som innretningen avgir under prøvingen, kan ledes bort på vanlig måte.
- 3.3. Omgivelsestemperaturen i prøvingsrommet skal være mellom +15 og +30 °C.

- 
- 3.4. Dersom LAIs lydnivåegenskaper ikke er de samme som før prøvingen etter at den er aktivert halvparten av det fastsatte antall ganger, kan LAI justeres. Etter aktivering det fastsatte antall ganger, og eventuell ny justering, må LAI oppnå de resultater som er fastsatt for prøvingen beskrevet i nr. 2.1.
  - 3.5. Lydalarminnretninger av den elektropneumatiske typen kan etter 10 000 aktiveringer smøres med en olje anbefalt av produsenten.
  4. Typegodkjenningsprøvinger
    - 4.1. Typegodkjenningsprøvingene skal foretas på to prøver av hver type som produsenten har innlevert for godkjenning, og begge prøvene skal gjennomgå alle prøvinger og må være i samsvar med de tekniske spesifikasjonene fastsatt i dette tillegg.

**EØS-KOMITEENS BESLUTNING****97/EØS/16/04****nr. 75/96  
av 13. desember 1996****om endring av EØS-avtalens vedlegg II (Tekniske forskrifter, standarder,  
prøving og sertifisering)****EØS-KOMITEEN HAR -**

under henvisning til avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, justert ved protokollen om justering av avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, heretter kalt avtalen, særlig artikkel 98, og

ut fra følgende betraktninger:

Avtalens vedlegg II er endret ved EØS-komiteens beslutning nr. 62/95 av 29. september 1995 om endring av EØS-avtalens vedlegg II (Tekniske forskrifter, standarder, prøving og sertifisering)<sup>(1)</sup>.

Europaparlaments- og rådsdirektiv 96/1/EF av 22. januar 1996 om endring av direktiv 88/77/EØF om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om tiltak mot utslipp av forurensende gasser og partikler fra dieselmotorer til bruk i kjøretøyer<sup>(2)</sup> skal innlemmes i avtalen -

**BESLUTTET FØLGENDE:****Artikkel 1**

I avtalens vedlegg II kapittel I nr. 44 (rådsdirektiv 88/77/EØF) skal nytt strekpunkt lyde:

“- **396 L 0001**: Europaparlaments- og rådsdirektiv 96/1/EF av 22. januar 1996 (EFT nr. L 40 av 17.2.1996, s. 1).”

**Artikkel 2**

Teksten til europaparlaments- og rådsdirektiv 96/1/EF på islandsk og norsk, som er vedlagt de respektive språkversjoner av denne beslutning, har samme gyldighet.

**Artikkel 3**

Denne beslutning trer i kraft 1. januar 1997, forutsatt at EØS-komiteen har mottatt alle meddelelser i henhold til avtalens artikkel 103 nr. 1.

**Artikkel 4**

Denne beslutning skal kunngjøres i EØS-avdelingen av og EØS-tillegget til De Europeiske Fellesskaps Tidende.

Utferdiget i Brussel, 13. desember 1996.

For EØS-komiteen

Formann

*H. Hafstein*

<sup>(1)</sup> EFT nr. L 301 av 14.12.1995, s. 36, og EØS-tillegget til EF-tidende nr. 48 av 14.12.1995, s. 1.

<sup>(2)</sup> EFT nr. L 40 av 17.2.1996, s. 1.



**EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDS DIREKTIV 96/1/EF****av 22. januar 1996****om endring av direktiv 88/77/EØF om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om tiltak mot utslipp av forurensende gasser og partikler fra dieselmotorer til bruk i kjøretøyer(\*)****EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR -**

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap, særlig artikkel 100 A,

under henvisning til forslag fra Kommissjonen<sup>(1)</sup>,

under henvisning til uttalelse fra Den økonomiske og sosiale komité<sup>(2)</sup>,

etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 189 B<sup>(3)</sup> og

ut fra følgende betraktninger:

Tiltak bør treffes innenfor rammen av det indre marked.

De europeiske fellesskaps første handlingsprogram for miljøvern<sup>(4)</sup>, vedtatt av Rådet 22. november 1973, oppfordrer til å ta hensyn til vitenskapens seneste framskritt i kampen mot luftforurensning som skyldes gassutslipp fra motorvogner, og til å tilpasse tidligere vedtatte direktiver i samsvar med dette. I det femte handlingsprogrammet, som i store trekk ble godkjent av Rådet og av representanter for medlemsstatenes regjeringer, forsamlet i Rådet, i resolusjon av 1. februar 1993<sup>(5)</sup>, er det fastsatt at det skal gjøres ytterligere anstrengelser med henblikk på en vesentlig reduksjon av dagens utslipp av forurensende stoffer fra motorvogner.

Målet om å redusere nivået av forurensende utslipp fra motorvogner og å sikre at det indre marked for kjøretøyer virker etter hensikten, kan ikke nås på tilfredsstillende måte av medlemsstatene enkeltvis og kan derfor bedre oppnås ved tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om tiltak mot luftforurensning fra motorvogner.

(\*) Denne EF-rettsakten, kunngjort i EFT nr. L 40 av 17.2.1996, s. 1, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 75/96 av 13. desember 1996 om endring av EØS-avtalens vedlegg II (Tekniske forskrifter, standarder, prøving og sertifisering), se denne utgaven av EØS-tillegget til De Europaiske Fellesskaps Tidende.<sup>(1)</sup> EFT nr. C 389 av 31.12.1994, s. 22, og EFT nr. C 309 av 21.11.1995, s. 9.

<sup>(2)</sup> EFT nr. C 201 av 26.7.1993, s. 9.

<sup>(3)</sup> Europaparlamentsuttalelse av 20. september 1995 (EFT nr. C 269 av 16.10.1995, s. 88), Rådets felles holdning av 7. november 1995 (EFT nr. C 320 av 30.11.1995, s. 21) og europaparlamentsbeslutning av 13. desember 1995 (EFT nr. C 17 av 21.1.1996). Rådsbeslutning av 22. desember 1995.

<sup>(4)</sup> EFT nr. C 112 av 20.12.1973, s. 1.

<sup>(5)</sup> EFT nr. C 138 av 17.5.1993, s. 1.

Det erkjennes at transportutviklingen i Fellesskapet har medført en betydelig belastning for miljøet. Flere offisielle beregninger av økningen i trafikk tettheten har vist seg å være lavere enn de faktiske tallene. Av denne grunn bør det fastsettes strenge utslippsnormer for alle motorvogner.

Ved direktiv 88/77/EØF<sup>(6)</sup> ble det fastsatt grenseverdier for utslipp av karbonmonoksid, uforbrente hydrokarboner og nitrogenoksider fra dieselmotorer til bruk i motorvogner på grunnlag av en prøvemetode som er representativ for de aktuelle kjøretøyenes kjøreforhold i Europa. I direktiv 91/542/EØF er det fastsatt to trinn, og det første trinnet (1992/93) faller sammen med ikrafttredelsesdatoen for de nye europeiske utslippsnormene for personbiler. Ved det andre trinnet (1995/96) ble det fastlagt en mer langsiktig retningslinje for den europeiske bilindustrien ved fastsettelse av grenseverdier på grunnlag av de forventede resultatene av teknologi som fremdeles var under utvikling, samtidig som industrien fikk en frist til å perfektionere slik teknologi.

Etter artikkel 5 nr. 2 i direktiv 91/542/EØF skal Kommissjonen innen utgangen av 1993 i en rapport til Rådet redegjøre for de framskritt som er gjort med hensyn til tilgjengelige teknikker for å kontrollere luftforurensende utslipp fra dieselmotorer, særlig motorer på under 85 kW. Denne rapporten bør også omfatte en ny statistisk metode for kontroll av produksjonssamsvar. I lys av konklusjonene i denne rapporten oppfordres Kommissjonen til eventuelt å framlegge forslag for Rådet om å heve grenseverdiene for partikkelutslipp.

De sakkyndige som er rådspurt, mener at det er mulig å innføre nye bestemmelser om produksjonssamsvar.

De fleste små dieselmotorer på 85 kW eller mindre kan ikke på det nåværende utviklingstrinn i teknikken og innen den frist som er satt i direktiv 91/542/EØF, overholde den meget strenge grenseverdien for partikkelutslipp fastsatt i direktivet for trinn 2. Det kan likevel oppnås en betydelig reduksjon av partikkelutslipp for disse motorene fra 1. oktober 1995. For små dieselmotorer med et slagvolum på mindre enn 0,7 dm<sup>3</sup> og et

<sup>(6)</sup> EFT nr. L 36 av 9.2.1988, s. 33. Direktivet sist endret ved direktiv 91/542/EØF (EFT nr. L 295 av 25.10.1991, s. 1).

nominelt turtall på mer enn 3 000 min<sup>-1</sup> bør grenseverdien for partikkelutslipp fastsatt i direktiv 91/542/EØF ikke innføres før 1997. Denne forlengede fristen vil gjøre det mulig for industrien å foreta de nødvendige endringer for å sikre at den utsatte grenseverdien overholdes -

**VEDTATT DETTE DIREKTIV:**

**Artikkel 1**

Vedlegg I til direktiv 88/77/EØF skal endres i samsvar med vedlegget til dette direktiv.

**Artikkel 2**

1. Medlemsstatene skal sette i kraft de lover og forskrifter som er nødvendige for å etterkomme dette direktiv, innen 1. juli 1996. De skal umiddelbart underrette Kommissjonen om dette.

Disse bestemmelsene skal, når de vedtas av medlemsstatene, inneholde en henvisning til dette direktiv, eller det skal vises til direktivet når de kunngjøres. Nærmere regler for henvisningen fastsettes av medlemsstatene.

2. Medlemsstatene skal oversende Kommissjonen teksten til de viktigste internrettslige bestemmelser som de vedtar på det området dette direktiv omhandler.

**Artikkel 3**

Dette direktiv trer i kraft den 20. dag etter at det er kunngjort i *De Europeiske Fællesskaps Tidende*.

**Artikkel 4**

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Brussel, 29. januar 1996.

For Europaparlamentet

*K. HÄNSCH*

Formann

For Rådet

*L. DINI*

Formann

## VEDLEGG

### ENDRINGER I VEDLEGG I TIL DIREKTIV 88/77/EØF

- 1) I nr. 6.2.1 tilføyes følgende fotnote (\*\*\*) ved tallet «0,15» i siste linje i tabellen (B(1.10.1995)), siste kolonne (Masse av partikler (PT) g/kWh):

«(\*\*\*) Inntil 30. september 1997 skal verdien 0,25 g/kWh anvendes for partikkelutslipp fra motorer med slagvolum på mindre enn 0,7 dm<sup>3</sup> per sylinder og nominelt turtall på mer enn 3 000 min<sup>-1</sup>.»

- 2) Nr. 8 skal lyde:

#### «8. PRODUKSJONSSAMSVAR

- 8.1. Tiltak for å sikre produksjonssamsvar må treffes i samsvar med bestemmelsene i artikkel 10 i direktiv 70/156/EØF. Produksjonssamsvar kontrolleres på grunnlag av beskrivelsen i typegodkjenningsdokumentet i vedlegg VIII til dette direktiv.

Nr. 2.4.2 og 2.4.3 i vedlegg X til direktiv 70/156/EØF får anvendelse dersom vedkommende myndigheter ikke er tilfreds med produsentens revisjonsprosedyre.

- 8.1.1. Dersom utslipp av forurensende stoffer skal måles og typegodkjenningen for en motor er utvidet én eller flere ganger, vil prøvene bli utført på de(n) motor(er) som er beskrevet i informasjonspakken som angår den aktuelle utvidelsen.

- 8.1.1.1. Motorens samsvar med hensyn til prøving av forurensende utslipp

Etter at motoren er framvist for myndighetene, skal produsenten ikke foreta noen justeringer av de motorer som velges ut.

- 8.1.1.1.1. Tre tilfeldig valgte motorer tas fra serien og gjennomgår prøven nevnt i nr. 6.2. Grenseverdiene er oppgitt i nr. 6.2.1 i dette vedlegg(\*).

(\*) Inntil 30. september 1998 skal verdien 0,25 g/kWh anvendes for partikkelutslipp fra motorer med slagvolum på mindre enn 0,7 dm<sup>3</sup> per sylinder og nominelt turtall på mer enn 3 000 min<sup>-1</sup>.

- 8.1.1.1.2. Prøvene utføres i samsvar med tillegg 1 til dette vedlegg dersom vedkommende myndighet er tilfreds med det standardavvik for produksjonen som produsenten oppgir i samsvar med vedlegg X til direktiv 70/156/EØF, som gjelder for motorvogner og deres tilhengere.

Prøvene utføres i samsvar med tillegg 2 til dette vedlegg dersom vedkommende myndighet ikke er tilfreds med det standardavvik for produksjonen som produsenten oppgir i samsvar med vedlegg X til direktiv 70/156/EØF, som gjelder for motorvogner og deres tilhengere.

Etter anmodning fra produsenten kan prøvene utføres i samsvar med tillegg 3 til dette vedlegg.

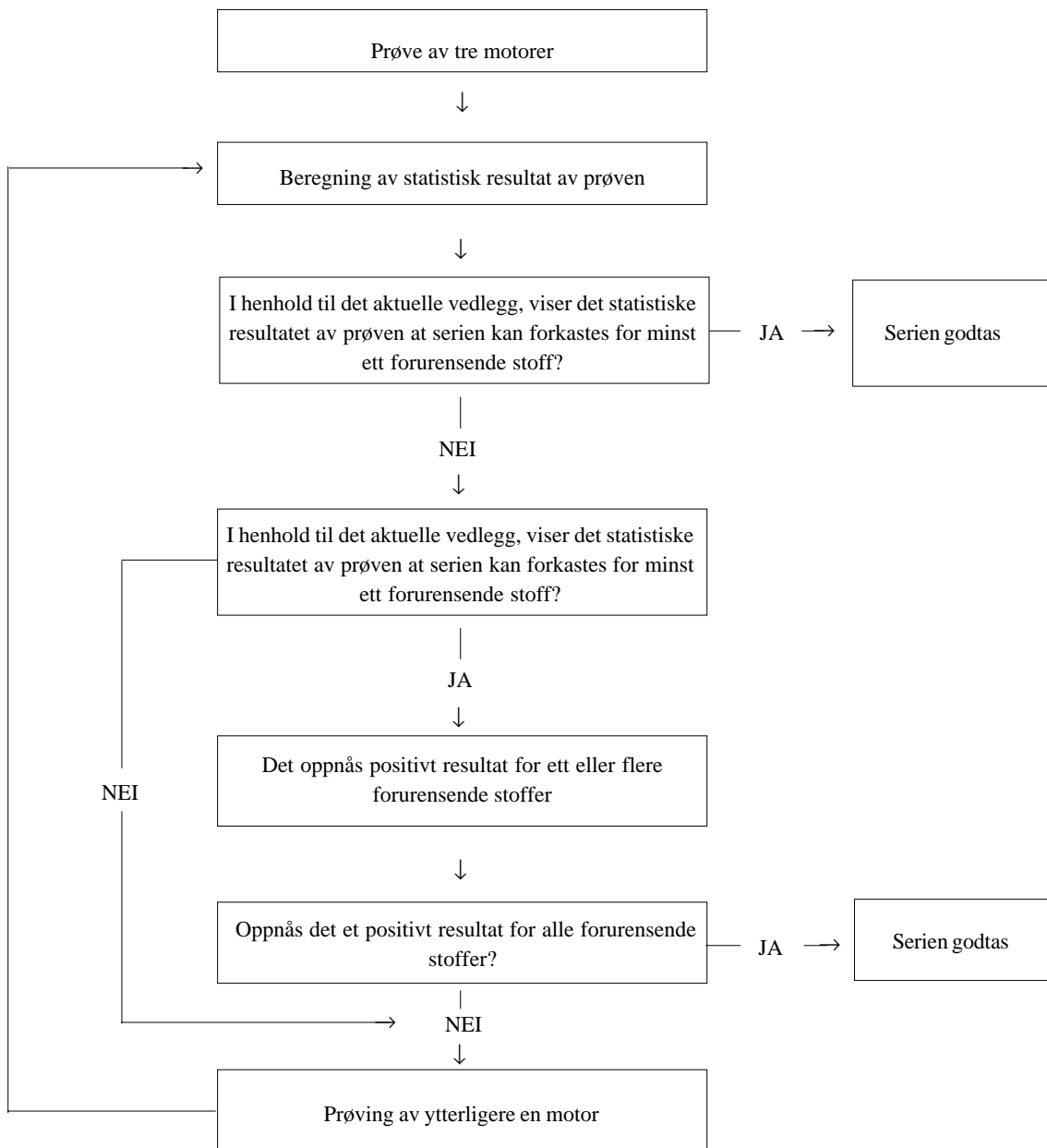
- 8.1.1.1.3. På grunnlag av en prøve som utføres ved at det tas stikkprøver av motorene, anses produksjonen av en serie for å være i samsvar dersom det oppnås positivt resultat for alle forurensende stoffer, og for ikke å være i samsvar dersom det oppnås negativt resultat for ett forurensende stoff, i samsvar med prøvekriteriene i det aktuelle tillegget.

Når det er oppnådd positivt resultat for ett forurensende stoff, kan dette resultatet ikke endres av eventuelle ekstra prøver som foretas for å oppnå et resultat for de øvrige forurensende stoffene.

Dersom det ikke oppnås positivt resultat for alle forurensende stoffer, og dersom det ikke oppnås negativt resultat for ett forurensende stoff, foretas det en prøve på en annen motor (se figur I.7).

Dersom det ikke oppnås noe resultat, kan produsenten når som helst beslutte å stanse prøvingen. I så fall registreres resultatet som negativt.

Figur I.7



8.1.1.2. Prøvene utføres på nyproduserte motorer.

8.1.1.2.1. Etter anmodning fra produsenten kan prøvene likevel utføres på motorer som er innkjørt i maksimalt 100 timer.

I slike tilfeller vil innkjøringen bli utført av produsenten, som skal forplikte seg til ikke å foreta noen justeringer av motorene.

8.1.1.2.2. Når produsenten anmoder om å utføre innkjøringen (x timer, der x ≤ 100 timer), kan denne utføres på

- alle motorer som prøves,

eller

- den første motoren som prøves, med fastsettelse av en utviklingskoeffisient som følger:

- de forurensende utslipp måles ved null og «x» timer på den første motoren som prøves,

- utviklingskoeffisienten for utslippene mellom null og «x» timer beregnes for hvert forurensende stoff:

$$\frac{\text{Utslipp «x» timer}}{\text{Utslipp null timer}}$$

Denne koeffisienten kan være mindre enn 1.

- De etterfølgende prøvemotorene innkjøres ikke, men utslippene fra dem ved null timer endres ved hjelp av utviklingskoeffisienten.

I så fall benyttes følgende verdier:

- verdiene ved «x» timer for den første motoren,

- verdiene ved null timer multiplisert med utviklingskoeffisienten for de øvrige motorene.

8.1.1.2.3. Alle disse prøvene kan foretas med kommersielt drivstoff. Etter anmodning fra produsenten kan likevel referansedrivstoffet beskrevet i vedlegg IV benyttes.»

3) Nytt tillegg 1,2 og 3 skal lyde:

«Tillegg 1

1. Dette tillegg beskriver den framgangsmåte som skal benyttes for å kontrollere produksjons-samsvar for utslipp av forurensende stoffer når produsentens standardavvik for produksjonen er tilfredsstillende.

2. Med et prøveantall på minst tre motorer er sannsynligheten 0,90 (produsentens risiko = 10 %) for at et parti godkjennes i prøven med 30 % av motorene defekte, mens sannsynligheten er 0,10 (forbrukerens risiko = 10 %) for at et parti godkjennes med 65 % av motorene defekte.

3. Følgende framgangsmåte benyttes for hvert av de forurensende stoffene angitt i nr. 6.2.1 i vedlegg I (se figur I.7).

$L$  = den naturlige logaritme for det forurensende stoffets grenseverdi,

$x_i$  = den naturlige logaritme for målingen for den  $i$ 'ende motoren i prøven,

$s$  = et anslag over standardavviket for produksjonen (etter at målingenes naturlige logaritme er beregnet),

$n$  = det aktuelle prøveantallet.

4. For hver prøve beregnes summen av standardavvikene fra grensen etter følgende formel:

$$\frac{1}{s} \sum_{i=1}^n (L - x_i)$$

5. Deretter gjelder:

- dersom det statistiske resultatet av prøven er større enn antall godkjente resultater for det prøveantall som er angitt i tabell I.1.5, godkjennes resultatet for det forurensende stoffet,
- dersom det statistiske resultatet av prøven er mindre enn antall ikke-godkjente resultater for det prøveantall som er angitt i tabell I.1.5, godkjennes ikke resultatet for det forurensende stoffet,
- i andre tilfeller prøves ytterligere en motor i samsvar med nr. 8.1.1.1 i vedlegg I, og beregningsmåten anvendes på prøven med tillegg av én enhet.

Tabell I.1.5

Minste prøveantall: 3

Kumulert antall motorer prøvd (prøveantall) $n$	Antall godkjente resultater $A_n$	Antall ikke-godkjente resultater $B_n$
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

## Tillegg 2

1. Dette tillegg beskriver den framgangsmåte som skal benyttes for å kontrollere produksjonssamsvar ved type I-prøving når det standardavvik for produksjonen som produsenten har oppgitt, ikke er tilfredsstillende eller ikke foreligger.
2. Med et prøveantall på minst tre motorer er sannsynligheten 0,90 (produsentens risiko = 10 %) for at et parti godkjennes i prøven med 30 % av motorene defekte, mens sannsynligheten er 0,10 (forbrukerens risiko = 10 %) for at et parti godkjennes med 65 % av motorene defekte.
3. Verdiene for de forurensende stoffene oppgitt i nr. 6.2.1 i vedlegg I anses å følge en logaritmisk normalfordeling og bør omformes ved å bestemme den naturlige logaritmen.  $m_0$  og  $m$  betegner henholdsvis minste og største prøveantall ( $m_0 = 3$  og  $m = 32$ ), og  $n$  betegner det aktuelle prøveantallet.
4. Dersom de naturlige logaritmene for verdiene målt i serien er  $x_1, x_2, \dots, x_j$  og  $L$  er den naturlige logaritmen for det forurensende stoffets grenseverdi, 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. Tabell I.2.5 viser verdiene for godkjent resultat ( $A_n$ ) og ikke-godkjent resultat ( $B_n$ ) som funksjon av det aktuelle prøveantallet. Det statistiske resultatet av prøven er forholdet  $\bar{d}_n / V_n$ , som skal benyttes for å avgjøre om serien er godkjent eller ikke-godkjent, som følger:

For  $m_0 \leq n < m$ :

- serien er godkjent dersom  $\bar{d}_n / V_n \leq A_n$
- serien er ikke godkjent dersom  $\bar{d}_n / V_n \geq B_n$
- foreta ny måling dersom  $A_n < \bar{d}_n / V_n < B_n$

6. Merknader.

Følgende rekursive formler er nyttige ved beregning av suksessive verdier av prøvestatistikken:

$$\bar{d}_n = \left(1 - \frac{1}{n}\right) \bar{d}_{n-1} + \frac{1}{n} d_n$$

$$V_n^2 = \left(1 - \frac{1}{n}\right) V_{n-1}^2 + \frac{(\bar{d}_n - d_n)^2}{n-1}$$

( $n = 2, 3, \dots; \bar{d}_1 = d_1; V_1 = 0$ )



Tabell I.2.5

Minste prøveantall: 3

Kumulert antall motorer prøvd (prøveantall) $n$	Antall godkjente resultater $A_n$	Antall ikke-godkjente resultater $B_n$
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

## Tillegg 3

1. Dette tillegg beskriver den framgangsmåte som skal benyttes for å kontrollere produksjonssamsvar for utslipp av forurensende stoffer etter produsentens anmodning.
2. Med et prøveantall på minst tre motorer er sannsynligheten 0,90 (produsentens risiko = 10 %) for at et parti godkjennes i prøven med 30 % av motorene defekte, mens sannsynligheten er 0,10 (forbrukerens risiko = 10 %) for at et parti godkjennes med 65 % av motorene defekte.
3. Følgende framgangsmåte benyttes for hvert av de forurensende stoffene angitt i nr. 6.2.1 i vedlegg I (se figur I.7).

$L$  = grenseverdien for det forurensende stoffet,

$x_i$  = målingsverdien for den  $i$ 'ende motoren i prøven,

$n$  = det aktuelle prøveantallet.

4. Beregn det statistiske resultatet av prøven, som viser antall ikke-samsvarende motorer, dvs.:  $x_1 > L$ .
5. Deretter gjelder:
- dersom det statistiske resultatet av prøven er mindre enn eller lik antall godkjente resultater for det prøveantall som er angitt i tabell I.3.5, godkjennes resultatet for det forurensende stoffet,
  - dersom det statistiske resultatet av prøven er større enn eller lik antall ikke-godkjente resultater for det prøveantall som er angitt i tabell I.3.5, godkjennes ikke resultatet for det forurensende stoffet,
  - i andre tilfeller prøves ytterligere en motor i samsvar med nr. 8.1.1.1 i vedlegg I, og beregningsmåten anvendes på prøven med tillegg av én enhet.

I tabell I.3.5 er antall godkjente og ikke-godkjente resultater beregnet ved hjelp av internasjonal standard ISO 8422/1991.

*Tabell I.3.5*

Minste prøveantall: 3

Kumulert antall motorer prøvd (prøveantall)	Antall godkjente resultater	Antall ikke-godkjente resultater
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»

**EØS-KOMITEENS BESLUTNING****97/EØS/16/05****nr. 76/96  
av 13. desember 1996****om endring av EØS-avtalens vedlegg II  
(Tekniske forskrifter, standarder, prøving og sertifisering)****EØS-KOMITEEN HAR -**

under henvisning til avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, justert ved protokollen om justering av avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, heretter kalt avtalen, særlig artikkel 98, og

ut fra følgende betraktninger:

Avtalens vedlegg II er endret ved EØS-komiteens beslutning nr. 62/95 av 29. september 1995 om endring av EØS-avtalens vedlegg II (Tekniske forskrifter, standarder, prøving og sertifisering)<sup>(1)</sup>.

Kommisjonsdirektiv 95/48/EF av 20. september 1995 om tilpasning til den tekniske utvikling av rådsdirektiv 92/21/EØF om vekt og mål for motorvogner i gruppe M<sub>1</sub><sup>(2)</sup> skal innlemmes i avtalen -

**BESLUTTET FØLGENDE:****Artikkel 1**

I avtalens vedlegg II kapittel I nr. 45b (rådsdirektiv 92/21/EØF) skal nytt strekpunkt lyde:

“- **395 L 0048:** Kommisjonsdirektiv 95/48/EF av 20. september 1995 (EFT nr. L 233 av 30.9.1995, s. 73).”

**Artikkel 2**

Teksten til kommisjonsdirektiv 95/48/EF på islandsk og norsk, som er vedlagt de respektive språkversjoner av denne beslutning, har samme gyldighet.

**Artikkel 3**

Denne beslutning trer i kraft 1. januar 1997, forutsatt at EØS-komiteen har mottatt alle meddelelser i henhold til avtalens artikkel 103 nr. 1.

**Artikkel 4**

Denne beslutning skal kunngjøres i EØS-avdelingen av og EØS-tillegget til De Europeiske Fellesskaps Tidende.

Utferdiget i Brussel, 13. desember 1996.

For EØS-komiteen

Formann

*H. Hafstein*

<sup>(1)</sup> EFT nr. L 301 av 14.12.1995, s. 36, og EØS-tillegget til EF-tidende nr. 48 av 14.12.1995, s. 1.

<sup>(2)</sup> EFT nr. L 233 av 30.9.1995, s. 73.

**KOMMISJONSDIREKTIV 95/48/EF**

av 20. september 1995

**om tilpasning til den tekniske utvikling av rådsdirektiv 92/21/EØF om vekt og mål for motorvogner i gruppe M<sub>1</sub>(\*)****KOMMISJONEN FOR DE EUROPEISKE FELLESKAP HAR -**

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap,

under henvisning til rådsdirektiv 70/156/EØF av 6. februar 1970 om typegodkjenning av motorvogner og deres tilhengere<sup>(1)</sup>, sist endret ved kommisjonsdirektiv 93/81/EØF<sup>(2)</sup>, særlig artikkel 13 nr. 2,

under henvisning til rådsdirektiv 92/21/EØF av 31. mars 1992 om vekt og mål for motorvogner i gruppe M1<sup>(3)</sup>, særlig artikkel 3, og

ut fra følgende betraktninger:

Direktiv 92/21/EØF er et av særdirektivene etter den EF-typegodkjenningsrutine som ble innført ved direktiv 70/156/EØF. Bestemmelsene i direktiv 70/156/EØF om kjøretøyenes systemer, deler og tekniske enheter får derfor anvendelse på dette direktiv.

Det vises til rådsdirektiv 77/649/EØF<sup>(4)</sup>, sist endret ved kommisjonsdirektiv 90/630/EØF<sup>(5)</sup>, som beskriver framgangsmåten for å fastsette et referansepunkt for sitteplassene i motorvogner, og følgelig er det ikke nødvendig å gjenta dette i dette direktiv. Det vises også til rådsdirektiv 92/23/EØF<sup>(6)</sup>.

I lys av den erfaring som hittil er høstet ved den praktiske anvendelsen av direktiv 92/21/EØF, er det nødvendig å presisere visse bestemmelser i direktivet for å sikre ensartet fortolkning i alle medlemsstater.

Det vil i framtiden være nødvendig å fastsette spesielle belastningsvilkår for seter som ikke er konstruert for eller ikke kan brukes av voksne passasjerer. Definisjonen av slike seter og fastsettelsen av belastningsvilkår må imidlertid vurderes nærmere. De tilsvarende endringene bør derfor utsettes til et senere tidspunkt.

(\*) Denne EF-rettsakten, kunngjort i EFT nr. L 233 av 30.9.1995, s. 73, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 76/96 av 13. desember 1996 om endring av EØS-avtalens vedlegg II (Tekniske forskrifter, standarder, prøving og sertifisering), se denne utgaven av EØS-tillegget til De Europiske Fellesskaps Tidende.

<sup>(1)</sup> EFT nr. L 42 av 23.2.1970, s. 1.

<sup>(2)</sup> EFT nr. L 264 av 23.10.1993, s. 49.

<sup>(3)</sup> EFT nr. L 129 av 14.5.1992, s. 1.

<sup>(4)</sup> EFT nr. L 267 av 19.10.1977, s. 1.

<sup>(5)</sup> EFT nr. L 341 av 6.12.1990, s. 20.

<sup>(6)</sup> EFT nr. L 129 av 14.5.1992, s. 95.

Bestemmelsene i dette direktiv er i samsvar med uttalelse fra Komiteen for tilpasning til den tekniske utvikling nedsatt ved direktiv 70/156/EØF -

**VEDTATT DETTE DIREKTIV:****Artikkel 1**

1. I artikkel 1 i direktiv 92/21/EØF endres «vedlegg I til direktiv 70/156/EØF» til «vedlegg II A til direktiv 70/156/EØF».
2. Vedleggene til direktiv 92/21/EØF skal erstattes med vedleggene til dette direktiv, og det innsettes dessuten en liste over vedlegg mellom den dispositive del og vedlegg I.

**Artikkel 2**

1. Med virkning fra 1. januar 1996 kan medlemsstatene med begrunnelse i masse og dimensjoner ikke
  - nekte å gi EF-typegodkjenning eller nasjonal typegodkjenning for en type motorvogn i gruppe M<sub>1</sub>, eller
  - forby at slike kjøretøyer registreres, selges eller tas i bruk,
 dersom kjøretøyene oppfyller kravene i direktiv 92/21/EØF, som endret ved dette direktiv.
2. Med virkning fra 1. januar 1997
  - skal medlemsstatene ikke lenger gi EF-typegodkjenning, og
  - kan medlemsstatene nekte å gi nasjonal typegodkjenning
 for en kjøretøytype i gruppe M<sub>1</sub> med begrunnelse i masse og dimensjoner, dersom kravene i direktiv 92/21/EØF, som endret ved dette direktiv, ikke er oppfylt.

**Artikkel 3**

1. Medlemsstatene skal vedta de lover og forskrifter som er nødvendige for å etterkomme dette direktiv, innen 1. januar 1996. De skal umiddelbart underrette Kommisjonen om dette.

2. Disse bestemmelsene skal, når de vedtas av medlemsstatene, inneholde en henvisning til dette direktiv, eller det skal vises til direktivet når de kunngjøres. Nærmere regler for henvisningen fastsettes av medlemsstatene.

3. Medlemsstatene skal oversende Kommisjonen teksten til de viktigste internrettslige bestemmelser som de vedtar på det området dette direktiv omhandler.

#### **Artikkel 4**

Dette direktiv trer i kraft den 20. dag etter at det er kunngjort i *De Europeiske Fællesskaps Tidende*.

#### **Artikkel 5**

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene.

Utfærdiget i Brussel, 20. september 1995.

For Kommisjonen

*Martin BANGEMANN*

Medlem av Kommisjonen

*LISTE OVER VEDLEGG*

Vedlegg I: Administrative bestemmelser om typegodkjenning

Tillegg 1: Opplysningsdokument

Tillegg 2: Typegodkjenningsdokument

Vedlegg II: Virkeområde, definisjoner, krav

Tillegg: Målemetode for masse for motorvogner i gruppe M<sub>1</sub>

## VEDLEGG I

### ADMINISTRATIVE BESTEMMELSER OM TYPEGODKJENNING

1. **Søknad om EF-typegodkjenning av en kjøretøytype**
  - 1.1. Søknad om EF-typegodkjenning i henhold til artikkel 3 nr. 4 i direktiv 70/156/EØF for et kjøretøy i gruppe M<sub>1</sub> med hensyn til masse og dimensjoner skal innleveres av produsenten.
  - 1.2. Et mønster for opplysningsdokument er gjengitt i tillegg 1.
  - 1.3. Følgende skal innleveres til den tekniske instans som er ansvarlig for typegodkjenningsprøvene:
    - 1.3.1. et kjøretøy som er representativt for den kjøretøytypen som skal godkjennes.
2. **Innvilgelse av EF-typegodkjenning for en kjøretøytype**
  - 2.1. Dersom de aktuelle kravene er oppfylt, skal det gis EF-typegodkjenning i henhold til artikkel 4 nr. 3 i direktiv 70/156/EØF.
  - 2.2. Et mønster for EF-typegodkjenningsdokumentet er gjengitt i tillegg 2.
  - 2.3. Hver kjøretøytype som godkjennes, skal tildeles et godkjenningsnummer i samsvar med vedlegg VII til direktiv 70/156/EØF. Samme medlemsstat skal ikke tildele en annen kjøretøytype samme nummer.
3. **Endring av typen og endringer i godkjenningene**
  - 3.1. Ved endring av en type som er godkjent i henhold til dette direktiv, får bestemmelsene i artikkel 5 i direktiv 70/156/EØF anvendelse.
4. **Produksjonssamsvar**
  - 4.1. Som en generell regel skal det treffes tiltak for å sikre produksjonssamsvar i henhold til bestemmelsene i artikkel 10 i direktiv 70/156/EØF.

*Tillegg 1***OPPLYSNINGSDOKUMENT<sup>(1)</sup> Nr. ....****i henhold til vedlegg I til rådsdirektiv 70/156/EØF for typegodkjenning av et kjøretøy med hensyn til masse og dimensjoner (direktiv 92/21/EØF, sist endret ved direktiv 95/48/EF)**

Opplysningene nedenfor skal om nødvendig inngis i tre eksemplarer og omfatte en innholdsfortegnelse. Eventuelle tegninger skal være i hensiktsmessig målestokk og tilstrekkelig detaljerte i A4-format eller foldet til A 4-format. Eventuelle fotografier skal være tilstrekkelig detaljerte.

Dersom systemer, deler eller tekniske enheter har elektronisk styrte funksjoner, skal det gis opplysninger om ytelse.

**0. Generelt**

0.1. Fabrikat (produsentens handelsnavn): .....

0.2. Type og handelsbetegnelse(r): .....

0.3. Kjøretøyet er eventuelt slik merket for identifikasjon av type <sup>(b)</sup>: .....

0.3.1. Merkingens plassering: .....

0.4. Kjøretøygruppe <sup>(c)</sup>: .....

0.5. Produsentens navn og adresse: .....

0.6. Plassering og festemåte for lovfestede kjennemerker og lovfestet preging:

0.6.1. På understellet: .....

0.6.2. På karosseriet: .....

0.8. Monteringsanleggets/-enes adresse(r): .....

**1. Kjøretøyets allmenne spesifikasjoner**

1.1. Fotografier og/eller tegninger av et representativt kjøretøy: .....

1.2. Måltegning av hele kjøretøyet: .....

1.3. Antall aksler og hjul: .....

1.3.2. Antall og plassering av styrende aksler: .....

1.3.3. Drivaksler (antall, plassering, innbyrdes forbindelse): .....

1.6. Motorens plassering og innretning: .....

**2. Masser og dimensjoner <sup>(e)</sup> (i kg og mm) (eventuelt med henvisning til tegning)**2.1. Akselavstand(er) (ved største belastning) <sup>(f)</sup>: .....

2.3. Sporvidde og bredde for hver enkelt aksel

2.3.1. Sporvidde for hver styrende aksel <sup>(g)</sup>: .....

<sup>(1)</sup> Nummereringen og fotnotene som brukes i dette opplysningsdokument, svarer til numrene og fotnotene i vedlegg I til direktiv 70/156/EØF. Nummer som ikke er relevante for dette direktiv, er utelatt.



- 2.3.2. Sporvidde for alle andre aksler <sup>(i)</sup>: .....
- 2.4. Kjøretøyets dimensjoner (utvendige mål)
  - 2.4.1. For understell uten karosseri
    - 2.4.1.1. Lengde <sup>(j)</sup>: .....
    - 2.4.1.2. Bredder <sup>(k)</sup>: .....
    - 2.4.1.2.1. Største bredde: .....
    - 2.4.1.3. Høyde (uten belastning) <sup>(l)</sup> (ved oppheng med nivåregulering, angi normal kjøreposisjon):
  - 1.4. Overheng foran <sup>(m)</sup>: .....
  - 2.4.1.5. Overheng bak <sup>(n)</sup>: .....
  - 2.4.1.5.1. Største tillatte overheng for koplingspunktet <sup>(nd)</sup>: .....
  - 2.4.1.6. Bakkeklaring (som definert i nr. 4.5 i avsnitt A i vedlegg II til direktiv 70/156/EØF)
    - 2.4.1.6.1. Mellom akslene: .....
  - 2.4.2. For understell med karosseri
    - 2.4.2.1. Lengde <sup>(j)</sup>: .....
    - 2.4.2.2. Bredder <sup>(k)</sup>: .....
    - 2.4.2.3. Høyde (uten belastning) <sup>(l)</sup> (ved oppheng med nivåregulering, angi normal kjøreposisjon):
    - 2.4.2.4. Overheng foran <sup>(m)</sup>: .....
    - 2.4.2.5. Overheng bak <sup>(n)</sup>: .....
    - 2.4.2.5.1. Største tillatte overheng for koplingspunktet <sup>(nd)</sup>: .....
    - 2.4.2.6. Bakkeklaring (som definert i nr. 4.5 i avsnitt A i vedlegg II til direktiv 70/156/EØF)
      - 2.4.2.6.1. Mellom akslene: .....
- 2.6. Kjøretøyets masse med karosseri i driftsferdig stand, eller karosseriets masse med førerhus dersom produsenten ikke leverer karosseriet (med kjølevæske, smørelje, drivstoff, verktøy, reservehjul og fører) <sup>(o)</sup> (maksimum og minimum): .....
- 2.6.1. Fordeling av denne massen på akslene og for semi-trailere eller påhengsvogner belastning på koplingspunktet (maksimum og minimum): .....
- 2.8. Teknisk tillatt totalmasse oppgitt av produsenten (maksimum og minimum) <sup>(p)</sup>: .....
- 2.8.1. Fordeling av denne massen på akslene og for semi-trailere eller påhengsvogner belastning på koplingspunktet (maksimum og minimum): .....
- 2.9. Største teknisk tillatte trykk på hver aksel/akselgruppe og for semitrailere eller påhengsvogner belastning på koplingspunktet oppgitt av produsenten: .....

- 2.11. Største masse for tilhengere som kan tilkoples
- 2.11.1. Slepvoan: .....
- 2.11.3. Påhengsvoan: .....
- 2.11.4. Voanetoets største teknisk tillatte masse: .....
- 2.11.6. Største tillatte masse for tilhenger uten brems: .....
- 2.12. Største statiske, loddrette belastning i trekkvoanens tilhengerkopling: .....
9. **Karosseri**
- 9.10.3. Seter
- 9.10.3.1. Antall: .....
- 9.17. Lovfestede kjennemerker
- 9.17.1. Fotografier og/eller tegninger av plasseringen av lovfestede kjennemerker og pregingen, samt understellsnummeret: .....
- 9.17.2. Fotografier og/eller tegninger av den offisielle delen av kjennemerkene og pregingen (målsatt eksempel): .....
11. **Forbindelser mellom trekkvoan og tilhengere og semitrailere**
- 11.1. Koplingen(e)s klasse og type: .....
- 11.4. Instruksjoner for hvordan koplingstypen skal festes til kjøretøyet, og fotografier eller tegninger av festepunktene på kjøretøyet som angitt av produsenten; utfyllende opplysninger dersom bruken av koplingen er begrenset til visse varianter eller versjoner av kjøretøytypen: .....
- 11.5. Opplysninger om montering av spesielle slepebraketter eller festeplater<sup>(1)</sup>: .....

#### Tilleggsopplysninger om terrenggående kjøretøyer

- 2.4.1. For understell uten karosseri
- 2.4.1.4.1. Frivinkel foran <sup>(na)</sup>: ..... grader
- 2.4.1.5.1. Frivinkel bak <sup>(nb)</sup>: ..... grader
- 2.4.1.6. Bakkeklaring (som definert i nr. 4.5 i avsnitt A i vedlegg II til direktiv 70/156/EØF)
- 2.4.1.6.2. Under forakselen(-akslene): .....
- 2.4.1.6.3. Under bakakselen(-akslene): .....
- 2.4.1.7. Rampevinkel <sup>(nc)</sup>: ..... grader
- 2.4.2. For understell med karosseri
- 2.4.2.4.1. Frivinkel foran <sup>(na)</sup>: ..... grader

<sup>(1)</sup> Stryk det som ikke passer.

- 2.4.2.5.1. Frivinkel bak <sup>(nb)</sup>: ..... grader
- 2.4.2.6. Bakkeklaring (som definert i nr. 4.5 i avsnitt A i vedlegg II til direktiv 70/156/EØF)
- 2.4.2.6.2. Under forakselen(-akslene): .....
- 2.4.2.6.3. Under bakakselen(-akslene): .....
- 2.4.2.7. Rampevinkel <sup>(nc)</sup>: ..... grader
- 2.15. Største stigning ved igangsetting av kjøretøyet (uten tilhenger):..... (%)
- 4.9. Differensialsperre: ja/nei/valgfritt<sup>(1)</sup>

<sup>(1)</sup> Stryk det som ikke passer.

## Tillegg 2

**MØNSTER**

(største format: A4 (210 × 297 mm))

**EF-typegodkjenningsdokument**

Myndighetenes stempel

Melding om<sup>(1)</sup>:

- typegodkjenning<sup>(2)</sup>,
- utvidelse av typegodkjenning<sup>(2)</sup>,
- nektelse av typegodkjenning<sup>(2)</sup>,
- tilbakekalling av typegodkjenning<sup>(2)</sup>,

for en kjøretøytype/del/teknisk enhet<sup>(2)</sup> i henhold til direktiv .../.../EF, sist endret ved direktiv .../.../EF.

Typegodkjenningsnummer:

Bakgrunnen for utvidelsen:

**Avsnitt I**

- 0.1. Fabrikat (produsentens handelsnavn): .....
- 0.2. Type og handelsbetegnelse(r): .....
- 0.3. Kjøretøyet er eventuelt slik merket for identifikasjon av type<sup>(1)</sup>/<sup>(2)</sup>: .....
- 0.3.1. Merkingens plassering: .....
- 0.4. Kjøretøygruppe<sup>(3)</sup>: .....
- 0.5. Produsentens navn og adresse: .....
- 0.7. For deler og tekniske enheter, plassering av og festemåte for EF-typegodkjenningsmerket: ....
- 0.8. Monteringsanleggets/-enes adresse(r): .....

**Avsnitt II**

1. Eventuelle tilleggsopplysninger: Se tilføyelsen
2. Teknisk instans som gjennomfører prøvene: .....
3. Dato for prøvingsrapport: .....
4. Prøvingsrapportens nummer: .....
5. Eventuelle merknader: Se tilføyelsen
6. Sted: .....
7. Dato: .....
8. Underskrift: .....
9. Indeksen for informasjonspakken som er inngitt til godkjenningsmyndigheten, og som utleveres på anmodning, er vedlagt.

<sup>(1)</sup> Stryk det som ikke passer.<sup>(2)</sup> Dersom merkingen for identifikasjon av typen inneholder tegn som ikke er aktuelle for beskrivelsen av kjøretøyet, delen eller den tekniske enheten som omfattes av dette typegodkjenningsdokumentet, skal slike tegn angis i dokumentet ved symbolet «?» (f.eks. ABC ??123??).<sup>(3)</sup> Som definert i vedlegg II A til direktiv 70/156/EØF.

**Tilføyelse**

**til EF-typegodkjenningsdokument nr. ...  
for typegodkjenning av et kjøretøy i henhold til direktiv 92/21/EØF, sist endret  
ved direktiv 95/48/EF**

1. Tilleggsopplysninger
  - 1.1. Lengde: ..... (mm)
  - 1.2. Bredder: ..... (mm)
  - 1.3. Høyde: ..... (mm)
  - 1.4. Kjøretøyets masse i driftsferdig stand: ..... (kg)
  - 1.5. Største teknisk tillatte masse: ..... (kg)
  - 1.6. Største teknisk tillatte akseltrykk
    - 1.6.1. Aksel nr. 1: ..... (kg)
    - Aksel nr. 2: ..... (kg)
    - Aksel nr. 3: ..... (kg)
  - 1.7. Antall passasjerplasser (uten fører):
    - 1.7.1. Antall klappseter (eventuelt):
  - 1.8. Tilhengermasse
    - 1.8.1. Tilhenger uten driftsbremser: ..... (kg)
    - 1.8.2. Tilhenger med driftsbremser: ..... (kg)
    - 1.8.3. Teknisk tillatt loddrett belastning på koplingspunktet: ..... (kg)
    - 1.8.4. Koplingens overheng bak: ..... (mm)
    - 1.8.5. Fotografier eller tegninger av koplings festepunkter på kjøretøyet: .....
5. **Merknader**

## VEDLEGG II

### VIRKEOMRÅDE, DEFINISJONER, KRAV

#### 1. Virkeområde

Dette direktiv får anvendelse på masse og dimensjoner for motorvogner i gruppe M<sub>1</sub> som definert i artikkel 1.

#### 2. Definisjoner

2.1. De aktuelle definisjoner fastsatt i vedlegg I (herunder fotnotene) og i vedlegg II til direktiv 70/156/EØF kommer til anvendelse også i dette direktiv.

2.2. «Masse av konvensjonell belastning» betyr en masse på 75 kg multiplisert med antall sitteplasser for passasjerene (medregnet klappseter) som oppgitt av produsenten.

2.3. «Masse av overskytende belastning» betyr differansen mellom teknisk tillatt totalmasse og massen i driftsferdig stand med tillegg av massen av konvensjonell belastning. Massen av overskytende belastning kan omfatte massen av valgfritt utstyr, f.eks. soltak, klimaanlegg, kopling.

2.4. «Koplingsmasse» betyr massen av selve koplingen og dens festedeler som oppgitt av kjøretøyprodusenten.

2.5. «Største statiske, loddrette belastning på koplingspunktet» betyr den teknisk tillatte loddrette belastning som når kjøretøyet står stille, overføres gjennom tilhengerens trekkstang til kjøretøykoplingen, og som virker gjennom sentrum av koplingen. Denne belastningen må være oppgitt av produsenten.

2.6. «Tilhengermasse» betyr massen av tilhengeren som trekkes, unntatt den loddrette belastningen på trekkvognens koplingspunkt.

2.7. «Klappsete» betyr et ekstrasete som er beregnet på leilighetsvis bruk, og som normalt er slått opp.

#### 3. Krav

##### 3.1. Dimensjoner

3.1.1. De største tillatte dimensjoner for et kjøretøy er:

3.1.1.1. Lengde: 12 000 mm

3.1.1.2. Bredde: 2 500 mm

3.1.1.3. Høyde: 4 000 mm

##### 3.2. Masse og akseltrykk

3.2.1. Summen av akslenes største teknisk tillatte akseltrykk må ikke være mindre enn kjøretøyets største teknisk tillatte totalmasse.

Kjøretøyets største teknisk tillatte masse må ikke være mindre enn kjøretøyets masse i driftsferdig stand pluss massen av konvensjonell belastning.

Når kjøretøyet er lastet til den største teknisk tillatte totalmassen i samsvar med nr. 3.2.2 og 3.2.3, må trykket på hver aksel ikke overstige det største teknisk tillatte trykket på vedkommende aksel.

Når kjøretøyet og dets bakaksel samtidig er lastet til den største teknisk tillatte totalmassen, må trykket på forakselen ikke være mindre enn 30 % av kjøretøyets største teknisk tillatte masse.

3.2.2. Ved kontroll av kravene fastsatt i nr. 3.2.1 tredje ledd, må massen av passasjerene, bagasjen og av overskytende belastning utover den konvensjonelle belastningen plasseres som fastsatt i tillegget. Metoden som skal brukes ved kontroll av massen, er beskrevet i tillegget. I tilfeller der kjøretøyet er utstyrt med seter som kan tas ut, skal alle seter være montert når kontrollen foretas.

3.2.3. Dersom kjøretøyet er beregnet på å trekke en tilhenger, skal det foretas to tilleggskontroller i samsvar med nr. 3.2.1 tredje ledd og nr. 3.2.2:

- a) medregnet koplingens totalmasse, og
- b) medregnet både koplingens totalmasse og største statiske, loddrette belastning på koplingspunktet. Ved sistnevnte kontroll gjelder følgende:

3.2.3.1. Det største teknisk tillatte trykket på bakakselen(-akslene) kan ikke overskrides med mer enn 15 %, og kjøretøyets største teknisk tillatte totalmasse kan ikke overskrides med mer enn 10 % eller 100 kg, avhengig av hva som er minst. Dette gjelder bare for denne bestemte bruken, forutsatt at driftshastigheten er begrenset til 100 km/t eller mindre.

3.2.3.2. Ovennevnte overskridelse av masse og trykk skal ikke tas i betraktning ved annen godkjenning enn godkjenning etter dette direktiv, med mindre det er uttrykkelig fastsatt i vedkommende direktiv.

3.2.3.3. Produsenten skal i instruksjonsboken oppgi eventuelle hastighetsbegrensninger nevnt i nr. 3.2.3.1. eller andre driftsvilkår.

3.2.4. Dersom kjøretøyprodusenten utstyrt kjøretøyet med en kopling, må han på koplingen eller i nærheten av den på kjøretøyet angi største statiske, loddrette belastning på koplingspunktet.

3.3. Tilhengermasse og statisk, loddrett belastning på koplingen

3.3.1. Største teknisk tillatte tilhengermasse er som oppgitt av produsenten.

3.3.1.1. Tilhengermasse for et kjøretøy beregnet på å trekke en tilhenger utstyrt med driftsbremsesystem. (Ved beregning av tilhengermassen skal det ikke tas hensyn til eventuell overskridelse av kjøretøyets største teknisk tillatte totalmasse i henhold til nr. 3.2.3.1.)

3.3.1.1.1. Største tillatte tilhengermasse for et kjøretøy er den laveste verdien av:

- a) største teknisk tillatte tilhengermasse basert på kjøretøyets konstruksjon og/eller styrken i den mekaniske koplingen, eller
- b) trekkvognens (motorvognens) største teknisk tillatte masse eller for terrenggående kjøretøyer som definert i direktiv 70/156/EØF 1,5 ganger denne massen.

3.3.1.1.2. Tilhengerens største teknisk tillatte masse må likevel ikke i noe tilfelle overstige 3 500 kg.

3.3.1.2. Tilhengermasse for et kjøretøy beregnet på å slepe en tilhenger uten driftsbremsesystem

3.3.1.2.1. Den tillatte tilhengermassen er den laveste av følgende verdier: største teknisk tillatte tilhengermasse eller halvparten av trekkvognens masse i driftsferdig stand.

3.3.1.2.2. Tilhengerens største teknisk tillatte masse må ikke i noe tilfelle overstige 750 kg.

- 3.3.2. Den teknisk tillatte statiske, loddrette belastning på koplingen er som oppgitt av produsenten; denne belastningen må ikke være mindre enn 4 % av største tillatte tilhengermasse og ikke mindre enn 25 kg. Produsenten må i instruksjonsboken angi største tillatte statiske, loddrette belastning på koplingen, koplingens festepunkter på motorvognen og største tillatte koplingsoverheng.
- 3.3.3. Motorvognen som trekker en tilhenger, skal være i stand til å sette et vogntog som er lastet til sin tillatte totalmasse, i bevegelse fem ganger i løpet av fem minutter i en stigning på minst 12 %.
- 3.4. Det største antall sitteplasser oppgitt av produsenten skal ikke være avhengig av om kjøretøyet trekker en tilhenger.

#### *Tillegg*

#### **Målemetode for masse og akseltrykk for motorvogner i gruppe M<sub>1</sub>**

1. Kjøretøyets masse kontrolleres som følger:
  - 1.1. uten belastning, dvs. i driftsferdig stand i henhold til nr. 2.6 i tillegg 1 til vedlegg I, men uten fører,
 

For campingbiler skal også massen tilsvarende ferskvanns- og gasstanker fylt til 90 % kapasitet medregnes,
  - 1.2. fullastet (under de forhold som er nevnt i nr. 3.2.1 til 3.2.3 i vedlegg II), ved hjelp av beregning som tar hensyn til følgende:
    - dersom setet er justerbart, skal det stå i den bakerste normale kjøre- eller sittestilling slik produsenten har angitt, der det bare tas hensyn til setets innstilling i lengderetningen og ses bort fra seter som brukes på annen måte enn i normal kjøre- eller sittestilling. Dersom setet har andre mulige innstillinger (loddrett, sidelengs, seterygg osv.), skal setet innstilles som angitt av produsenten. Fjærende seter skal låses i den normale kjørestilling som produsenten har angitt,
    - massen som skal brukes i beregningen er:
      - en masse på 68 kg for hver person (medregnet føreren),
      - en masse på 7 kg for hver persons (medregnet førerens) bagasje,
    - massen for hver person påføres loddrett gjennom et punkt 100 mm foran R-punktet<sup>(1)</sup> når det gjelder seter som er justerbare i lengderetningen, og 50 mm foran R-punktet<sup>(1)</sup> når det gjelder alle andre seter. Massen av bagasjen for hver person representeres av en loddrett kraft som går gjennom midtpunktet av projeksjonen på et vannrett plan av bagasjerommets største nyttelengde i kjøretøyets medianplan i lengderetningen; for spesialkjøretøyer skal bagasjens masse plasseres i samsvar med produsentens instruksjoner etter avtale med den tekniske instansen,
    - eventuell masse som overstiger den konvensjonelle masse, skal fordeles i samsvar med produsentens spesifikasjoner etter avtale med den tekniske instansen, under hensyn til forskjellige nivåer på utstyr og masse og plassering av utstyr,
    - for campingbiler må massen av den overskytende belastningen være minst lik  $(10 \text{ kg} \times N) + (10 \text{ kg} \times L)$ , der L er campingbilens totale lengde og N er antall passasjerer, føreren medregnet, som oppgitt av produsenten.

Massen av den overskytende belastningen skal fordeles i alle bagasjerom i samsvar med produsentens angivelser etter avtale med den tekniske instansen.

<sup>(1)</sup> Fastsatt i samsvar med bestemmelsene i vedlegg III til direktiv 77/649/EØF.



1.3. De fastsatte masser og akseltrykk bestemmes i samsvar med følgende skjema:

Kjøretøyets tilstand					
	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)
Masse og akseltrykk	ulastet (målt)	fullastet <sup>(1)</sup> (beregnet)	fullastet med belastning på koplingen (beregnet)	største tillatte akseltrykk	største tillatte akseltrykk med belastning på koplingen
Foraksel					
Bakaksel					
Totalt	målt/ beregnet			-	-
				-	Produsentens erklæring

<sup>(1)</sup> Herunder koplingsmassen dersom kjøretøyet er beregnet på å trekke en tilhenger.

## 2. Kontrollresultater

(Dersom mer enn én verdi oppgis i nr. 2.8 og 2.9 i opplysningsdokumentet, må resultatene kontrolleres for hver verdi.)

Målingene anses for tilfredstillende dersom:

- massen og akseltrykket for ulastet kjøretøy (kolonne (a)) tilsvarer det som er oppgitt av produsenten, med en toleranse på  $\pm 5\%$ ; (i dette tilfellet anvendes massen som produsenten har oppgitt, til beregning av massen i kolonne (b) og (c)),
- massen og akseltrykket som er kontrollert under forholdene nevnt i kolonne (b) og (c), ikke overstiger største tillatte masse oppgitt av produsenten,
- kravene i nr. 3.2.1. fjerde ledd i vedlegg II er oppfylt,
- massen og akseltrykket oppgitt av produsenten er forenlige med de belastnings-spesifikasjoner som er fastsatt for dekk for motorvognen, under hensyn til eventuelle oppgitte hastighetsbegrensninger for trekkvognen i samsvar med nr. 3.7.3 i vedlegg IV til direktiv 92/23/EØF.

**EØS-KOMITEENS BESLUTNING****97/EØS/16/06****nr. 77/96  
av 13. desember 1996****om endring av EØS-avtalens vedlegg VI (Trygd)****EØS-KOMITEEN HAR -**

under henvisning til avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, justert ved protokollen om justering av avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, heretter kalt avtalen, særlig artikkel 98, og

ut fra følgende betraktninger:

Avtalens vedlegg VI er endret ved EØS-komiteens beslutning nr. 64/96 av 22. november 1996 om endring av EØS-avtalens vedlegg VI (Trygd)<sup>(1)</sup>.

Beslutning nr. 162 av 31. mai 1996 om fortolkning av artikkel 14 nr. 1 og artikkel 14b nr. 1 i rådsforordning (EØF) nr. 1408/71 om den lovgivning som får anvendelse på utsendte arbeidstakere<sup>(2)</sup>, vedtatt av De europeiske fellesskaps administrative kommisjon for trygd for vandrearbeidere, skal innlemmes i avtalen -

**BESLUTTET FØLGENDE:****Artikkel 1**

Teksten til avtalens vedlegg VI nr. 27 (beslutning nr. 128) utgår.

**Artikkel 2**

I avtalens vedlegg VI etter nr. 42g (avgjerd nr. 161) skal nytt nr. 42h lyde:

“42h. **396 D 0554:** Beslutning nr. 162 av 31. mai 1996 om fortolkning av artikkel 14 nr. 1 og artikkel 14b nr. 1 i rådsforordning (EØF) nr. 1408/71 om den lovgivning som får anvendelse på utsendte arbeidstakere (EFT nr. L 241 av 21.9.1996, s. 28)”.

**Artikkel 3**

Teksten til beslutning nr. 162 på islandsk og norsk, som er vedlagt de respektive språkversjoner av denne beslutning, har samme gyldighet.

**Artikkel 4**

Denne beslutning trer i kraft 1. januar 1997, forutsatt at EØS-komiteen har mottatt alle meddelelser i henhold til avtalens artikkel 103 nr. 1.

**Artikkel 5**

Denne beslutning skal kunngjøres i EØS-avdelingen av og EØS-tillegget til De Europeiske Fellesskaps Tidende.

Utferdiget i Brussel, 13. desember 1996.

For EØS-komiteen

Formann

*H. Hafstein*

(1) EFT nr. L 71 av 13. 3. 1997, s. 34, og EØS-tillegget til EF-tidende nr. 11 av 13. 3. 1997, s. 38.

(2) EFT nr. L 241 av 21.9.1996, s. 28.

**BESLUTNING nr. 162****av 31. mai 1996****om fortolkning av artikkel 14 nr. 1 og artikkel 14b nr. 1 i rådsforordning (EØF) nr. 1408/71 om den lovgivning som får anvendelse på utsendte arbeidstakere(\*)****DE EUROPEISKE FELLESKAPS ADMINISTRATIVE KOMMISSJON FOR TRYGD FOR VANDREARBEIDERE HAR -**

under henvisning til artikkel 81 bokstav a) i rådsforordning (EØF) nr. 1408/71 av 14. juni 1971 om anvendelse av trygdeordninger på arbeidstakere, selvstendig næringsdrivende og deres familie-medlemmer som flytter innenfor Fællesskapet, som gir den i oppgave å behandle alle administrative spørsmål eller fortolkningsspørsmål som oppstår i forbindelse med bestemmelsene i forordning (EØF) nr. 1408/71 og senere forordninger, og

ut fra følgende betraktninger:

Beslutning nr. 128 av 17. oktober 1985 bør ajourføres.

Bestemmelsene i artikkel 14 nr. 1 og artikkel 14b nr. 1 i forordning (EØF) nr. 1408/71 innebærer et unntak fra hovedregelen fastsat i artikkel 13 nr. 2 bokstav a) og c) i nevnte forordning for i praksis å gjøre det lettere for arbeidstakeren å utøve sin rett til fri bevegelighet.

Disse bestemmelsene tar følgelig sikte på å spare så vel arbeidstakere som arbeidsgivere og trygdeinstitusjoner for de administrative vanskelighetene som vil kunne oppstå ved anvendelse av hovedregelen fastlagt i artikkel 13 nr. 2 bokstav a) og c) i nevnte forordning når det dreier seg om utsendingsperioder av kort varighet i en annen medlemsstat enn den der foretaket har sitt forretningskontor eller et forretningssted, eller om bord på et skip som fører en annen medlemsstats flagg.

Artikkel 14 nr. 1 og artikkel 14b nr. 1 i forordning (EØF) nr. 1408/71 bør, som unntaksregler, fortolkes strengt.

Det er nødvendig å avgrense deres virkeområde mer nøyaktig, og for det formålet bør det angis flere særtilfeller som vil kunne oppstå.

Selv om unntakene fra hovedreglene fastsatt i artikkel 13 i nevnte forordning skal fortolkes strengt, er det av forenklingshensyn og for å ta hensyn til Domstolens rettspraksis nødvendig å utvide virkeområdet for artikkel 14 nr. 1 og artikkel 14b nr. 1 i samme forordning til å omfatte tilfeller der en arbeidstaker ansettes i den medlemsstat der foretaket har sitt forretningskontor eller et

forretningssted, med sikte på å bli sendt ut for å utføre arbeid i en annen medlemsstat eller om bord på et skip som fører en annen medlemsstats flagg.

I den forbindelse er et av de avgjørende kriteriene for anvendelsen av artikkel 14 nr. 1 eller artikkel 14b nr. 1 i nevnte forordning at det foreligger en direkte tilknytning mellom foretaket som har ansatt arbeidstakeren, og arbeidstakeren.

Vernet av arbeidstakeren og den rettsikkerhet arbeidstakeren og institusjonen vedkommende er tilsluttet, har krav på, krever full garanti for at den direkte tilknytningen opprettholdes i utsendingsperioden. Det er derfor nødvendig å begrense den mulighet som i dette tilfellet gis til foretak som vanligvis utøver sin virksomhet i den medlemsstat hvis lovgivning den utsendte arbeidstakeren fortsetter å være omfattet av.

Det bør unngås at utsendingsperioden urettmessig forlenges på grunn av gjentatte midlertidige avbrudd.

Dersom den utsendte arbeidstakeren stilles til rådighet for et tredje foretak, foreligger ikke lenger garantien for den direkte tilknytning.

De administrative vanskelighetene som artikkel 14 nr. 1 skal forhindre, vil uansett oppstå dersom en arbeidstaker som ansettes av et foretak etablert i en medlemsstat med sikte på å bli utsendt til en annen medlemsstat, tidligere var omfattet av lovgivningen i en tredje medlemsstat eller i en tredjestat, og i enda større grad dersom vedkommende tidligere var omfattet av lovgivningen i den medlemsstat vedkommende utsendes til. Dette ville i så fall ikke svare til formålet med artikkel 14 nr. 1. Det samme gjelder tilsvarende for artikkel 14b nr. 1.

I utsendingsperioden er det nødvendig å foreta alle de kontroller, særlig med hensyn til innbetaling av avgifter og opprettholdelse av den direkte tilknytningen, som er nødvendige for å unngå misbruk av ovennevnte bestemmelser, samt å sørge for at forvaltningsorganer, arbeidsgivere og arbeidstakere holdes underrettet på en hensiktsmessig måte.

Arbeidstakeren og arbeidsgiveren skal på behørig vis underrettes om hvilke vilkår som må oppfylles for at den utsendte arbeidstakeren kan fortsette å være omfattet av lovgivningen i utsendingsstaten.

(\*) Denne EF-rettsakten, kunngjort i EFT nr. L 241 av 21.9.1996, s. 28, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 77/96 av 13. desember 1996 om endring av EØS-avtalens vedlegg VI (Trygd), se denne utgaven av EØS-tillegget til De Europeiske Fællesskaps Tidende.

Avgjørelsen treffes på vilkårene fastsatt i artikkel 80 nr. 3 i forordning (EØF) nr. 1408/71 -

**TRUFFET DENNE BESLUTNING:**

1. Bestemmelsene i artikkel 14 nr. 1 og artikkel 14b nr. 1 i forordning (EØF) nr. 1408/71 får anvendelse på en arbeidstaker som omfattes av lovgivningen i en medlemsstat (utsendingsstat) ved at vedkommende utfører lønnet arbeid for et foretak, og som av dette foretaket utsendes til en annen medlemsstat (arbeidsstaten) for der å utføre et arbeid for foretaket.

Arbeidet anses utført for foretaket i utsendingsstaten når det er fastslått at arbeidet utføres for dette foretaket, og at det opprettholdes en direkte tilknytning mellom arbeidstakeren og foretaket som har utsendt vedkommende.

For å kunne fastslå om en slik direkte tilknytning består, og om arbeidstakeren fortsatt står i tjeneste i foretaket vedkommende er utsendt fra, må det tas hensyn til en rekke faktorer, herunder ansvaret for ansettelsen, arbeidsavtale, oppsigelse og fastsettelse av arbeidets art.

2. Innen rammen av bestemmelsene i nr. 1 i denne beslutning skal ovennevnte artikkel 14 nr. 1 og artikkel 14b nr. 1 fortsatt få anvendelse, særlig på følgende vilkår:

a) *Utsending av fast personale*

Når en arbeidstaker som er utsendt av foretaket i utsendingsstaten til et foretak i arbeidsstaten, også utsendes til ett eller flere andre foretak i arbeidsstaten, forutsatt at arbeidstakeren fortsatt utfører sitt arbeid for foretaket som sendte ham ut.

Dette kan være tilfellet særlig dersom foretaket har sendt ut arbeidstakeren til en medlemsstat for at vedkommende suksessivt eller samtidig skal utføre et arbeid i to eller flere foretak som ligger i samme medlemsstat.

b) *Utsending av personale som er ansatt for å bli utsendt*

Når en arbeidstaker som omfattes av lovgivningen i en medlemsstat i samsvar med bestemmelsene i forordning (EØF) nr. 1408/71, ansettes i denne medlemsstaten, der foretaket har sitt forretningskontor eller et forretningssted, med sikte på å bli utsendt av foretaket for å utføre et arbeid enten i en annen medlemsstat eller om bord på et skip som fører en annen medlemsstats flagg, forutsatt at

- i) det opprettholdes en direkte tilknytning mellom foretaket og arbeidstakeren i utsendingsperioden, og

- ii) foretaket vanligvis utøver sin virksomhet på den førstnevnte medlemsstatens territorium, dvs.

- at foretaket i de tilfellene der dets virksomhet består i å stille personale midlertidig til rådighet for andre foretak, vanligvis stiller personale til rådighet for foretak som er etablert på denne stats territorium, med sikte på at personalet skal utføre et arbeid der, og
- at foretaket i andre tilfeller utøver sin vesentlige virksomhet på den førstnevnte medlemsstatens territorium og vanligvis beskjeftiger sitt personale der.

- c) Et midlertidig avbrudd i arbeidstakerens arbeid i foretaket i arbeidsstaten skal ikke anses som avbrudd i utsendingen i henhold til artikkel 14 nr. 1 og artikkel 14b nr. 1.

3. Bestemmelsene i ovennevnte artikkel 14 nr. 1 eller artikkel 14b nr. 1 får ikke anvendelse eller skal ikke lenger få anvendelse

- a) dersom foretaket arbeidstakeren er utsendt til, stiller vedkommende til rådighet for et annet foretak i den medlemsstat der foretaket ligger,
- b) dersom arbeidstakeren som er utsendt til en medlemsstat, stilles til rådighet for et foretak som ligger i en annen medlemsstat,
- c) dersom arbeidstakeren ansettes i en medlemsstat med sikte på å bli utsendt av et foretak som ligger i en annen medlemsstat, til et foretak som ligger i en tredje medlemsstat.

- 4.a) Den kompetente institusjon i den medlemsstat hvis lovgivning vedkommende fortsatt skal være omfattet av i henhold til ovennevnte artikkel 14 nr. 1 og artikkel 14b nr. 1 i de tilfeller som er nevnt i denne beslutning, skal på behørig vis underrette vedkommende arbeidsgiver og arbeidstaker om hvilke vilkår som må oppfylles for at den utsendte arbeidstakeren fortsatt skal kunne være omfattet av denne medlemsstatens lovgivning. Arbeidsgiveren skal følgelig underrettes om muligheten for kontroll under hele utsendingsperioden for å kunne fastslå at utsendingen ikke er avsluttet. Slik kontroll kan særlig gjelde innbetaling av avgifter og opprettholdelse av den direkte tilknytningen.

- b) Den utsendte arbeidstakeren og vedkommendes arbeidsgiver skal videre underrette den kompetente institusjon i utsendingsstaten om alle endringer som har funnet sted under utsendingen, særlig

- dersom den utsendingen som det er blitt anmodet om, ikke har funnet sted, eller dersom den forlengelsen av utsendingen som det er blitt anmodet om, ikke har funnet sted,
  - dersom arbeidet avbrytes i andre tilfeller enn det som er nevnt i nr. 2 bokstav c) i denne beslutning,
  - dersom den utsendte arbeidstakeren av sin arbeidsgiver er blitt overført til et annet foretak i utsendingsstaten, særlig i tilfelle fusjon eller overdragelse av et foretak.
- c) Den kompetente institusjon i utsendingsstaten skal eventuelt etter anmodning skaffe institusjonen i arbeidsstaten de opplysninger som er nevnt i bokstav b).
- d) De kompetente institusjoner i utsendingsstaten og i arbeidsstaten skal samarbeide om å utføre ovennevnte kontroll samt dersom det oppstår tvil om hvorvidt artikkel 14 nr. 1 bokstav a) eller b) i forordning (EØF) nr. 1408/71 kan få anvendelse.
5. Denne beslutning, som erstatter beslutning nr. 128 av 17. oktober 1985, trer i kraft den første dag i måneden etter at den er kunngjort i *De Europeiske Fællesskaps Tidende*.

**G. MICCIO**

President for Den administrative kommisjon

**EØS-KOMITEENS BESLUTNING****97/EØS/16/07****nr. 78/96  
av 13. desember 1996****om endring av EØS-avtalens vedlegg VI (Trygd)****EØS-KOMITEEN HAR -**

under henvisning til avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, justert ved protokollen om justering av avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, heretter kalt avtalen, særlig artikkel 98, og

ut fra følgende betraktninger:

Avtalens vedlegg VI er endret ved EØS-komiteens beslutning nr. 64/96 av 22. november 1996 om endring av EØS-avtalens vedlegg VI (Trygd)<sup>(1)</sup>.

Avgjerd nr. 163 av 31. mai 1996 om tolking av artikkel 22 nr. 1 bokstav a) i rådsforordning (EØF) nr. 1408/71 med omsyn til personar som får dialyse- eller oksygenbehandling<sup>(2)</sup>, vedtatt av De europeiske fellesskaps administrative kommisjon for trygd for vandrearbeidere, skal innlemmes i avtalen -

**BESLUTTET FØLGENDE:****Artikkel 1**

Teksten til avtalens vedlegg VI nr. 24 (beslutning nr. 123) utgår.

**Artikkel 2**

I avtalens vedlegg VI etter nr. 42h (beslutning nr. 162) skal nytt nr. 42i lyde:

“42i. **396 D 0555:** Avgjerd nr. 163 av 31. mai 1996 om tolking av artikkel 22 nr. 1 bokstav a) i rådsforordning (EØF) nr. 1408/71 med omsyn til personar som får dialyse- eller oksygenbehandling (EFT nr. L 241 av 21.9.1996, s. 31)”.

**Artikkel 3**

Teksten til avgjerd nr. 163 på islandsk og norsk, som er vedlagt de respektive språkversjoner av denne beslutning, har samme gyldighet.

**Artikkel 4**

Denne beslutning trer i kraft 1. januar 1997, forutsatt at EØS-komiteen har mottatt alle meddelelser i henhold til avtalens artikkel 103 nr. 1.

**Artikkel 5**

Denne beslutning skal kunngjøres i EØS-avdelingen av og EØS-tillegget til De Europeiske Fellesskaps Tidende.

Utferdiget i Brussel, 13. desember 1996.

For EØS-komiteen

Formann

**H. Hafstein**

<sup>(1)</sup> EFT nr. L 71 av 13. 3. 1997, s. 34, og EØS-tillegget til EF-tidende nr. 11 av 13. 3. 1997, s. 38.

<sup>(2)</sup> EFT nr. L 241 av 21. 9. 1996, s. 31.

**AVGJERD nr. 163****av 31. mai 1996****om tolking av artikkel 22 nr. 1 bokstav a) i rådsforordning (EØF)  
nr. 1408/71 med omsyn til personar som får dialyse- eller  
oksygenbehandling(\*)****(96/555/EF)****DEN ADMINISTRATIVE KOMMISSJONEN TIL DEI  
EUROPEISKE FELLESKAPA FOR TRYGD FOR  
VANDREARBEIDARAR HAR -**

med tilvising til artikkel 81 i rådsforordning (EØF) nr. 1408/71 av 14. juni 1971 om anvendelse av trygdeordninger på arbeidstakere, selvstendig næringsdrivende og deres familiemedlemmer som flytter innenfor Fellesskapet, der han vert pålagt å handsame alle administrative spørsmål eller tolkingsspørsmål som melder seg i samband med forordning (EØF) nr. 1408/71 og seinare forordningar,

med tilvising til artikkel 22 nr. 1 bokstav a) i forordning (EØF) nr. 1408/71, som gjeld personar med ein helsetilstand som krev omgåande ytingar ved sjukdom under opphald på territoriet til ein annan medlemsstat, og

ut frå desse synsmåtane:

Det må på den eine sida sikrast at føresegnene i artikkel 22 nr. 1 bokstav a) ikkje vert misbrukte av personar som tek mellombels opphald på territoriet til ein annan medlemsstat for å oppnå naturalytingar etter denne bokstaven utan å følgje framgangsmåten i bokstav c) i same artikkelen, der det er fastsett at den kompetente institusjonen på førehand skal gje løyve til at slike ytingar kan gjevast.

På den andre sida kan ei for streng tolking av artikkel 22 nr. 1 bokstav a) hindre monaleg den frie rørsla for personar med ein helsetilstand som krev samanhengande og jamleg medisinsk behandling av ei slik art at dei venteleg treng omgåande ytingar under opphald på territoriet til ein annan medlemsstat.

Difor må det avklarast at artikkel 22 nr. 1 bokstav a) skal tolkast slik at han òg omfattar personar under dialyse- eller oksygen-

behandling som reiser til territoriet til ein annan medlems-stat, og som på grunn av helsetilstanden sin treng omgåande ytingar som ledd i ei samanhengande behandling, utan omsyn til at det i røynda skal gjerast ei avtale på førehand for å få slike ytingar under opphaldet, og på det vilkåret at opphaldet ikkje har medisinske årsaker.

Denne avgjerda er teken på dei vilkåra som er fastsette i artikkel 80 nr. 3 i forordning (EØF) nr. 1408/71 -

**TEKE DENNE AVGJERDA:**

1. Dialyse- eller oksygenbehandling som i ein annan medlemsstat enn den kompetente staten vert gjeven ein person som kan krevje rett etter føresegnene i artikkel 22 nr. 1 bokstav a) i forordning (EØF) nr. 1408/71, eller eit av familiemedlemmene hans eller hennar, skal reknast som ei omgåande yting i medhald av den førnemnde føresegna, dersom behandlinga er ledd i ei samanhengande dialyse- eller oksygenbehandling som alt er sett i gang, og på det vilkåret at opphaldet ikkje har medisinske årsaker.
2. Føresegnene i førre leddet skal nyttast utan at det rører ved føresetnaden om at den det gjeld, i røynda skal gjere ei avtale på førehand for å sikre at den aktuelle behandlinga faktisk er tilgjengeleg under det mellombels opphaldet i medlemsstaten.
3. Avgjerd nr. 123 av 24. februar 1984 vert bytt ut med denne avgjerda, som skal kunngjerast i *Tidend for Dei europeiske fellesskapa*. Ho tek til å gjelde første dagen i månaden etter at ho er kunngjord.

**G. MICCIO**

President for Den administrative kommisjonen

(\*) Denne EF-rettsakten, kunngjort i EFT nr. L 241 av 21.9.1996, s. 31, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 78/96 av 13. desember 1996 om endring av EØS-avtalens vedlegg VI (Trygd), se denne utgaven av EØS-tillegget til De Europeiske Fellesskaps Tidende.

**EØS-KOMITEENS BESLUTNING****97/EØS/16/08**

**nr. 79/96**  
**av 13. desember 1996**

**om endring av EØS-avtalens vedlegg II (Tekniske forskrifter, standarder, prøving og sertifisering) og vedlegg X (Audiovisuelle tjenester)**

**EØS-KOMITEEN HAR -**

under henvisning til avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, justert ved protokollen om justering av avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, heretter kalt avtalen, særlig artikkel 98, og

ut fra følgende betraktninger:

Avtalens vedlegg II er endret ved EØS-komiteens beslutning nr. 47/95 av 22. juni 1995 om endring av EØS-avtalens vedlegg II (Tekniske forskrifter, standarder, prøving og sertifisering)<sup>(1)</sup>.

Avtalens vedlegg X er endret ved EØS-komiteens beslutning nr. 26/94 av 2. desember 1994 om endring av EØS-avtalens vedlegg X (Audiovisuelle tjenester)<sup>(2)</sup>.

Europaparlaments- og rådsdirektiv 95/47/EF av 24. oktober 1995 om bruk av standarder for overføring av fjernsynssignaler<sup>(3)</sup> skal innlemmes i avtalen -

**BESLUTTET FØLGENDE:****Artikkel 1**

I avtalens vedlegg II kapittel XVIII etter nr. 4h (kommisjonsvedtak 94/821/EF) skal nytt nr. 4i lyde:

“4i. **395 L 0047:** Europaparlaments- og rådsdirektiv 95/47/EF av 24. oktober 1995 om bruk av standarder for overføring av fjernsynssignaler (EFT nr. L 281 av 23.11.1995, s. 51).”

**Artikkel 2**

I avtalens vedlegg X etter nr. 1 (rådsdirektiv 89/552/EØF) skal nytt nr. 1a lyde:

“1a. **395 L 0047:** Europaparlaments- og rådsdirektiv 95/47/EF av 24. oktober 1995 om bruk av standarder for overføring av fjernsynssignaler (EFT nr. L 281 av 23.11.1995, s. 51).”

**Artikkel 3**

Teksten til europaparlaments- og rådsdirektiv 95/47/EF på islandsk og norsk, som er vedlagt de respektive språkversjoner av denne beslutning, har samme gyldighet.

**Artikkel 4**

Denne beslutning trer i kraft 1. januar 1997, forutsatt at EØS-komiteen har mottatt alle meddelelser i henhold til avtalens artikkel 103 nr. 1.

**Artikkel 5**

Denne beslutning skal kunngjøres i EØS-avdelingen av og EØS-tillegget til De Europeiske Fellesskaps Tidende.

Utferdiget i Brussel, 13. desember 1996.

For EØS-komiteen

Formann

*H. Hafstein*

<sup>(1)</sup> EFT nr. L 140 av 13.6.1996, s. 43, og EØS-tillegget til EF-tidende nr. 25 av 13.6.1996, s. 98.

<sup>(2)</sup> EFT nr. L 339 av 29.12.1994, s. 85, og EØS-tillegget til EF-tidende nr. 53 av 29.12.1994, s. 12.

<sup>(3)</sup> EFT nr. L 281 av 23.11.1995, s. 51.



**EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSDirektiv 95/47/EF****av 24. oktober 1995****om bruk av standarder for overføring av fjernsynssignaler(\*)****EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR -**

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fællesskap, særlig artikkel 57 nr. 2 og artikkel 66 og 100 A,

under henvisning til forslag fra Kommisjonen<sup>(1)</sup>,

under henvisning til uttalelse fra Den økonomiske og sosiale komité<sup>(2)</sup>,

etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 189 B<sup>(3)</sup> og

ut fra følgende betraktninger:

Ved rådsbeslutning 89/337/EØF<sup>(4)</sup> og 89/630/EØF<sup>(5)</sup> har Fællesskapet erkjent at avanserte fjernsynstjenester og høyoppløsningsfjernsynstjenester (HDTV) har en strategisk betydning for europeiske produsenter av forbrukerelektronikk og for europeisk film- og fjernsynsindustri, og har fastlagt den grunnleggende strategien for innføring av avanserte fjernsynstjenester og HDTV-tjenester i Europa.

Målene som er satt opp for strategien for innføring av HDTV i Europa, er en integrerende del av Fællesskapets politikk på det audiovisuelle området, og i denne forbindelse er det grunn til å minne om betydningen av rådsdirektiv 89/552/EØF av 3. oktober 1989 om samordning av visse bestemmelser om utøvelse av fjernsynsvirksomhet, fastsatt ved lov eller forskrift i medlemsstatene<sup>(6)</sup>. Med sikte på utviklingen av Europas audiovisuelle kapasitet må det tas hensyn også til andre mål for nevnte politikk, herunder mål av strukturell art, som utvikling av produksjonen i land eller regioner med mer begrenset audiovisuell kapasitet.

Ved rådsdirektiv 92/38/EØF om innføring av standarder for satellittringkasting av fjernsynssignaler<sup>(7)</sup> er det fastsatt rammeregler for hvilke standarder som skal benyttes for avanserte

fjernsynskringkastingstjenester; standarden HD-MAC<sup>(8)</sup> ble lagt til grunn som standard for europeisk satellitt- og kabeloverføring av HDTV som ikke er fullt ut digitalt, og standarden D2-MAC<sup>(9)</sup> for annen ikke fullt ut digital satellitt- og kabeloverføring i bredskjermformatet 16:9.

Formålet med rådsbeslutning 93/424/EØF av 22. juli 1993 om en handlingsplan for innføring av avanserte fjernsynstjenester i Europa<sup>(10)</sup> er å fremme innføring av bredskjermformatet 16:9 (625 eller 1250 linjer), uansett hvilken europeisk fjernsynsstandard som brukes, og uansett kringkastingsmåte (jordbasert, satellitt eller kabel).

I henhold til artikkel 7 i rådsdirektiv 92/38/EØF skulle Kommisjonen framlegge en rapport om virkningene av anvendelsen av direktivet, om hvordan markedet har utviklet seg, særlig gjennomslaget på markedet målt med objektive kriterier, og om hvordan fællesskapsmidlene er blitt anvendt, og Kommisjonen skulle om nødvendig forelegge Rådet forslag om hvordan direktivet kunne tilpasses denne utviklingen.

For å nå fællesskapsmålene som er fastlagt i de ovennevnte beslutninger, og for å bidra til at det indre marked i samsvar med traktatens artikkel 7 A virker på en tilfredsstillende måte med hensyn til overføring av fjernsynssignaler, er det nødvendig å treffe tiltak for å fastlegge et felles format for overføring i bredskjermformat.

På verdensbasis har Den internasjonale teleunion (ITU)<sup>(11)</sup> vedtatt at bredskjermformatet 16:9 skal anvendes for HDTV, og det er både ønskelig og mulig å utvikle et marked for avanserte fjernsynstjenester og -produkter som har det samme bredskjermformatet 16:9.

For dette direktivs formål må en fjernsynstjeneste for bredskjerm oppfylle et minstekrav, nemlig at den skal benytte et overførings-system som leverer tilstrekkelig informasjon til at en dedikert mottaker kan vise et bilde som fyller hele skjermen, med full vertikal oppløsning. En fjernsynstjeneste som er basert på overføring i 4:3-formatet, der bildet vises i «letterbox»-format (brevsprekkformat), og som ikke oppfyller ovennevnte minstekrav, betraktes ikke som en fjernsynstjeneste for bredskjerm i dette direktiv.

(\*) Denne EF-rettsakten, kunngjort i EFT nr. L 281 av 23.11.1995, s. 51, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 79/96 av 13. desember 1996 om endring av EØS-avtalens vedlegg II (Tekniske forskrifter, standarder, prøving og sertifisering) og vedlegg X (Audiovisuelle tjenester), se denne utgaven av EØS-tillegget til De Europeiske Fællesskaps Tidende.

(1) EFT nr. C 341 av 18.12.1993, s. 18, og EFT nr. C 321 av 18.11.1994, s. 4.

(2) EFT nr. C 148 av 30.5.1994, s. 1

(3) Europaparlamentsuttalelse av 19. april 1994 (EFT nr. C 128 av 9.5.1994, s. 54), Rådets felles holdning av 22. desember 1994 (EFT nr. C 384 av 31.12.1994, s. 36) og Europaparlamentsbeslutning av 13. juni 1995 (EFT nr. C 166 av 3.7.1995).

(4) EFT nr. L 142 av 25.5.1989, s. 1.

(5) EFT nr. L 363 av 13.12.1989, s. 30.

(6) EFT nr. L 298 av 17.10.1989, s. 23.

(7) EFT nr. L 137 av 20.5.1992, s. 17.

(8) ETSI-standard: ETS 300 352.

(9) ETSI-standard: ETS 300 250.

(10) EFT nr. L 196 av 5.8.1993, s. 48.

(11) Bildespesifikasjonene, herunder bredskjermformatet 16:9, er fastsatt i ITU-R-rekommandasjon 709.

Fjernsynstjenester leveres nå til hjemmene via jordbaserte systemer, satellittsystemer og kabelnett, og det er viktig at avanserte bredskjermtjenester gjøres tilgjengelige for et størst mulig antall seere.

Kabelfjernsynsnett og deres tekniske muligheter som fastsatt av medlemsstatene er i mange medlemsstater en viktig del av fjernsynsinfrastrukturen og vil være av avgjørende betydning for avanserte fjernsynstjenesters framtid.

Kabelfjernsynsanlegg som definert av medlemsstatene berøres ikke av dette direktiv.

For å skape effektiv konkurranse innen rammen av et fritt marked er det en nødvendig forutsetning at det fastsettes felles standarder for digital overføring av fjernsynssignaler via kabel, satellitt eller jordbaserte systemer. Dette målet nås best ved at oppgaven overdras til et anerkjent europeisk standardiseringsorgan, samtidig som det tas behørig hensyn til resultatene av den igangværende forhandlingsprosessen mellom aktørene i markedet med sikte på å oppnå enighet.

Slike standarder bør utarbeides i god tid før digitalfjernsynstjenester bringes på markedet.

Adgangskontroll spiller en stor rolle for forbrukere og leverandører av betalfjernsynstjenester og for innehavere av rettigheter til programmer.

Et bredt anlagt samråd med de berørte økonomiske aktører i det europeiske markedet har munnet ut i avtaler om en rekke spørsmål som gjelder adgangskontroll med hensyn til digitale betalfjernsynstjenester.

Operatører innen adgangskontrolltjenester bør være berettiget til avkastning på sine investeringer og på tjenestene de leverer til senderselskaper, slik at de anspores til å fortsette sine investeringer.

Det må gjøres obligatorisk i Fællesskapet å forsyne relevant forbrukerutstyr med den felles europeiske krypteringsalgoritmen for å sikre at alle leverandører av betalfjernsynstjenester i prinsippet kan levere sine programmer til alle brukere av denne typen tjenester i Fællesskapet.

Det er dessuten hensiktsmessig å fastsette bestemmelser om styring av adgangskontrollen ved kabelfjernsynsnettets hovedstasjon, og om at adgangskontrollteknologi kan framstilles av produsenter på lisens.

I det europeiske audiovisuelle, digitale miljø vil mulighetene for piratvirksomhet øke, noe som vil ha negative følger for operatører og programleverandører, og det blir stadig mer nødvendig å innføre og håndheve et effektivt regelverk på europeisk plan for å bekjempe piratvirksomhet.

I lys av denne markeds- og teknologiutviklingen bør direktiv 92/38/EØF oppheves og et nytt direktiv vedtas.

Teknologien for avanserte fjernsynstjenester utvikler seg raskt, og det er nødvendig med en felles strategi for å styre utviklingen. Dersom medlemsstatene hver for seg iverksetter forskjellige tiltak, vil det kunne føre til en uønsket oppsplitting av markedet for varer og tjenester og til dobbeltarbeid. Slike tiltak lar seg derfor bedre gjennomføre på fællesskapsplan.

I formannskapetets konklusjoner fra G7-konferansen om informasjonssamfunnet, som ble avholdt i Brussel 25. og 26. februar 1995, understrekes særlig behovet for rammeregler som sikrer åpen adgang til nettene og overholdelse av konkurransereglene -

## VEDTATT DETTE DIREKTIV:

### Artikkel 1

Medlemsstatene skal treffe hensiktsmessige tiltak for å fremme hurtig utvikling av avanserte fjernsynstjenester, herunder fjernsynstjenester for bredskjerm, høyoppløsningsfjernsynstjenester og fjernsynstjenester basert på fullt ut digitale overføringssystemer.

Medlemsstatene skal sørge for at det blir lettere å overføre allerede eksisterende fjernsynstjenester for bredskjerm i digitale nett som er åpne for allmennheten, særlig i henhold til direktiv 92/38/EØF og beslutning 93/424/EØF, for på denne måten å ivareta interessene til operatører og fjernsynsseere som har investert for å kunne produsere eller motta disse tjenestene.

### Artikkel 2

Alle fjernsynstjenester som overføres til fjernsynsseere i Fællesskapet via kabel, satellitt eller jordbaserte systemer, skal,

a) dersom de er i bredskjermformat med 625 linjer og ikke er fullt ut digitale, anvende overføringssystemet D2-MAC i skjermformatet 16:9 eller et overføringssystem i skjermformatet 16:9 som er helt kompatibelt med PAL eller SECAM.

En fjernsynstjeneste i bredskjermformat består av programmer som er produsert og redigert for visning i bredskjermformat.

Formatet 16:9 er referanseformatet for fjernsynstjenester for bredskjerm,

b) dersom de har høy oppløsning og ikke er fullt ut digitale, anvende overføringssystemet HD-MAC,

c) dersom de er fullt ut digitale, anvende et overføringssystem som bygger på standarder utarbeidet av et anerkjent europeisk standardiseringsorgan. I denne forbindelse omfatter et overføringssystem følgende elementer: behandling av programsignaler (kildekoding av lydsignaler, kildekoding av videosignaler, multipleksing av signaler) og tilpassing til overføringsmedier (kanalkoding, modulasjon og eventuelt energifordeling).

Fullt ut digitale overføringsnett som er åpne for allmennheten for distribuering av fjernsynstjenester, skal være i stand til å distribuere tjenester i bredskjermformat.

### Artikkel 3

Fjernsynsapparater med integrert bildeskjerm som målt diagonalt er større enn 42 cm, som markedsføres for salg eller utleie i Fellesskapet, skal være ustyrt med minst én kontakt for åpent grensesnitt (som bygger på standarder utarbeidet av et anerkjent europeisk standardiseringsorgan) slik at det er enkelt å kople til ytre enheter, særlig ytterligere dekodere og digitale mottakere.

### Artikkel 4

Følgende vilkår skal gjelde for adgangskontroll med hensyn til digitalfjernsynstjenester til fjernsynsseere i Fellesskapet, uansett overføringsmedium:

- a) Alt forbrukerutstyr som selges, leies ut eller på annen måte gjøres tilgjengelig i Fellesskapet, og som kan dekryptere digitale fjernsynssignaler, skal kunne
  - dekryptere slike signaler ved hjelp av den felles europeiske krypteringsalgoritmen, som administreres av et anerkjent europeisk standardiseringsorgan,
  - gjengi signaler som er overført ukodet, forutsatt at leieren, dersom utstyret er leid, overholder gjeldende leieavtale,
- b) adgangskontrollsystemer som anvendes på markedet i Fellesskapet, skal gjøre det teknisk mulig å foreta en kostnadseffektiv adgangsstyring ved kabelfjernsynsnettets hovedstasjon, slik at kabelnettoperatører på lokalt eller regionalt plan har full kontroll over de tjenester som bruker slike adgangskontrollsystemer,
- c) medlemsstatene skal treffe alle nødvendige tiltak for å sikre at operatører innen adgangskontrolltjenester, uansett overføringsmedium, som produserer og markedsfører tjenester for adgang til digitalfjernsynstjenester,
  - tilbyr alle senderselskaper, på rettfærdige, rimelige og ikke-diskriminerende vilkår, tekniske tjenester som gjør det mulig for fjernsynsseere som har mottatt dekode fra operatørene, å motta senderselskapenes digitalfjernsynstjenester, og at disse operatørene overholder fellesskapsrettens konkurranseregler, særlig i tilfeller der de har en dominerende stilling,
  - fører separat finansregnskap for virksomheten som operatør innen adgangskontrolltjenester.

Senderselskapene skal offentliggjøre en prisliste til bruk for fjernsynsseere, og denne listen skal ta hensyn til om det leveres tilhørende utstyr eller ikke.

Digitalfjernsynstjenester omfattes av disse bestemmelsene bare dersom de tilbudte tjenestene er i samsvar med Fellesskapets gjeldende regelverk,

- d) når innehavere av industriell eiendomsrett til adgangskontrollsystemer og -produkter gir lisens til produsenter av forbrukerutstyr, skal det skje på rettfærdige, rimelige og ikke-diskriminerende vilkår. Gis det lisens der det skal tas hensyn til tekniske og kommersielle faktorer, kan rettighetshavere ikke sette vilkår der det forbyr, forhindres eller frarådes at det samme produktet forsynes med
  - et standardisert grensesnitt som gjør det mulig å kople til flere andre adgangssystemer enn det foreliggende, eller
  - utstyr som er spesifikt for et annet adgangssystem, forutsatt at lisenstakeren oppfyller relevante og rimelige vilkår som for dennes vedkommende ivaretar sikkerheten for transaksjoner utført av operatører av adgangskontrollsystemer.

Fjernsynsapparater med integrert digital dekode skal kunne utstyres med en minst én standardisert kontakt som muliggjør tilkopling til den digitale dekodere av adgangskontrollsystemer og andre elementer som inngår i digitalfjernsynstjenester,

- e) uten at det berører de tiltak som Kommisjonen eller en medlemsstat kan treffe i henhold til traktaten, skal medlemsstatene påse at alle som er part i en uløst tvist om anvendelsen av bestemmelsene i denne artikkel, skal ha lett og i prinsippet billig adgang til egnede tvisteløsningsordninger, med sikte på at slike tvister kan løses på en rettfærdig, hurtig og oversiktlig måte.

Slike ordninger skal ikke være til hinder for at partene kan anlegge erstatningssak. Dersom Kommisjonen anmodes om å avgi uttalelse om anvendelsen av traktaten, skal den uttale seg snarest mulig.

### Artikkel 5

Fjernsynstjenester i bredskjermformatet 16:9 som definert i artikkel 2 som mottas og videresendes i kabelfjernsynssystemer, skal videresendes i slike systemer minst i bredskjermformatet 16:9.

### Artikkel 6

Innen 1. juli 1997 og deretter hvert annet år skal Kommisjonen gjennomgå vilkårene for gjennomføringen av dette direktiv og utviklingen i markedet for digitalfjernsynstjenester i hele Den europeiske union og framlegge en rapport for Europaparlamentet, Rådet og Den økonomiske og sosiale komité. Rapporten skal omhandle utviklingen i markedet, særlig utviklingen innen digital

teknologi og digitale tjenester, samt den tekniske og kommersielle utviklingen på markedet for adgangskontroll med hensyn til digitalfjernsynstjenester.

Kommisjonen skal om nødvendig framlegge for Rådet forslag om hvordan dette direktiv kan tilpasses utviklingen.

#### **Artikkel 7**

Direktiv 92/38/EØF oppheves ni måneder etter ikrafttredelsesdatoen for dette direktiv.

#### **Artikkel 8**

1. Medlemsstatene skal sette i kraft de lover og forskrifter som er nødvendige for å etterkomme dette direktiv, senest ni måneder etter at det er trådt i kraft. De skal umiddelbart underrette Kommisjonen om dette.

Disse bestemmelsene skal, når de vedtas av medlemsstatene, inneholde en henvisning til dette direktiv, eller det skal vises til direktivet når de kunngjøres. Nærmere regler for henvisningen fastsettes av medlemsstatene.

2. Medlemsstatene skal oversende Kommisjonen teksten til de internrettslige bestemmelser som de vedtar på det området dette direktiv omhandler.

#### **Artikkel 9**

Dette direktiv trer i kraft den dag det kunngjøres i *De Europeiske Fællesskaps Tidende*.

#### **Artikkel 10**

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Luxembourg, 24. oktober 1995.

For Europaparlamentet

**K. HÄNSCH**

President

For Rådet

**L. ATIENZA SERNA**

Formann

**EØS-KOMITEENS BESLUTNING****97/EØS/16/09****nr. 80/96  
av 13. desember 1996****om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport)****EØS-KOMITEEN HAR -**

under henvisning til avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, justert ved protokollen om justering av avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, heretter kalt avtalen, særlig artikkel 98, og

ut fra følgende betraktninger:

Avtalens vedlegg XIII er endret ved EØS-komiteens beslutning nr. 71/95 av 15. desember 1995 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport)<sup>(1)</sup>.

Rådsdirektiv 96/49/EF av 23. juli 1996 om tilnærming av lovgjevinga i medlemsstatane om jarnbanetransport av farleg gods<sup>(2)</sup> skal innlemmes i avtalen -

**BESLUTTET FØLGENDE:****Artikkel 1**

I avtalens vedlegg XIII etter nr. 42a (rådsdirektiv 95/18/EF) skal ny overskrift og nytt nr. 42b lyde:

“(iv) Teknisk harmonisering og sikkerhet

“42b. **396 L 0049:** Rådsdirektiv 96/49/EF av 23. juli 1996 om tilnærming av lovgjevinga i medlemsstatane om jarnbanetransport av farleg gods (EFT nr. L 235 av 17.9.1996, s. 25).”

**Artikkel 2**

Teksten til rådsdirektiv 96/49/EF på islandsk og norsk, som er vedlagt de respektive språkversjoner av denne beslutning, har samme gyldighet.

**Artikkel 3**

Denne beslutning trer i kraft 1. januar 1997, forutsatt at EØS-komiteen har mottatt alle meddelelser i henhold til avtalens artikkel 103 nr. 1.

**Artikkel 4**

Denne beslutning skal kunngjøres i EØS-avdelingen av og EØS-tillegget til De Europeiske Fellesskaps Tidende.

Utferdiget i Brussel, 13. desember 1996.

For EØS-komiteen

Formann

*H. Hafstein*

(<sup>1</sup>) EFT nr. L 57 av 7.3.1996, s. 37, og EØS-tillegget til EF-tidende nr. 11 av 7.3.1996, s. 14.

(<sup>2</sup>) EFT nr. L 235 av 17.9.1996, s. 25.

**RÅDSDIREKTIV 96/49/EF****av 23. juli 1996****om tilnærming av lovgjevinga i medlemsstatane om jarnbanetransport av farleg gods(\*)****RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNIONEN HAR -**

med tilvising til traktaten om skipinga av Det europeiske fællesskapet, særleg artikkel 75,

med tilvising til framlegget frå Kommisjonen<sup>(1)</sup>,

med tilvising til fråsegna frå Økonomi- og sosialutvalet<sup>(2)</sup>,

etter den framgangsmåten som er fastsett i artikkel 189 C i traktaten<sup>(3)</sup>, og

ut frå desse synsmåtene:

- 1) I dei seinare åra har jarnbanetransporten av farleg gods auka monaleg, og med det er faren for ulukker vorten større. Difor må det gjerast tiltak for å sikre at slik transport finn stad under tryggast moglege vilkår.
- 2) Alle medlemsstatane er part i konvensjonen om internasjonal jarnbanetraffikk (COTIF), der det er fastsett einsarta reglar for avtala om internasjonal transport av gods på jarnbanene (CIM) i tillegg B, der vedlegg 1 inneheld reglementet for internasjonal jarnbanetransport av farleg gods (RID). Konvensjonen har eit geografisk verkeområde som strekkjer seg utover Fællesskapet.
- 3) Konvensjonen omfattar ikkje innanlands jarnbanetransport av farleg gods. Difor er det viktig å sikre einsarta bruk av harmoniserte tryggleiksreglar i heile Fællesskapet. Den beste måten å oppnå dette på er å tilpasse lovgjevinga i medlemsstatane til RID.
- 4) I samsvar med nærleiksprinsippet må desse lovgjevingane tilnærmast for å sikre eit høgt tryggleiksnivå i nasjonal og internasjonal transport, for å fjerne konkurransevriding, ved å lette det frie varebyttet og den frie rørsla for tenester i heile Fællesskapet, og for å sikre samanhengen med andre fællesskapsføresegner.

(\*) Denne EF-rettsakten, kunngjort i EFT nr. L 235 av 17.9.1996, s. 25, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 80/96 av 13. desember 1996 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se denne utgaven av EØS-tillegget til De Europeiske Fællesskaps Tidende.

<sup>(1)</sup> TEF nr. C 389 av 31.12.1994, s. 15, og det endra framlegget som vart sendt over 3. oktober 1995 (enno ikkje offentliggjort i TEF).

<sup>(2)</sup> TEF nr. C 236 av 11.9.1995, s. 36.

<sup>(3)</sup> Europaparlamentsfråsegn av 13. juli 1995 (TEF nr. C 249 av 25.9.1995, s. 138), felles haldning frå Rådet av 8. desember 1995 (TEF nr. C 356 av 30.12.1995, s. 34) og europaparlamentsavgjerd av 16. april 1966 (TEF nr. C 141 av 13.5.1996, s. 51).

5) Føresegnene i dette direktivet rører ikkje ved den skyldnaden som Fællesskapet og medlemsstatane har teke på seg, til å freiste å få i stand ei framtidig harmonisering av klassifikasjonssystema for farlege stoff, i samsvar med dei måla som vart fastsette i kapittel 19 i Agenda 21 under UNCED-konferansen (Konferansen til Dei sameinte nasjonane om miljø og utvikling) i Rio de Janeiro i juni 1992.

6) Det finst enno ikkje noko særskilt regelverk i Fællesskapet som regulerer tryggleiksvilkåra ved transport av biologiske agensar og genmodifiserte mikroorganismar, som er omfatta av direktiv 90/219/EØF<sup>(4)</sup>, 90/220/EØF<sup>(5)</sup> og 90/679/EØF<sup>(6)</sup>.

7) Føresegnene i dette direktivet rører ikkje ved bruken av andre fællesskapsføresegner om tryggleiken for arbeidstakarar og miljøvern.

8) Medlemsstatane må kunne nytte særskilde trafikkreglar for jarnbanetransport av farleg gods på territoriet sitt.

9) Når det gjeld innanlands jarnbanetransport av farleg gods, bør medlemsstatane inntil vidare kunne halde fram med å nytte reglar som er i samsvar med rekommendasjonane frå Dei sameinte nasjonane om transport av farleg gods med ulike transportsystem, i den grad RID enno ikkje er harmonisert med desse reglane, noko som vil gjere det enklare å transportere farleg gods med fleire transportsystem.

10) Kvar medlemsstat bør framleis ha rett til å regulere eller forby innanlands jarnbanetransport av visse typar farleg gods av grunnar som ikkje gjeld tryggleiken.

11) Det bør takast omsyn til dei strengare tryggleikstiltaka som vert nytta i tunnelen under Den engelske kanalen på grunn av særprega hans, særleg laupet og lengda, og medlemsstatane bør kunne innføre tiltak av same type dersom det skulle kome opp liknande tilfelle. Visse medlemsstatar bør kunne nytte strengare standardar for transportmateriellet på grunn av omgjevnadstemperaturen i desse statane.

<sup>(4)</sup> TEF nr. L 117 av 8.5.1990, s. 1. Direktivet endra ved kommisjonsdirektiv 94/51/EF (TEF nr. L 297 av 18.11.1994, s. 29).

<sup>(5)</sup> TEF nr. L 117 av 8.5.1990, s. 15. Direktivet endra ved kommisjonsdirektiv 94/15/EF (TEF nr. L 103 av 22.4.1994, s. 20).

<sup>(6)</sup> TEF nr. L 374 av 31.12.1990, s. 1. Direktivet sist endra ved kommisjonsdirektiv 95/30/EF (TEF nr. L 155 av 6.7.1995, s. 41).

- 12) Av omsyn til omfanget av dei investeringane som er naudsynste i denne sektoren, bør det fastsetjast ein overgangsperiode, slik at medlemsstatane inntil vidare kan halde fram med å nytte visse særlege nasjonale føresegner om krav til konstruksjon eller bruk av tankar, andre romfang og emballasje eller til bruk av innsatskodar.
- 13) Innføringa av teknologiske og industrielle nyvinningar må ikkje hindrast, og det bør fastsetjast mellombels unntak for dette føremålet.
- 14) Etter føresegnene i RID kan statane gjere avtaler som vik av frå RID, og det er gjort mange tosidige avtaler mellom medlemsstatane som hindrar retten til å yte tenester når det gjeld transport av farleg gods. Det bør vere mogleg å unngå slike avvik dersom det vert teke med naudsynste føresegner om dette i vedlegget til dette direktivet. Det bør fastsetjast ein overgangsperiode der medlemsstatane kan halde fram med å nytte noverande avtaler seg imellom.
- 15) Jarnbanetransport av farleg gods til eller frå ein tredjestat kan tillatast dersom transporten vert utført i samsvar med føresegnene i RID. Når det gjeld transport til og frå dei republikane i det tidlegare Sovjetunionen som ikkje er part i COTIF, kan medlemsstatane likevel vedta høvelege tiltak for transporten for å oppnå eit tryggleiksnivå som svarar til det som er fastsett i RID.
- 16) Dette direktivet bør snøgt kunne tilpassast den tekniske utviklinga, særleg ved å vedta nye føresegner som vert fastsette innanfor ramma av RID. Difor bør det skipast eit utval og fastsetjast ein framgangsmåte for nært samarbeid mellom medlemsstatane og Kommisjonen i utvalet -
- togtrafikk,
  - plassering av godsvogner i tog i innanlands trafikk,
  - driftsreglar for transportrelaterte operasjonar, t.d. spor-skifting og parkering,
  - opplæring av personell og forvalting av opplysningar om farleg gods som vert transportert,
  - særlege reglar for transport av farleg gods i passasjertog.

## Artikkel 2

I dette direktivet tyder

- «RID» reglementet for internasjonal jarnbanetransport av farleg gods, som er oppført som vedlegg I til tillegg B til konvensjonen om internasjonal jarnbanetraffikk (COTIF), med endringar,
- «CIM» dei einsarta reglane for avtala om internasjonal transport av gods på jarnbanene, som er oppført som tillegg B til konvensjonen om internasjonal jarnbanetraffikk (COTIF), med endringar,
- «farleg gods» stoff og saker som det er forbode å transportere med jarnbane, eller som det er tillate å transportere med jarnbane berre på visse vilkår etter vedlegget til dette direktivet,
- «transport» all jarnbanetransport av farleg gods som heilt eller delvis vert utført på territoriet til ein medlemsstat, medrekna lasting, lossing, omlasting til eller frå eit anna transportsystem og alt opphald grunna transportvilkåra i medhald av vedlegget til dette direktivet, med atterhald for lovgjevinga i medlemsstatane om det ansvaret som følgjer av slik verksemd. Definisjonen omfattar ikkje transport som finn stad på området til eit føretak.

## VEDTEKE DETTE DIREKTIVET:

### KAPITTEL 1

#### Verkeområde

##### Artikkel 1

1. Dette direktivet skal nyttast på jarnbanetransport av farleg gods i medlemsstatane eller mellom medlemsstatane. Medlemsstatane kan likevel frå verkeområdet for dette direktivet ta unna transport av farleg gods med transportmateriell som tilhøyrer dei væpna styrkane, eller som høyrer inn under ansvarsområdet deira.
2. Føresegnene i dette direktivet rører likevel ikkje ved den retten som medlemsstatane har, så sant dei rettar seg etter fællesskapsretten, til å fastsetje særlege tryggleikskrav til nasjonal eller internasjonal jarnbanetransport av farleg gods, i den grad vedlegget til dette direktivet ikkje dekkjer det aktuelle området, særleg med omsyn til:

##### Artikkel 3

1. Farleg gods som det er forbode å transportere etter føresegnene i vedlegget, kan med atterhald for artikkel 6 ikkje transporterast med jarnbane.
2. Dersom det ikkje er fastsett noko anna i dette direktivet, og utan at det rører ved reglane for tilgjenge til marknaden for jarnbaneføretak eller ved dei allmenne reglane for jarnbanetransport av gods, skal jarnbanetransport av farleg gods tillatast dersom han stettar dei reglane som er fastsette i vedlegget.

## KAPITTEL II

## Unntak, restriksjonar og fritak

## Artikkel 4

Ein medlemsstat kan i samband med innanlands jarnbanetransport på territoriet sitt halde fram med å nytte føresegner i den nasjonale lovgjevinga om jarnbanetransport av farleg gods som er i samsvar med rekommandasjonane frå Dei sameinte nasjonane om transport av farleg gods, fram til vedlegget til dette direktivet vert endra slik at det er i samsvar med dei førnemnde rekommandasjonane. Medlemsstaten skal melde frå til Kommissjonen om dette.

## Artikkel 5

1. Med atterhald for andre fællesskapsføresegner skal medlemsstatane framleis ha rett til å regulere eller forby transport av visse typar farleg gods på territoriet sitt, men berre av grunnar som ikkje gjeld tryggleiken under transporten, og som særleg er knytte til nasjonal tryggleik eller til miljøvern.
- 2.a) Når det gjeld transport gjennom tunnelen under Den engelske kanalen, kan Frankrike og Det sameinte kongeriket innføre strengare føresegner enn dei som er fastsette i vedlegget. Det skal gjevast melding om slike føresegner til Kommissjonen, som skal melde frå til dei andre medlemsstatane.
- b) Dersom ein medlemsstat finn at det bør nyttast strengare føresegner på territoriet hans for transport gjennom tunnelar som har liknande særpreg som tunnelen under Den engelske kanalen, skal han melde frå til Kommissjonen om dette. Etter den framgangsmåten som er fastsett i artikkel 9, skal Kommissjonen avgjere om den aktuelle tunnelen har liknande særpreg. Føresegner som vert vedtekne av ein medlemsstat, skal meldast til Kommissjonen, som skal melde frå til dei andre medlemsstatane.
- c) Dersom omgjevnadstemperaturen i ein medlemsstat jamleg er lågare enn  $\pm 20^{\circ}\text{C}$ , kan han fastsetje strengare standardar for driftstemperatur for materiell som er meint til bruk i innanlands jarnbanetransport av farleg gods på territoriet hans, fram til det vert teke inn i vedlegget føresegner om høvelege referansetemperaturar for visse klimasoner.
3. Dersom ein medlemsstat etter ei ulukke eller hending finn at dei gjeldande tryggleiksføresegnene ikkje strekk til for å redusere farane ved transporten, og at det straks bør gjerast tiltak, skal han alt på planleggingsstadiet melde frå til Kommissjonen om dei planlagde tiltaka. Etter den framgangsmåten som er fastsett i artikkel 9, skal Kommissjonen avgjere om tiltaka kan setjast i verk, og kor lenge dei skal gjelde.

4. Medlemsstatane kan halde fram med å nytte alle nasjonale føresegner som 31. desember 1996 er i kraft for transport og emballering av stoff som inneheld dioksin eller furan.

## Artikkel 6

1. Når transportstrekninga omfattar sjø- eller lufttransport, kan medlemsstatane på territoriet sitt tillate jarnbanetransport av farleg gods som er klassifisert, emballert og merkt i samsvar med internasjonale krav til sjø- eller lufttransport.

Når ei nasjonal eller internasjonal transportstrekning omfattar sjøtransport, kan medlemsstatane nytte føresegner som utfyller føresegnene i vedlegget, slik at det vert teke omsyn til internasjonale reglar for sjøtransport, medrekna internasjonale reglar for ferjetransport.

2. Dei føresegnene i vedlegget som gjeld utforminga av transportdokument og kva språk som skal nyttast til merking eller i dei naudsynte transportdokumenta, skal ikkje nyttast på transport som er avgrensa til territoriet til éin medlemsstat. Ein medlemsstat kan gje løyve til at det vert nytta andre dokument og språk enn dei som er nemnde i vedlegget, ved transport som er avgrensa til territoriet hans.
3. Ein medlemsstat kan gje løyve til at det på territoriet hans vert nytta jarnbanevogner som er bygde før 1. januar 1997 og ikkje stettar føresegnene i dette direktivet, dersom dei er bygde i samsvar med dei nasjonale føresegnene som er i kraft 31. desember 1996, og vert haldne ved like på eit nivå som stettar tryggleikskrava.
4. Ein medlemsstat kan halde fram med å nytte nasjonale føresegner i kraft 31. desember 1996 som gjeld bygging av, bruk av og transportvilkår for nye tankar og andre nye romfang, slik det er definert i klasse 2 i vedlegget, og som vik av frå føresegnene i dette vedlegget, fram til det i vedlegget vert lagt til tilvisingar til standardar for bygging og bruk av tankar og andre romfang som er like bindande som føresegnene i vedlegget, men berre fram til seinast 31. desember 1998. Tankar og andre romfang som er produserte før 1. januar 1999, og som vert haldne ved like på eit nivå som stettar tryggleikskrava, kan framleis nyttast på dei opphavlege vilkåra.
5. Ein medlemsstat kan halde fram med å nytte nasjonale føresegner som vik av frå dei føresegnene som er fastlagde i vedlegget, når det gjeld referansetemperaturen for transport av flytande gassar eller blandingar av flytande gassar på territoriet hans, fram til det vert innarbeidd føresegner om høvelege referansetemperaturar for visse klimasoner i dei europeiske standardane, og fram til det vert lagt til tilvisingar til desse i vedlegget.



6. Medlemsstatane kan for transport på territoriet sitt tillate bruk av emballasje som er produsert, men ikkje godkjend i samsvar med RID før 1. januar 1997, på dei vilkåra at emballasjen er merkt med produksjonsdato, at han stettar dei prøvingskrava som er fastsette i nasjonale føresegnar i kraft 31. desember 1996, og at han vert halden ved like på eit nivå som stettar dei aktuelle tryggleikskrava (medrekna eventuell prøving og inspeksjon), etter følgjande ordning: store bulkkonteinarar av metall og metallfat med eit volum på minst 50 liter kan nyttast i høgst 15 år frå produksjonsdatoen; andre typar metallemballasje og all plastemballasje kan nyttast i høgst fem år frå produksjonsdatoen, men ikkje lenger enn til 31. desember 1998.

7. Ein medlemsstat kan fram til 31. desember 1998 tillate transport på territoriet sitt av visse typar farleg gods som er emballert før 1. januar 1997, på det vilkåret at godset er klassifisert, emballert og merkt i samsvar med dei krava som er fastsette i dei nasjonale føresegnene som er i kraft før 1. januar 1997.

8. Medlemsstatane kan for innanlands jarnbanetransport på territoriet sitt halde fram med å nytte føresegnar i den nasjonale lovgjevinga som er i kraft 31. desember 1996 og gjeld påføring av ein innsatskode, i staden for det farenummeret som er fastsett i vedlegget.

9. Etter samråd med Kommisjonen kan medlemsstatane halde fram med å nytte føresegnar som er mindre strenge enn dei som er fastsette i vedlegget, når det gjeld jarnbanetransport på territoriet deira av små mengder av visse typar farleg gods, bortsett frå stoff med middels eller høg radioaktivitet.

10. Ein medlemsstat kan på territoriet sitt tillate transport av farleg gods i særskilde høve, transport som er forboden etter føresegnene i vedlegget, eller transport som vert gjennomført på andre vilkår enn dei som er fastsette i vedlegget.

11. Dette direktivet rører ikkje ved den retten som medlemsstatane har, så sant dei rettar seg etter fællesskapsretten, til etter samråd med Kommisjonen å tillate jamleg transport på særskilt utpeikte strekningar på territoriet sitt av farleg gods som utgjer ein del av ein fastlagd industriell prosess, sjølv om slik transport er forboden etter føresegnene i vedlegget eller vert gjennomført på andre vilkår enn dei som er fastsette i vedlegget, dersom transporten er av lokal karakter og er underlagd streng kontroll på klart fastlagde vilkår.

12. På det vilkåret at tryggleiken ikkje vert sett til side, kan medlemsstatane gjere mellombels unntak frå føresegnene i vedlegget for å utføre prøver på territoriet sitt som er naudsynte for å endre føresegnene med sikte på å tilpasse dei til den tekniske og industrielle utviklinga. Det skal gjevast melding om dette til Kommisjonen, som skal melde frå til dei andre medlemsstatane.

Dei mellombels unntaka, som dei rette styresmaktene i medlemsstatane skal verte samde om på grunnlag av vedlegget,

skal fastleggjast i ei fleirsidig avtale som den styresmakta som tek initiativet til avtala, skal gjere framlegg om for dei rette styresmaktene i alle medlemsstatane. Det skal meldast frå til Kommisjonen om dette.

Dei unntaka som er nemnde i første og andre leddet, skal nyttast utan å gjere skilnad på grunnlag av nasjonaliteten eller etableringsstaden til avsendaren, transportøren eller mottakaren; unntaka skal gjelde i høgst fem år og kan ikkje lengjast.

13. Ein medlemsstat kan fram til seinast 31. desember 1998 nytte noverande avtaler med andre medlemsstatar utan å gjere skilnad på grunnlag av nasjonaliteten eller etableringsstaden til avsendaren, transportøren eller mottakaren. Alle framtidige unntak skal vere i samsvar med nr. 12.

14. I samsvar med fællesskapsretten rører dette direktivet ikkje ved den retten som medlemsstatane har, til etter samråd med Kommisjonen å tillate transport av farleg gods på mindre strenge vilkår enn dei som er fastsette i vedlegget til dette direktivet, når det gjeld lokal transport over korte avstandar innanfor hamneområde, lufthamn område eller industrianleggsområde.

## Artikkel 7

1. Med atterhald for nasjonale føresegnar eller fællesskapsføresegnar om tilgjenge til marknaden skal jarnbanetransport av farleg gods mellom territoriet til Fællesskapet og tredjestatar tillatast dersom transporten er i samsvar med føresegnene i RID.

2. Dette direktivet rører ikkje ved den retten som medlemsstatane har, til etter å ha meldt frå til Kommisjonen å vedta for territoriet sitt reglar for jarnbanetransport av farleg gods til og frå dei republikkane i det tidlegare Sovjetunionen som ikkje er part i COTIF. Slike reglar skal gjelde berre for jarnbanetransport av farleg gods (som stykk gods, i bulk eller i tankar) i jarnbanevogner som er godkjende av ein stat som ikkje er part i COTIF. Dei medlemsstatane det gjeld, skal ved hjelp av føremålstenlege tiltak og pålegg sikre at tryggleiksnivået svarar til det som er fastsett i RID. For visse medlemsstatar skal føresegnene i dette nummeret gjelde berre for tankvogner.

## KAPITTEL III

### Slutføresegnar

## Artikkel 8

Endringar som er naudsynte for å tilpasse vedlegget til den vitskapelege og tekniske utviklinga på dei områda som dette direktivet omfattar, særleg som følgje av nye føresegnar i RID, skal vedtakast etter den framgangsmåten som er fastsett i artikkel 9.

**Artikkel 9**

1. Kommisjonen skal få hjelp av Utvalet for transport av farleg gods, som vart skipa ved artikkel 9 i direktiv 94/55/EF(1) og heretter vert kalla «utvalet», og som er samansett av representantar for medlemsstatane og vert leidd av ein representant for Kommisjonen.

2. Representanten for Kommisjonen skal leggje fram for utvalet eit utkast til tiltak som skal gjerast. Utvalet skal kome med ei fråsegn om utkastet innan ein frist som leiaren kan fastsetje etter kor mykje saka hastar. Fråsegna skal gjevast med det fleirtalet som artikkel 148 nr. 2 i traktaten fastset for avgjerder som Rådet skal ta etter framlegg frå Kommisjonen. Ved røysting i utvalet skal røystene til representantane for medlemsstatane ha den vekta som den nemnde artikkelen fastset. Leiaren skal ikkje røyste.

3. a) Kommisjonen skal vedta dei planlagde tiltaka dersom dei er i samsvar med fråsegna frå utvalet.

b) Dersom dei planlagde tiltaka ikkje er i samsvar med fråsegna frå utvalet eller det ikkje er gjeve noka fråsegn, skal Kommisjonen straks gjere framlegg for Rådet om tiltak som skal gjerast. Rådet skal ta avgjerda si med kvalifisert fleirtal.

Dersom Rådet ikkje har teke noka avgjerd innan tre månader etter at framlegget vart gjort, skal Kommisjonen vedta dei framlagde tiltaka.

**Artikkel 10**

1. Medlemsstatane skal setje i kraft dei lovene og forskriftene som er naudsynte for å rette seg etter dette direktivet, innan 1. januar 1997. Dei skal straks melde frå til Kommisjonen om dette.

Når desse føresegnene vert vedtekne av medlemsstatane, skal dei ha ei tilvising til dette direktivet, eller det skal visast til direktivet når dei vert kunngjorde. Medlemsstatane fastset korleis tilvisinga skal gjerast.

2. Medlemsstatane skal sende Kommisjonen teksta til dei internrettslege føresegnene som dei vedtek på det området som dette direktivet omfattar.

**Artikkel 11**

Dette direktivet tek til å gjelde den dagen det vert kunngjort i *Tidend for Dei europeiske fællesskapa*.

**Artikkel 12**

Dette direktivet er retta til medlemsstatane.

Utferda i Brussel, 23. juli 1996.

For Rådet

**I. YATES**

Formann

## VEDLEGG

**Reglement for internasjonal jernbanetransport av farleg gods (RID), slik det gjeld frå 1. januar 1995, med den føresetnaden at «stater som har undertegnet» og «statene eller jernbanene» vert bytte ut med «medlemsstat».**

*NB!* Utgåvene på dei offisielle språka til Fællesskapet vil verte kunngjorde så snart det ligg føre ei konsolidert tekst på desse språka.

\*  
\*   \*

I dette vedlegget tyder «fraktbrev» eit CIM-fraktbrev som vert nytta i internasjonal transport, utan at dette rører ved den retten som medlemsstatane har, til å nytte eit tilsvarande dokument for transport som ikkje er omfatta av CIM. Bruken av «ADR» i margnummer 15 i dette vedlegget skal dessutan ikkje røre ved den retten som medlemsstatane har, til i innanlands trafikk å tillate jernbanetransport av veggåande køyretøy etter nasjonale føresegner som er fastsette i medhald av direktiv 94/55/EF.

**EØS-KOMITEENS BESLUTNING****97/EØS/16/10****nr. 81/96  
av 13. desember 1996****om endring av EØS-avtalens vedlegg XX (Miljø)****EØS-KOMITEEN HAR -**

under henvisning til avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, justert ved protokollen om justering av avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, heretter kalt avtalen, særlig artikkel 98, og

ut fra følgende betraktninger:

Avtalens vedlegg XX er endret ved EØS-komiteens beslutning nr. 68/96 av 27. november 1996 om endring av EØS-avtalens vedlegg XX (Miljø)<sup>(1)</sup>.

Kommisjonsvedtak 96/461/EF av 11. juli 1996 om fastsetjing av miljøkriteria for tildeling av fellesskapsmiljømerket til vaskemaskiner<sup>(2)</sup> skal innlemmes i avtalen -

**BESLUTTET FØLGENDE:****Artikkel 1**

Avtalens vedlegg XX nr. 2c (kommisjonsvedtak 93/430/EØF) skal erstattes med følgende:

“2c. **396 D 0461**: Kommisjonsvedtak 96/461/EF av 11. juli 1996 om fastsetjing av miljøkriteria for tildeling av fellesskapsmiljømerket til vaskemaskiner (EFT nr. L 191 av 1.8.1996, s. 56).”

**Artikkel 2**

Teksten til kommisjonsvedtak 96/461/EF på islandsk og norsk, som er vedlagt de respektive språkversjoner av denne beslutning, har samme gyldighet.

**Artikkel 3**

Denne beslutning trer i kraft 1. januar 1997, forutsatt at EØS-komiteen har mottatt alle meddelelser i henhold til avtalens artikkel 103 nr. 1. Den får anvendelse fra 1. juli 1996.

**Artikkel 4**

Denne beslutning skal kunngjøres i EØS-avdelingen av og EØS-tillegget til De Europeiske Fellesskaps Tidende.

Utferdiget i Brussel, 13. desember 1996.

For EØS-komiteen

Formann

*H. Hafstein*

(<sup>1</sup>) EFT nr. L 71 av 13. 3. 1997, s. 41, og EØS-tillegget til EF-tidende nr. 11 av 13. 3. 1997, s. 60.

(<sup>2</sup>) EFT nr. L 191 av 1.8.1996, s. 56.

## KOMMISJONSVEDTAK

av 11. juli 1996

### om fastsetjing av miljøkriteria for tildeling av fellesskapsmiljømerket til vaskemaskiner(\*)

(96/461/EF)

#### KOMMISJONEN FOR DEI EUROPEISKE FELLESSKAPA HAR -

med tilvising til traktaten om skipinga av Det europeiske fellesskapet,

med tilvising til rådsforordning (EØF) nr. 880/92 av 23. mars 1992 om en fellesskapsordning for tildeling av miljømerke<sup>(1)</sup>, særleg artikkel 5 nr. 1 andre leddet, og

ut frå desse synsmåtane:

I medhald av artikkel 5 nr. 1 første leddet i forordning (EØF) nr. 880/92 skal vilkåra for tildeling av fellesskapsmiljømerket fastsetjast for kvar produktgruppe.

I artikkel 10 nr. 2 i forordning (EØF) nr. 880/92 er det fastsett at den innverknaden som eit produkt har på miljøet, skal vurderast ut frå dei særskilde kriteria for produktgruppene.

Kommisjonen har ved vedtak 93/430/EØF<sup>(2)</sup> fastsett miljøkriterium for tildeling av fellesskapsmiljømerket til vaskemaskiner som etter artikkel 3 i det nemnde vedtaket skal gjelde fram til 30. juni 1996.

For at produsentar og importørar av vaskemaskiner framleis skal kunne ta del i fellesskapsordninga for tildeling av miljømerke, bør det gjerast eit nytt vedtak der miljøkriteria for denne produktgruppa vert fastsette for eit nytt tidsrom på tre år rekna frå det tidspunktet då dei førre kriteria slutta å gjelde. For at miljøkriteria skal gjelde utan avbrot, bør dette vedtaket gjelde frå 1. juli 1996.

Dei kriteria som vart fastsette ved vedtak 93/430/EØF, bør reviderast, slik at prøvemetodane for og klassifiseringa av energiforbruk og vaskeevne kan uttrykkjast på ein måte som er i samsvar med kommisjonsdirektiv 95/12/EF av 23. mai 1995 om gjennomføringsreglar for rådsdirektiv 92/75/EØF med omsyn til energimerking av hushaldsvaskemaskiner<sup>(3)</sup>, og slik at krava til

forbruk av energi og vatn kan tilpassast teknologiske nyvinningar og marknadsutviklinga.

samsvar med artikkel 6 i forordning (EØF) nr. 880/92 har Kommisjonen rådspurt dei viktigaste interessegruppene i eit samrådsforum.

Dei tiltaka som er fastsette i dette vedtaket, er i samsvar med fråsegna frå det utvalet som er skipa i medhald av artikkel 7 i forordning (EØF) nr. 880/92 -

#### GJORT DETTE VEDTAKET:

##### Artikkel 1

Produktgruppa som dette vedtaket omfattar, vert definert på følgjande måte:

«vaskemaskiner med ilegg framme eller på toppen som vert selde til ålmenta, bortsett frå vaskemaskiner med åtskilde tromlar for vasking og sentrifugering og kombinerte vaskemaskiner/tørketromlar», og vert heretter kalla «produktgruppa».

##### Artikkel 2

Den innverknaden som produktgruppa har på miljøet, skal vurderast ut frå dei særskilde miljøkriteria som er oppførde i vedlegget.

##### Artikkel 3

Definisjonen av og dei særskilde kriteria for produktgruppa skal gjelde frå 1. juli 1996 til 30. juni 1999.

##### Artikkel 4

For administrative føremål vert produktgruppa tildelt kodennummeret «001».

##### Artikkel 5

Dette vedtaket er retta til medlemsstatane.

Utfërda i Brussel, 11. juli 1996.

For Kommisjonen

**Ritt BJERREGAARD**

Medlem av Kommisjonen

(\*) Denne EF-rettsakten, kunngjort i EFT nr. L 191 av 1.8.1996, s. 56, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 81/96 av 13. desember 1996 om endring av EØS-avtalens vedlegg XX (Miljø), se denne utgaven av EØS-tillegget til De Europeiske Fællesskaps Tidende.

<sup>(1)</sup> TEF nr. L 99 av 11.4.1992, s. 1.

<sup>(2)</sup> TEF nr. L 198 av 7.8.1993, s. 35.

<sup>(3)</sup> TEF nr. L 136 av 21.6.1995, s. 1.

## VEDLEGG

### MÅLSETJING

For at vaskemaskiner skal kunne tildelast miljømerket, må dei stette kriteria i dette vedlegget, som har som mål å

- redusere miljøskadar eller -risiko som følgje av energiforbruk (global oppvarming, forsuring, utarming av ressursar som ikkje kan fornyast) ved å minske energiforbruket,
- redusere miljøskadar som følgje av bruk av naturressursar ved å minske vassforbruket,
- redusere vassureining ved å hindre unødvendig vaskemiddeltap.

Kriteria skal òg fremje best mogleg bruk og gjere forbrukarane meir medvitne om vern av miljøet.

Dessutan skal attvinning av maskinene fremjast ved at plastkomponentar vert merkte.

### HOVUDKRITERIUM

#### 1. Spare energi

Ved ei EN 60456-prøve skal maskina ha eit elektrisitetsforbruk på høgst 0,23 kWh per kilo tøy ved bruk av det same normalprogrammet for bomullsvask ved 60 °C som vart valt for kommisjonsdirektiv 95/12/EF.

Maskina stettar då krava til energieffektivitetsklasse A og B, slik det er definert i vedlegg IV til direktiv 95/12/EF.

#### 2. Spare vatn

Ved ei EN 60456-prøve skal maskina ha eit vassforbruk på høgst 15 liter vatn per kilo tøy ved bruk av det same normalprogrammet for bomullsvask ved 60 °C som vart valt for direktiv 95/12/EF.

#### 3. Hindre vaskemiddeltap

Maskina skal ha eit vaskemiddeltap på høgst 5 % ved ei IEC 456:1994-prøve der vaskemiddelet vert tilført gjennom vaskemiddelskuffen.

### KRITERIUM FOR BEST MOGLEG BRUK

#### 4. Rettleie brukaren

1. Maskina skal ha merking som tydeleg syner korleis ho bør innstillast alt etter tekstiltype og vasketilvising.
2. Maskina skal ha merking som tydeleg syner program og val som sparar energi og vatn.
3. Bruksretteleinga for maskina skal gje råd om miljøvenleg bruk, særleg
  - råd om rett installasjon og, dersom maskina kan fyllast med varmt vatn, råd med omsyn til den energikjelda som vert nytta til oppvarming av vatn til hushaldsbruk,
  - råd om heller å vaske med full maskin enn med redusert tøymengd når det er mogleg, med eitt eller fleire tydelege døme på ei typisk full tøymengd,
  - råd om tilpassing av vaskemiddelmengda etter kor hardt vatnet er, etter tøymengd og etter kor skite tøyet er,

- opplysningar om energi- og vassforbruket til maskina ved ulike temperaturinnstillingar og tøymengder og ved fylling med varmt eller kaldt vatn, dersom dette kan veljast,
- råd om rett sortering av tekstilar, om høveleg vasketemperatur etter tekstiltype, der det òg skal gå fram at det ved bruk av moderne vaskemiddel og moderne maskiner oftast ikkje lenger er naudsynt å vaske med høge temperaturar,
- opplysningar om tilfelle der førevask kan vere naudsynt, dersom eit slik val ligg føre,
- opplysningar om at maskina er framstilt av delar og materiale som kan nyttast om att og/eller attvinnast,
- råd til forbrukaren om å gjere seg kjend med og nytte seg av dei gjeldande ordningane for avfallshandtering når vaskemaskina skal kasserast.

#### 5. **Fremje attvinning**

Når plastdelar i maskina er nytta i komponentar på over 50 g, skal dei ha varig merking som syner kva materiale dei er framstilte av. Dei korrekte forkortingane som skal nyttast for materiala, er: 1. PET, 2. HDPE, 3. PVC, 4. LDPE, 5. PP, 6. PS, 7. alle andre typar plast i samsvar med ISO-standard 1043.

### **KRITERIUM FOR YTEEVNE**

#### 6. **Vaske effektivt**

Ved ei EN 60456-prøve skal maskina ha ein vaskeevneindeks på minst 0,94 ved bruk av det same normalprogrammet for bomullsvask ved 60 °C som vart valt for direktiv 95/12/EF.

Maskina stettar då krava til vaskeevneklasse A, B, C eller D, slik det er definert i vedlegg IV til direktiv 95/12/EF.

#### 7. **Skylje effektivt**

Maskina skal ha ei skyljeevne som svarar til minst 30 fortynningar, slik det er definert i IEC 456:1994.

#### 8. **Gje opplysningar om støy**

Opplysningar om støynivået for maskina ved vasking og sentrifugering skal gjevast på ein slik måte at dei er godt synlege for forbrukaren.

Dette skal gjerast ved å ta med opplysningane på energiforbruksetiketten.

Prøvemethodane i standard EN 60704-2-4 og EN 60704-3 skal nyttast ved måling av støy.

### **OPPLYSNINGAR TIL FORBRUKAREN**

Teksta nedanfor skal vere påført slik at ho er godt synleg for forbrukaren (ved sida av etiketten dersom det er mogleg):

- «Produkt som stettar miljøkriteria i fellesskapsordninga for tildeling av miljømerke med omsyn til redusert
  - energiforbruk,
  - vassforbruk,
  - vassureining.»
- «Bruksrettleiinga inneheld fleire opplysningar om korleis innverknaden på miljøet kan gjerast minst mogleg».

**EØS-KOMITEENS BESLUTNING****97/EØS/16/11****nr. 82/96  
av 13. desember 1996****om endring av EØS-avtalens vedlegg XX (Miljø)****EØS-KOMITEEN HAR -**

under henvisning til avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, justert ved protokollen om justering av avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, heretter kalt avtalen, særlig artikkel 98, og

ut fra følgende betraktninger:

Avtalens vedlegg XX er endret ved EØS-komiteens beslutning nr. 68/96 av 27. november 1996 om endring av EØS-avtalens vedlegg XX (Miljø)<sup>(1)</sup>.

Kommisjonsvedtak 96/467/EF av 16. juli 1996 om fastsetjing av miljøkriteria for tildeling av fellesskapsmiljømerket til kopieringspapir<sup>(2)</sup> skal innlemmes i avtalen -

**BESLUTTET FØLGENDE:****Artikkel 1**

I avtalens vedlegg XX etter nr. 2ej (kommisjonsvedtak 96/337/EF) skal nytt nr. 2ek lyde:

“2ek. **396 D 0467:** Kommisjonsvedtak 96/467/EF av 16. juli 1996 om fastsetjing av miljøkriteria for tildeling av fellesskapsmiljømerket til kopieringspapir (EFT nr. L 192 av 2.8.1996, s. 26).”

**Artikkel 2**

Teksten til kommisjonsvedtak 96/467/EF på islandsk og norsk, som er vedlagt de respektive språkversjoner av denne beslutning, har samme gyldighet.

**Artikkel 3**

Denne beslutning trer i kraft 1. januar 1997, forutsatt at EØS-komiteen har mottatt alle meddelelser i henhold til avtalens artikkel 103 nr. 1.

**Artikkel 4**

Denne beslutning skal kunngjøres i EØS-avdelingen av og EØS-tillegget til De Europeiske Fellesskaps Tidende.

Utfærdiget i Brussel, 13. desember 1996.

For EØS-komiteen

Formann

*H. Hafstein*

(<sup>1</sup>) EFT nr. L 71 av 13. 3. 1997, s. 41, og EØS-tillegget til EF-tidende nr. 11 av 13. 3. 1997, s. 60.

(<sup>2</sup>) EFT nr. L 192 av 2.8.1996, s. 26.



**KOMMISJONSVEDTAK****av 16. juli 1996****om fastsetjing av miljøkriteria for tildeling av fellesskapsmiljømerket til kopieringspapir(\*)****(96/467/EF)****KOMMISJONEN FOR DEI EUROPEISKE FELLES-**  
**SKAPA HAR -**

med tilvising til traktaten om skipinga av Det europeiske fellesskapet,

med tilvising til rådsforordning (EØF) nr. 880/92 av 23. mars 1992 om en fellesskapsordning for tildeling av miljømerke<sup>(1)</sup>, særleg artikkel 5 nr. 1 andre leddet, og

ut frå desse synsmåtane:

I medhald av artikkel 5 nr. 1 første leddet i forordning (EØF) nr. 880/92 skal vilkåra for tildeling av fellesskapsmiljømerket fastsetjast for kvar produktgruppe.

I artikkel 10 nr. 2 i forordning (EØF) nr. 880/92 er det fastsett at den innverknaden som eit produkt har på miljøet, skal vurderast ut frå dei særskilde kriteria for produktgruppene.

I samsvar med artikkel 6 i forordning (EØF) nr. 880/92 har Kommisjonen rådspurt dei viktigaste interessegruppene i eit samrådsforum.

Dei tiltaka som er fastsette i dette vedtaket, er i samsvar med fråsegnen frå det utvalet som er skipa i medhald av artikkel 7 i forordning (EØF) nr. 880/92 -

**GJORT DETTE VEDTAKET:****Artikkel 1**

Produktgruppa «kopieringspapir» (heretter kalla «produktgruppa») vert definert på følgjande måte:

«Paparark i ulike format som er laga av upåstrokke fint papir framstilt av nye og/eller attvunne fibrar, og som vert nytta til kopiering og kan nyttast i telefaksapparat og edb- skrivarar.»

**Artikkel 2**

Den innverknaden som produktgruppa har på miljøet, skal vurderast ut frå dei særskilde miljøkriteria som er oppførde i vedlegget.

**Artikkel 3**

Definisjonen av og kriteria for produktgruppa skal gjelde i tre år frå den dagen dette vedtaket tek til å gjelde.

**Artikkel 4**

For administrative føremål vert produktgruppa tildelt kodennummeret «011».

**Artikkel 5**

Dette vedtaket er retta til medlemsstatane.

Utfërda i Brussel, 16. juli 1996.

For Kommisjonen

**Ritt BJERREGAARD**

Medlem av Kommisjonen

(\*) Denne EF-rettsakten, kunngjort i EFT nr. L 192 av 2.8.1996, s. 26, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 82/96 av 13. desember 1996 om endring av EØS-avtalens vedlegg XX (Miljø), se denne utgaven av EØS-tillegget til De Europeiske Fellesskaps Tidende.

(<sup>1</sup>) TEF nr. L 99 av 11.4.1992, s. 1.

## VEDLEGG

### MÅLSETJING

For at kopieringspapir skal kunne tildelast miljømerket, må det stette kriteria i dette vedlegget, som har som mål å

- redusere utsepp av visse giftige eller på andre måtar ureinande stoff i vatn,
- redusere miljøskadar eller -risiko som følgje av energiforbruk (global oppvarming, forsuring, utarming av ressursar som ikkje kan fornyast) ved å minske energiforbruket,
- fremje skyldnaden til å innsjå at det er naudsynt å nytte gode forvaltingsprinsipp for å verne skogane.

Attvinning av papir vert fremja indirekte ved at kriteria har ulik innverknad på produksjonen av høvesvis nytt og attvunne papir.

Når dei ansvarlege organa vurderer søknader og fører tilsyn med at kriteria i dette vedlegget vert stetta, skal dei ta omsyn til om det vert nytta ein god miljøforvaltingspraksis innanfor ramma av godkjende ordningar<sup>(1)</sup>.

### KRITERIUM

#### 1. Reduksjon av vassureining

- Det kjemiske oksygenforbruket (KOF) i utsepp frå produksjonen av papirmasse og av papirmasse og papir skal ikkje overstige 30 kg per lufttørka tonn.
- Innhaldet av adsorberbare organiske halogen (AOX) i utsepp frå produksjonen av papirmasse og av papirmasse og papir skal ikkje overstige 0,30 kg per lufttørka tonn.

Det skal gjevast opplysningar om vassforbruket per lufttørka tonn papirmasse og papir på dei ulike stadia av produksjonsprosessen.

#### 2. Reduksjon av svovelutsepp

Utsleppa i lufta av svovel frå produksjonen av papirmasse og av papirmasse og papir skal ikkje overstige 1,5 kg svovel per lufttørka tonn.

#### 3. Energiøkonomisering

- Det totale energiforbruket for heile produksjonsprosessen for papirmasse og papir skal ikkje overstige 30 gigajoule per lufttørka tonn papirmasse og papir.
- Mengda av innkjøpt energi skal ikkje overstige 18 gigajoule per lufttørka tonn papirmasse og papir.

#### 4. Skyldnad til å verne skogane

Det skal leggjast fram ei fråsegn, ei avtale eller reglar som skal gjelde for operatørar med ansvar for å forvalte skogane der fibrane kjem frå, og som skal sikre gjennomføringa av prinsipp og tiltak med sikte på å tryggje ei berekraftig forvaltning av skogane<sup>(2)</sup>.

I Europa skal dei førnemnde prinsippa og tiltaka svare til dei som vart fastsette under ministerkonferansen i Helsinki om vern av skogane i Europa (Helsinki, juni 1993).

<sup>(1)</sup> Fællesskapsordninga for miljøforvaltning og miljørevisjon (EMAS), ISO 14001 eller tilsvarande europeiske eller nasjonale standardar.

<sup>(2)</sup> Krevst ikkje for 100 % attvunne papir eller for produkt framstilte av fibrar som ikkje er frå tre.

## OPPLYSNINGAR TIL FORBRUKARANE

Primær- og sekundæremballasjen til produktet skal vere påført følgjande opplysningar:

- «Produkt som stettar miljøkriteria i fællesskapsordninga for tildeling av miljømerke»,
- «Medverkar til reduksjon av vassureining, global oppvarming og forsuring og til energiøkonomisering og vern av skogane».

### *Teknisk tillegg*

#### **Definisjonar og krav til prøving**

##### *Berekraftig skogsforvaltning*

Føretak som søkjer om tildeling av miljømerket, skal leggje fram ei fråsegn som stadfestar at dei prinsippa som vart fastsette under ministerkonferansen i Helsinki<sup>(1)</sup>, er nytta for dei aktuelle skogane. Ikkje-europeiske produsentar kan leggje fram eit tilsvarende dokument som viser til andre internasjonale eller nasjonale avtaler eller program som gjeld berekraftig skogsforvaltning, t.d. Agenda 21 frå Rio.

For papirproduksjon der ein del av eller all papirmassen kjem frå ikkje-integrerte kjelder, skal søkjarane leggje fram ei fråsegn frå kvar av dei aktuelle leverandørane av papirmasse.

##### *Utslepp av svovel*

Søkjaren skal leggje fram ei oversikt over utsleppa av svovel i lufta. Oversikta skal omfatte alle utslepp av svovel som finn stad under produksjonen av papirmasse og papir. Målingane skal femne om attvinningskjelar, kalkomnar, dampkjelar og destruksjonsomnar for gassar med sterk lukt, dersom slike finst. Det skal gjerast greie for diffuse utslepp.

Det treng ikkje gjerast greie for utslepp frå produksjon av elektrisitet på anlegget.

##### *Energiforbruk*

Søkjaren skal rekne ut kor mykje energi som vert nytta til produksjonen av papirmasse og papir, medrekna den energien som vert attvunnen under handsaminga, t.d. ved forbrenning av avlut og avfall, og den energien som vert nytta ved fjerning av trykksverte frå papiravfall med sikte på produksjon av attvunne papir.

##### *Definisjonar*

«Total energi» omfattar innkjøpt energi og alle andre former for energitilførsel, t.d. frå avfall, treavfall, sagflis, avlut, papiravfall og vrakpapir.

«Innkjøpt energi» tyder nettotilførsel av energi utanfrå, t.d. gass, olje, kol og elektrisk kraft frå nettet.

##### *Kjemisk oksygenforbruk (KOF)*

Målingane kan gjerast anten etter handsaming på anlegget eller etter handsaming ved eit offentleg reinseanlegg.

KOF skal målast på prøver som ikkje er filtrerte og ikkje dannar botnfall, i samsvar med ISO-standard 6060 eller tilsvarende standardar, og målingane skal utførast av uavhengige prøvingsinstitutt eller godkjende laboratorium. Målingane må vere representative for den aktuelle perioden. Målingane må vere utførde i dei tolv siste månadene før søknadsdatoen.

<sup>(1)</sup> «Alminnelige retningslinjer for bærekraftig skogbruk i Europa», resolusjon H1, som vart vedteken under ministerkonferansen om vern av skogane i Europa, Helsinki i juni 1993.

*Adsorberbare organiske halogen (AOX)*

Målingane kan gjerast anten etter handsaming på anlegget eller etter handsaming ved eit offentleg reinseanlegg.

AOX skal målast på prøver som ikkje er filtrerte og ikkje dannar botnfall, i samsvar med ISO-standard 9562 eller tilsvarande standardar, og målingane skal utførast av uavhengige prøvingsinstitutt eller godkjende laboratorium. Målingane må vere representative for den aktuelle perioden. Målingane må vere utførde i dei tolv siste månadene før søknadsdatoen.

# EF-ORGANER

## KOMMISJONEN

### Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning (Sak nr. IV/M.902 - Warner Bros./Lusomundo/Sogecable)

97/EØS/16/12

1. Kommisjonen mottok 8. april 1997 melding i henhold til artikkel 4 i rådsforordning (EØF) nr. 4064/89<sup>(1)</sup> om en planlagt foretakssammenslutning, der foretakene Warner Bros. International Theaters (WBIT), som tilhører gruppen Time Warner, og Lusomundo S.A. og Sogecable S.A. overtar felles kontroll som definert i rådsforordningens artikkel 3 nr. 1 bokstav b) over Warner Lusomundo Cines de España, ved kjøp av aksjer.
2. De aktuelle foretakene har virksomhet på følgende områder:
  - WBIT: eier og driver kinematografer,
  - Lusomundo: medier, filmdistribusjon og filmutstillinger,
  - Sogecable: tjenester knyttet til betalingsfjernsyn og filmproduksjon.
3. Etter en foreløpig undersøkelse finner Kommisjonen at den meldte foretakssammenslutningen kan komme inn under virkeområdet for rådsforordning (EØF) nr. 4064/89. Det er imidlertid ikke gjort endelig vedtak på dette punkt.
4. Kommisjonen innbyr interesserte parter til å framlegge eventuelle merknader til den planlagte transaksjonen for Kommisjonen.

Merknadene må være Kommisjonen i hende senest ti dager etter at dette ble offentliggjort i EFT nr. C 114 av 12.4.1997. Merknadene kan sendes til Kommisjonen per faks (faksnr. +32 2 296 43 01/296 72 44) eller med post, med referanse IV/M.902 - Warner Bros./Lusomundo/Sogecable, til følgende adresse:

Commission of the European Communities  
Directorate-General for Competition (DG IV)  
Directorate B - Merger Task Force  
Avenue de Cortenberg 150  
B-1049 Brussel

<sup>(1)</sup> EFT nr. L 395 av 30.12.1989. Rettelse i EFT nr. L 257 av 21.9.1990, s. 13.

**Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning  
(Sak nr. IV/M.907 - Agos Itafinco)**

97/EØS/16/13

1. Kommisjonen mottok 4. april 1997 melding i henhold til artikkel 4 i rådsforordning (EØF) nr. 4064/89<sup>(1)</sup> om en planlagt foretakssammenslutning, der foretakene Caisse Nationale du Crédit Agricole (CNCA), Banco Ambrosiano Veneto S.p.A. (Ambroveneto) og Banque Sofinco, som tilhører Suez-gruppen, overtar felles kontroll som definert i rådsforordningens artikkel 3 nr. 1 bokstav b) over Agos Itafinco, ved kjøp av aksjer.
2. De aktuelle foretakene har virksomhet på følgende områder:
  - CNCA, Ambroveneto og Banque Sofinco: bank- og finansvirksomhet,
  - Agos Itafinco: forbrukerkreditt.
3. Etter en foreløpig undersøkelse finner Kommisjonen at den meldte foretakssammenslutningen kan komme inn under virkeområdet for rådsforordning (EØF) nr. 4064/89. Det er imidlertid ikke gjort endelig vedtak på dette punkt.
4. Kommisjonen innbyr interesserte parter til å framlegge eventuelle merknader til den planlagte transaksjonen for Kommisjonen.

Merknadene må være Kommisjonen i hende senest ti dager etter at dette ble offentliggjort i EFT nr. C 114 av 12.4.1997. Merknadene kan sendes til Kommisjonen per faks (faksnr. +32 2 296 43 01/296 72 44) eller med post, med referanse IV/M.902 - Warner Bros./Lusomundo/Sogecable, til følgende adresse:

Commission of the European Communities  
Directorate-General for Competition (DG IV)  
Directorate B - Merger Task Force  
Avenue de Cortenberg 150  
B-1049 Brussel

<sup>(1)</sup> EFT nr. L 395 av 30.12.1989. Rettelse i EFT nr. L 257 av 21.9.1990, s. 13.