RETSAKTER VEDTAGET AF ORGANER OPRETTET VED INTERNATIONALE AFTALER

Kun de originale FN/ECE-tekster har retlig virkning i henhold til folkeretten. Dette regulativs nuværende status og ikrafttrædelsesdato bør kontrolleres i den seneste version af FN/ECE's statusdokument TRANS/WP.29/343/, der findes på adressen: http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html

FN-regulativ nr. 142 — Ensartede forskrifter for godkendelse af motorkøretøjer for så vidt angår montering af dæk [2021/1366]

Omfattende al gældende tekst frem til:

Ændringsserie 01 — Ikrafttrædelsesdato: 30. september 2021

Dette dokument er udelukkende et dokumentationsredskab. Den autentiske og juridisk bindende tekst er ECE/TRANS/WP.29/2021/11.

INDHOLDSFORTEGNELSE

REGULATIV

1. Anvendelsesområde
2. Definitioner
3. Ansøgning om godkendelse
4. Godkendelse
5. Specifikationer
6. Ændring af køretøjstypen og udvidelse af godkendelsen
7. Produktionens overensstemmelse
8. Sanktioner i tilfælde af produktionens manglende overensstemmelse
9. Endeligt ophør af produktionen
10. Overgangsbestemmelser
11. Navne og adresser på de tekniske tjenester, der er ansvarlige for udførelse af godkendelsesprøvningerne, og på de typegodkendende myndigheder

BILAG

1 Oplysningsskema

2 Meddelelse

3 Udformning af godkendelsesmærker

1. ANVENDELSESOMRÅDE

Dette regulativ finder anvendelse på køretøjer i klasse M, N og O ([1]) for så vidt angår montering af dæk.

Det finder ikke anvendelse på køretøjer, hvis anvendelsesbetingelser er uforenelige med egenskaberne for dæk i kategori C1, C2 eller C3 eller på køretøjer med hensyn til montering af:

a) reserveenheder til midlertidig anvendelse og/eller

b) sikkerhedsdæk (run-flat-dæk) og/eller et sikkerhedsdæksystem ved kørsel med fladt dæk og/eller

c) dæk med udvidet mobilitet ved kørsel med fladt dæk og/eller

d) dæktryksovervågningssystemer.

2. DEFINITIONER

I dette regulativ forstås ved:

2.1. »*køretøjstype hvad angår montering af dæk*«: køretøjer, som med hensyn til hvilke dæk, der er egnede til montering, ikke adskiller sig fra hinanden på så væsentlige områder som dæktyper, mindste og største dækdimensionsbetegnelser, hjuldimensioner, indpresningsdybder, egnede hastigheds- og belastningsspecifikationer samt med hensyn til hjulafskærmningens egenskaber

2.2. Dæktyper klassificeres således:

a) Dækkategori C1 — dæk i overensstemmelse med FN-regulativ nr. 30

b) Dækkategori C2 — dæk i overensstemmelse med FN-regulativ nr. 54 og identificeret ved et belastningstal ved montering som enkelthjul lavere end eller lig med 121 og et hastighedskategorisymbol højere end eller lig med »N«

c) Dækkategori C3 — Dæk i overensstemmelse med FN-regulativ nr. 54 og identificeret ved:

i) et belastningstal ved montering som enkelthjul højere end eller lig med 122 eller

ii) et belastningstal ved montering som enkelthjul lavere end eller lig med 121 og et hastighedskategorisymbol lavere end eller lig med »M«.

2.2.1. »*dæktype*«: en række dæk, som på følgende væsentlige punkter ikke adskiller sig fra hinanden:

a) dækkategorien: C1, C2 eller C3 som beskrevet i FN-regulativ nr. 30, samt

b) for dæk i kategori C1: egenskaberne for en type luftfyldt dæk som defineret i regulativ nr. 30

c) for dæk i kategori C2 eller C3: egenskaberne for en type luftfyldt dæk som defineret i regulativ nr. 54

2.3. »*dækdimensionsbetegnelse*«: en betegnelse som defineret i FN-regulativ nr. 30 for dæk i kategori C1 og i FN-regulativ nr. 54 for dæk i kategori C2 og C3

2.4. »*indpresningsdybde*«: afstanden fra fælgens anlægsflade mod hjulnavet til fælgens midterlinje

2.5. »*dækopbygning*«: de tekniske egenskaber for dækkets karkasse

2.6. »*normaldæk*«: et dæk eller et sikkerhedsdæk, som er bestemt til normal brug på vej

2.7. »*vinterdæk*«: et dæk, hvis slidbanemønster, slidbanesammensætning eller opbygning primært er udformet til i sne at opnå en bedre ydeevne end et normaldæk for så vidt angår dets evne til at sætte eller holde køretøjet i gang

([1]) Som fastlagt i den konsoliderede resolution om køretøjers konstruktion (R.E.3.) (dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, punkt 2 — www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html)

2.7.1. »*vinterdæk til krævende sneforhold*«: et vinterdæk, hvis slidbanemønster, slidbanesammensætning eller opbygning er særligt udformet til anvendelse i krævende sneforhold og som opfylder kravene i FN-regulativ nr. 117

2.8. »*specialdæk*«: et dæk, der er beregnet til brug under blandede forhold både på vej og i terræn eller til andre specielle opgaver. Sådanne dæk er primært konstrueret til at sætte og holde køretøjet i gang ved terrænkørsel

2.9. »*sikkerhedsdæk*«: et dæk som defineret i FN-regulativ nr. 30.

2.10 »*dæk med udvidet mobilitet*«: et dæk som defineret i FN-regulativ nr. 30.

2.11. »*reservedæk til midlertidig anvendelse*«: et dæk, som adskiller sig fra dæk til normale kørselsforhold og kun er bestemt til midlertidig anvendelse under begrænsede kørselsforhold

2.12. »*hjul*«: et komplet hjul bestående af en fælg og en hjulskive

2.13. »*reservehjul til midlertidig anvendelse*«: et hjul, som adskiller sig fra et af de normale hjul på køretøjstypen, men som kun er beregnet til midlertidig brug under begrænsede kørselsforhold

2.14. »*enhed*«: en enhed bestående af hjul og dæk

2.15. »*standardenhed*«: en enhed, der kan monteres på køretøjet til normal drift

2.16. »*reserveenhed*«: en enhed, som er beregnet til at erstatte en standardenhed i tilfælde af dennes defekt. Der kan være tale om en af følgende enheder

2.17. »*standardreserveenhed*«: en enhed bestående af hjul og dæk, som med hensyn til hjul- og dækdimension, hjulets indpresningsdybde og dækopbygning er identisk med den enhed, som er monteret i samme akselposition på den pågældende køretøjsvariant eller -version til normal drift, herunder hjul fremstillet af et andet materiale, hvortil der kan anvendes anderledes konstruerede hjulfastgørelsesbolte- eller møtrikker, men som ellers er identisk med det hjul, der er beregnet til normal drift

2.18. »*reserveenhed til midlertidig anvendelse*«: en enhed bestående af et vilkårligt hjul og dæk, som ikke er omfattet af definitionen af standardreserveenhed i FN-regulativ nr. 64

2.19. »*hastighedskategorisymbol*«: et symbol som defineret i regulativ nr. 30 for dæk i kategori C1 og i FN-regulativ nr. 54 for dæk i kategori C2

2.20. »*belastningstal*«: et tal relateret til dækkets tilladte maksimale belastning i henhold til definitionen i FN-regulativ nr. 30 for dæk i kategori C1 og i FN-regulativ nr. 54 for dæk i kategori C2

2.21. »*tilladt maksimal belastning*«: den maksimale masse, som dækket kan bære, når det anvendes i overensstemmelse med de af fabrikanten angivne anvendelseskrav

3. ANSØGNING OM GODKENDELSE

3.1. Ansøgningen om godkendelse af en køretøjstype for så vidt angår montering af dæk skal indsendes af køretøjets fabrikant eller dennes bemyndigede repræsentant.

3.2. Ansøgningen ledsages af følgende dokumenter i tre eksemplarer og af følgende oplysninger:

3.2.1. en beskrivelse af køretøjstypen med hensyn til de i punkt 5 nævnte punkter.

3.3. Et køretøj, der er repræsentativt for den type, der skal godkendes, eller et simuleringsværktøj, der repræsenterer den køretøjstype, der søges godkendt, skal indleveres til den tekniske tjeneste, som forestår godkendelsesprøvningerne.

4. GODKENDELSE

4.1. Hvis det køretøj, der søges godkendt efter dette regulativ, opfylder forskrifterne i punkt 5, meddeles godkendelse af den pågældende køretøjstype.

4.2. Hver godkendt køretøjstype tildeles et godkendelsesnummer. De første to cifre (i øjeblikket 01 for regulativet som ændret ved ændringsserie 01) angiver den ændringsserie, som omfatter de seneste vigtige tekniske ændringer af regulativet på godkendelsens udstedelsestidspunkt. Samme kontraherende part må ikke tildele en anden køretøjstype det samme nummer for så vidt angår montering af dæk.

4.3. Meddelelse om godkendelse, nægtelse af godkendelse eller inddragelse af godkendelse efter dette regulativ skal fremsendes til de kontraherende parter i overenskomsten, der anvender dette regulativ, i form af en meddelelsesformular svarende til modellen i bilag 1 til dette regulativ samt fotografier og/eller tegninger, indsendt af ansøgeren, i et format på højst A4 (210 × 297 mm) eller foldet til dette format og i passende skala.

4.4. Ethvert køretøj, som er i overensstemmelse med en type, som er godkendt efter dette regulativ, skal på et let synligt og let tilgængeligt sted, der er angivet i godkendelsesattesten, være påført et internationalt godkendelsesmærke, der er i overensstemmelse med modellen i bilag 3, og som består af følgende:

4.4.1. en cirkel, som omslutter bogstavet »E« efterfulgt af kendingsnummeret på den stat, som har meddelt godkendelse ([2])

4.4.2. nummeret på dette regulativ efterfulgt af bogstavet »R«, en bindestreg og godkendelsesnummeret til højre for cirklen, der er beskrevet i punkt 4.4.1

4.5. Er køretøjet i overensstemmelse med en køretøjstype, som i henhold til et eller flere andre af de til overenskomsten vedføjede regulativer er godkendt i samme stat, som har meddelt godkendelse efter dette regulativ, behøver det i punkt 4.4.1 ovenfor foreskrevne symbol ikke gentages. I så fald skal regulativet og godkendelsesnumrene samt de ekstra symboler placeres i lodrette kolonner til højre for det symbol, der er beskrevet i punkt 4.4.1.

4.6. Godkendelsesmærket skal være let læseligt og må ikke kunne slettes.

4.7. Godkendelsesmærket skal anbringes tæt ved eller på køretøjets identifikationsplade.

4.8. Bilag 3 til dette regulativ indeholder et eksempel på godkendelsesmærker.

5. SPECIFIKATIONER

5.1. Generelle krav

5.1.1. Med forbehold af bestemmelserne i punkt 5.2.4.4 skal alle dæk, der monteres på et køretøj, herunder eventuelle reservedæk, opfylde kravene i dette regulativ.

([2]) Kendingsnumrene for de kontraherende parter i 1958-overenskomsten er angivet i bilag 3 til den konsoliderede resolution om køretøjers konstruktion (R.E.3), dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev. 6 — www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html.

5.1.2. Alle dæk, der monteres på et køretøj, herunder eventuelle reservedæk, skal opfylde de tekniske krav og overholde overgangsbestemmelserne i FN-regulativ nr. 30, 54 og 117, alt efter hvad der er relevant.

5.2. Krav til ydeevne

5.2.1. Dækmontering

5.2.1.1. Alle dæk, som normalt er monteret på køretøjet, hvilket udelukker eventuelle reserveenheder til midlertidig anvendelse, skal have samme opbygning.

5.2.1.2. Alle dæk monteret på samme aksel skal være af samme type.

5.2.1.3. Den plads, hjulet har at dreje rundt på, skal være så stor, at bevægelsen kan foregå uhindret ved brug af den maksimalt tilladte dækstørrelse og fælgbredde under hensyntagen til mindste og største indpresningsdybde og ved overholdelse af de minimums- og maksimumskrav vedrørende ophæng og styring, som køretøjsfabrikanten har angivet. Dette kontrolleres ved at gennemføre prøvningerne med de største og bredeste dæk under hensyntagen til de gældende dimensionstolerancer (maksimumtolerancer) for dækdimensionsbetegnelser i henhold til det relevante regulativ.

5.2.1.4. Den tekniske tjeneste og/eller den typegodkendende myndighed kan tillade en alternativ prøvningsprocedure (f. eks. virtuel prøvning) for at kontrollere, om kravene i punkt 5.2.1.3 er opfyldt.

5.2.2. Belastningsevne

5.2.2.1. Med forbehold af bestemmelserne i punkt 5.2.4 i dette regulativ skal den tilladte maksimale belastning for hvert dæk, jf. punkt 5.2.2.2 i dette regulativ, herunder en eventuel standardreserveenhed, som er monteret på køretøjet:

5.2.2.1.1. for køretøjer udstyret med dæk af samme type monteret som enkelthjul: svare til mindst halvdelen af det af køretøjsfabrikanten oplyste maksimale akseltryk for den mest belastede aksel.

5.2.2.1.2. for køretøjer udstyret med dæk af mere end én type monteret som enkelthjul: svare til mindst halvdelen af det af køretøjsfabrikanten oplyste maksimale akseltryk for den pågældende aksel.

5.2.2.1.3. for køretøjer udstyret med dæk i kategori C1 monteret som tvillinghjul: svare til mindst 0,27 gange det af køretøjsfabrikanten oplyste maksimale akseltryk for den pågældende aksel.

5.2.2.1.4. for køretøjer udstyret med dæk i kategori C2 eller C3 monteret som tvillinghjul: svare til mindst 0,25 gange det af køretøjsfabrikanten oplyste maksimale akseltryk for den pågældende aksel, idet der henvises til belastningstallet for tvillingemontering.

5.2.2.2. Et dæks tilladte maksimale belastning bestemmes således:

5.2.2.2.1. For dæk i kategori C1 tages den »tilladte maksimale belastning« som defineret i FN-regulativ nr. 30 i betragtning.

5.2.2.2.2. For dæk i kategori C2 eller C3 udledes den tilladte maksimale belastning af tabellen over »belastningsevnens variation med hastigheden«, jf. regulativ nr. 54, hvori de belastningsvariationer, som et luftfyldt dæk kan modstå, vises som funktion af belastningstallene og symbolerne for hastighedskategori, idet der tages højde for køretøjets konstruktivt bestemte maksimalhastighed.

5.2.2.3. Fabrikanten skal i køretøjets instruktionsbog eller ved hjælp af andre kommunikationsmidler i køretøjet stille de nødvendige oplysninger om den korrekte belastningsevne for passende udskiftningsdæk til rådighed.

5.2.3. Hastighed

5.2.3.1. På alle dæk, som køretøjet normalt er monteret med, skal der være angivet et symbol for hastighedskategori.

5.2.3.1.1. For dæk i kategori C1 skal hastighedskategorien være forenelig med køretøjets konstruktivt bestemte maksimalhastighed, idet der for dæk i hastighedskategori V, W og Y tages hensyn til den maksimale belastning som beskrevet i FN-regulativ nr. 30.

5.2.3.1.2. For dæk i kategori C2 eller C3 skal hastighedskategorien være forenelig med køretøjets konstruktivt bestemte maksimalhastighed og den relevante kombination af belastning og hastighed udledt af tabellen over »belastningsevnens variation med hastigheden«, jf. FN-regulativ nr. 54.

5.2.3.2. Kravene i punkt 5.2.3.1.1 og 5.2.3.1.2. finder ikke anvendelse i følgende situationer:

5.2.3.2.1. for reserveenheder til midlertidig anvendelse, som er omfattet af punkt 5.2.5 i dette regulativ.

5.2.3.2.2. for køretøjer, som normalt er udstyret med almindelige dæk og lejlighedsvis udstyret med vinterdæk til krævende sneforhold (dvs. dæk med mærkningen med alpint eller tretindet symbol med snefnug), hvor symbolet for hastighedskategori på vinterdækket til krævende sneforhold skal svare til en hastighed, der enten er højere end køretøjets konstruktivt bestemte maksimalhastighed eller ikke er under 160 km/t. (eller begge dele). Hvis køretøjets konstruktivt bestemte maksimalhastighed imidlertid er højere end den hastighed, der svarer til symbolet for den laveste hastighedskategori for de påmonterede vinterdæk til krævende sneforhold, skal der inde i køretøjet på et sted, der er klart og permanent synligt for føreren, være anbragt et advarselsmærke med angivelse af dækkenes maksimalhastighed, hvoraf den laveste værdi for de påmonterede vinterdæks maksimalhastighedsindeks fremgår. Andre dæk med forbedrede trækegenskaber i sne (dvs. dæk, som er forsynet med mærkningen M + S, men ikke med mærkningen med alpint eller tretindet symbol med snefnug) skal være i overensstemmelse med forskrifterne i punkt 5.2.3.1.1 og 5.2.3.1.2 i dette regulativ.

5.2.3.2.3. for køretøjer, som er udstyret med specialdæk. Hvis køretøjets konstruktivt bestemte maksimalhastighed imidlertid er højere end den hastighed, der svarer til symbolet for den laveste hastighedskategori for de påmonterede specialdæk, skal der inde i køretøjet på et sted, der er klart og permanent synligt for føreren, være anbragt et advarselsmærke med angivelse af dækkenes maksimalhastighed, hvoraf den laveste værdi for de påmonterede specialdæks maksimalhastighedsindeks fremgår.

5.2.3.2.4. for køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 eller N_3, som er udstyret med hastighedsbegrænsende anordninger (SLD), som er godkendt i henhold til FN-regulativ nr. 89, og for hvilke dækkenes hastighedssymbol skal være foreneligt med den hastighed, som hastighedsbegrænsningen er indstillet til. Hvis køretøjets konstruktivt bestemte maksimalhastighed imidlertid af fabrikanten er indstillet højere end den hastighed, der svarer til symbolet for de påmonterede dæks laveste hastighedskategori, skal der inde i køretøjet på et sted, der er klart og permanent synligt for føreren, være anbragt et advarselsmærke med angivelse af dækkenes maksimalhastighed, hvoraf dækkenes maksimalhastighedsindeks fremgår.

5.2.3.2.5. for køretøjer i klasse M_1 eller N_1, som er udstyret med et indbygget system, der opfylder en hastighedsbegrænsende anordning/funktion, og for hvilke dækkenes hastighedssymbol skal være foreneligt med den hastighed, som hastighedsbegrænsningen er indstillet til.

Hvis køretøjets konstruktivt bestemte maksimalhastighed imidlertid af fabrikanten er indstillet højere end den hastighed, der svarer til symbolet for de påmonterede dæks laveste hastighedskategori, skal der inde i køretøjet på et sted, der er klart og permanent synligt for føreren, være anbragt et advarselsmærke med angivelse af dækkenes maksimalhastighed, hvoraf dækkenes maksimalhastighedsindeks fremgår.

5.2.3.3. Fabrikanten skal angive de nødvendige oplysninger om den korrekte hastighedskategori for passende udskiftningsdæk i køretøjets instruktionsbog eller ved hjælp af andre kommunikationsmidler i køretøjet.

5.2.4. Særlige tilfælde

5.2.4.1. For køretøjer i klasse M_1 og N_1, som er konstrueret til at kunne trække et påhængskøretøj, tillades det, at den ekstra belastning, som påhængskøretøjets koblingsanordning påføres, for dæk i kategori C1 resulterer i en overskridelse af dækkets maksimale belastning, dog højst på 15 %. I sådanne tilfælde skal instruktionsbogen til køretøjet eller andre kommunikationsmidler nævnt under punkt 5.2.3.3 indeholde klare anvisninger og råd om den for køretøjet højeste tilladte hastighed, når det trækker et påhængskøretøj (under alle omstændigheder højst 100 km/h), og dæktrykket i de bageste dæk skal være mindst 20 kPa (0,2 bar) over den værdi, der normalt anvendes uden tilkoblet påhængskøretøj.

5.2.4.2. For påhængskøretøjer i klasse O_1 og O_2, som har en konstruktivt bestemt maksimalhastighed på 100 km/h eller derunder, og som er monteret med dæk i kategori C1 som enkeltdæk, skal den maksimale belastning for hvert dæk være mindst 0,45 gange det teknisk tilladte akseltryk for den mest belastede aksel som angivet af påhængskøretøjets fabrikant. For dæk monteret som tvillinghjul bør denne faktor være mindst 0,24. I sådanne tilfælde skal der i nærheden af påhængskøretøjets forreste koblingsanordning være anbragt et permanent advarselsmærke med angivelse af køretøjets maksimale driftshastighed, hvoraf køretøjets konstruktivt bestemte maksimalhastighed fremgår.

5.2.4.3. For visse specialkøretøjer, der er anført nedenfor, og som er udstyret med dæk i kategori C2 eller C3, finder tabellen over »belastningsevnens variation med hastigheden« som beskrevet i punkt 5.2.2.2.2 ikke anvendelse. I disse tilfælde bestemmes den maksimale belastning af dækkene, som skal sættes i forhold til det teknisk tilladte akseltryk (jf. punkt 5.2.2.1.2-5.2.2.1.4) ved at multiplicere belastningen svarende til belastningstallet med en passende koefficient, som er relateret til køretøjets type og brug snarere end dets konstruktivt bestemte maksimalhastighed, og kravene i punkt 5.2.3.1.1 og 5.2.3.1.2 i dette regulativ finder ikke anvendelse.

De passende koefficienter er som følger:

5.2.4.3.1. 1,15 for køretøjer i klasse I eller klasse A (M_2 eller M_3), som i FN-regulativ nr. 107.

5.2.4.3.2. 1,10 for køretøjer i klasse N specifikt beregnet til brug over korte afstande i byer eller bymæssig bebyggelse, som f.eks. til gadefejning og affaldsindsamling, med en konstruktivt bestemt maksimalhastighed på højst 60 km/h.

5.2.4.4. I særlige tilfælde, hvor køretøjet er konstrueret til anvendelsesforhold, som er uforenelige med egenskaberne for dæk i kategori C1, C2 eller C3, og det derfor er nødvendigt at montere dæk med andre egenskaber, finder kravene i punkt 5.1.1 i dette regulativ ikke anvendelse, forudsat at alle følgende betingelser er opfyldt:

5.2.4.4.1. dækkene skal være godkendt i henhold til enten FN-regulativ nr. 75 eller FN-regulativ nr. 106, og

5.2.4.4.2. den typegodkendende myndighed skal have forvisset sig om, at de monterede dæk er passende til køretøjets driftsforhold. Undtagelsens art og begrundelsen for godkendelsen skal være anført i prøvningsrapporten samt i oplysningsskemaet i bilag 2.

5.2.5. Reservedæk og -hjul

5.2.5.1. Hvis et køretøj er udstyret med en reserveenhed, skal denne være en af følgende:

5.2.5.1.1. en standardreserveenhed af samme størrelse som de dæk, der rent faktisk er monteret på køretøjet.

Hvis køretøjet er udstyret med flere dækstørrelser, skal reserveenhedens dækstørrelse svare til en af dækstørrelserne. Dette skal fremgå tydeligt af køretøjets instruktionsbog eller andre kommunikationsmidler i køretøjet.

5.2.5.1.2. en reserveenhed til midlertidig anvendelse af en type, som er egnet til anvendelse på køretøjet, idet køretøjer i andre klasser end M_1, N_1, M_2, M_3 (totalmasse ≤ 7 500 kg) eller N_2 (totalmasse ≤ 7 500 kg) dog ikke skal være udstyret eller monteret med en reserveenhed til midlertidig anvendelse.

5.2.5.2. Alle køretøjer, som er forsynet med en reserveenhed til midlertidig anvendelse eller sikkerhedsdæk, skal overholde de tekniske bestemmelser samt overgangsbestemmelserne i FN-regulativ nr. 64 om krav for udstyr i form af reserveenheder til midlertidig anvendelse og sikkerhedsdæk.

Hvis der må træffes særlige forholdsregler for at kunne montere en reserveenhed til midlertidig anvendelse på køretøjet (hvis f.eks. en reserveenhed til midlertidig anvendelse kun kan monteres på forakslen, og det derfor er nødvendigt at montere en standardenhed til forakslen på bagakslen for at kunne afhjælpe en fejl ved en standardenhed til bagakslen), skal dette klart fremgå af instruktionsbogen til køretøjet eller ved hjælp af andre kommunikationsmidler i køretøjet, og overensstemmelsen med de relevante aspekter under punkt 5.2.1.3 i dette regulativ skal efterprøves.

6. ÆNDRING AF KØRETØJSTYPEN OG UDVIDELSE AF GODKENDELSEN

6.1. Enhver ændring af en eksisterende køretøjstype skal meddeles den typegodkendende myndighed, som godkendte køretøjstypen. Den pågældende typegodkendende myndighed kan da enten:

a) efter høring af fabrikanten beslutte, at der skal meddeles en ny typegodkendelse, eller

b) anvende proceduren i punkt 6.1.1 (revision) og, hvis relevant, proceduren i punkt 6.1.2 (udvidelse).

6.1.1. Revision

Når oplysningerne i oplysningsskemaet i bilag 1 er ændret, og den typegodkendende myndighed mener, at de foretagne ændringer næppe vil have mærkbar ugunstig virkning, og at køretøjet stadig opfylder kravene, skal ændringen betegnes som en »revision«.

I sådanne tilfælde udsteder den typegodkendende myndighed de nødvendige rettelsesblade til oplysningsskemaerne i bilag 1, idet hvert enkelt rettelsesblad mærkes tydeligt med ændringens art og datoen for den nye udstedelse. En samlet, ajourført version af oplysningsskemaerne i bilag 1 ledsaget af en nøjagtig beskrivelse af ændringens art anses for at opfylde dette krav.

6.1.2. Udvidelse

Ændringen betegnes som en »udvidelse«, hvis der ud over ændringen af de oplysninger, der er registreret i oplysningsskemaerne i bilag 1

a) kræves yderligere inspektioner eller prøvninger eller

b) er foretaget ændringer i meddelelsesformularen (bortset fra bilagene) eller

c) anmodes om godkendelse af en senere ændringsserie efter dens ikrafttræden.

6.2. De kontraherende parter, der anvender dette regulativ, underrettes om, hvorvidt godkendelse er meddelt eller nægtet, med angivelse af ændringer, efter proceduren i punkt 4.3 ovenfor. Desuden skal det til meddelelsesformularen i bilag 1 vedlagte indeks over oplysningsskemaer og prøvningsrapporter ændres i overensstemmelse hermed, således at datoen for den seneste ændring eller udvidelse fremgår.

6.3. Den typegodkendende myndighed, som udsteder udvidelse af godkendelse, tildeler et serienummer til hver meddelelsesformular, der udfærdiges ved en sådan udvidelse.

7. PRODUKTIONENS OVERENSSTEMMELSE

7.1. Procedurerne til sikring af produktionens overensstemmelse skal være i overensstemmelse med de almindelige bestemmelser i overenskomstens artikel 2 og skema 1 (E/ECE/TRANS/505/Rev.3), idet der gælder følgende forskrifter:

7.2. Et køretøj, der er godkendt i henhold til dette regulativ, skal være således fremstillet, at det svarer til den godkendte type, idet det skal opfylde de krav, der er fastlagt i punkt 5.

7.3. Den typegodkendende myndighed, der har meddelt godkendelse, kan til hver en tid efterprøve de metoder, der anvendes til kontrol af overensstemmelsen i de enkelte produktionsanlæg. Der foretages normalt en inspektion hvert andet år.

8. SANKTIONER I TILFÆLDE AF PRODUKTIONENS MANGLENDE OVERENSSTEMMELSE

8.1. Godkendelser, som er meddelt for en type køretøj i henhold til dette regulativ, kan inddrages, hvis forskrifterne i punkt 7 ikke er opfyldt.

8.2. Hvis en af de kontraherende parter inddrager en godkendelse, som den tidligere har meddelt, skal den straks underrette de øvrige kontraherende parter, der anvender dette regulativ, herom ved hjælp af en meddelelsesformular svarende til modellen i bilag 1 til dette regulativ.

9. ENDELIGT OPHØR AF PRODUKTIONEN

Hvis indehaveren af godkendelsen endeligt ophører med at fremstille en køretøjstype, som er godkendt i henhold til dette regulativ, underretter indehaveren den myndighed, som har meddelt godkendelsen, herom. Myndigheden underretter straks de øvrige kontraherende parter i overenskomsten, der anvender dette regulativ, ved hjælp af en meddelelsesformular, der er i overensstemmelse med modellen i bilag 1 til dette regulativ.

10. OVERGANGSBESTEMMELSER

10.1. Efter den officielle ikrafttrædelsesdato for ændringsserie 01 kan ingen kontraherende parter, der anvender dette regulativ, nægte at meddele eller nægte at anerkende typegodkendelse i henhold til dette regulativ som ændret ved ændringsserie 01.

10.2. Fra den 6. juli 2022 er de kontraherende parter, der anvender dette regulativ, ikke forpligtet til at anerkende typegodkendelser i henhold til de forudgående ændringsserier, som første gang udstedes efter den 6. juli 2022.

10.3. Indtil den 6. juli 2022 skal kontraherende parter, der anvender dette regulativ, anerkend typegodkendelser til de forudgående ændringsserier, som første gang udstedes før den 6. juli 2022.

10.4. Fra den 6. juli 2022 er de kontraherende parter, der anvender dette regulativ, ikke forpligtet til at anerkende typegodkendelser udstedt i henhold til den forudgående ændringsserie til dette regulativ.

10.5. Uanset ovenstående overgangsbestemmelser er kontraherende parter, der først begynder at anvende dette regulativ efter ikrafttrædelsen af den seneste ændringsserie, ikke forpligtet til at anerkende typegodkendelser, som er meddelt i henhold til tidligere ændringsserier til dette regulativ, og kun forpligtet til at anerkende typegodkendelser meddelt i henhold til ændringsserie 01.

10.6. Uanset punkt 10.4 skal kontraherende parter, der anvender dette regulativ, fortsat anerkende typegodkendelser udstedt i henhold til de forudgående ændringsserier til dette regulativ for køretøjer/køretøjssystemer, som ikke påvirkes af de ændringer, der blev indført ved ændringsserie 01.

10.7. Kontraherende parter, der anvender dette regulativ, kan meddele typegodkendelse i henhold til eventuelle forudgående ændringsserier til dette regulativ ([3]).

10.8. Kontraherende parter, der anvender dette regulativ, skal fortsat meddele udvidelse af eksisterende godkendelser til enhver forudgående ændringsserie til dette regulativ.[3]

11. Navn og adresse på de tekniske tjenester, som er ansvarlige for udførelse af godkendelsesprøvningen, og på de typegodkendende myndigheder

De kontraherende parter i overenskomsten, der anvender dette regulativ, meddeler FN's sekretariat navn og adresse på de tekniske tjenester, som er ansvarlige for udførelse af godkendelsesprøvningerne, og på den typegodkendende myndighed, som meddeler godkendelse, og til hvem formularer med attestering af godkendelse, udvidelse, nægtelse eller inddragelse af godkendelser skal fremsendes.

([3]) Sekretariatets note: Ordlyden blev tilpasset i overensstemmelse med WP.29's afgørelse på mødet i november 2020 (ECE/TRANS/WP.29/1155, afsnit 92 og 93 og det uformelle dokument WP.29-182-11).

BILAG 1

(Største format: A4 (210 mm × 297 mm))

Oplysningsskema

i overensstemmelse med FN-regulativet om montering af dæk

1. Generelt

1.1. Fabrikat (fabrikantens handelsbetegnelse): .....

1.2. Type: .....

1.2.1. Eventuel(le) handelsbetegnelse(r): .....

1.3. Typeidentifikationsmærker, som eventuelt er markeret på køretøjet ([1]): .....

1.3.1. Mærkets placering: .....

1.4. Køretøjsklasse ([2]): .....

1.5. Fabrikantens navn og adresse: .....

1.6. Navn(-e) og adresse(-r) på samlefabrik(ker): .....

1.7. Navn og adresse på fabrikantens repræsentant (i givet fald): .....

2. Køretøjets almindelige specifikationer

2.1. Fotografier og/eller diagrammer og tegninger af et repræsentativt køretøj: .....

2.2. Antal aksler og hjul: .....

2.2.1. Antal aksler med tvillingmontering samt anbringelse: .....

2.2.2. Antal styrede aksler og deres placering: .....

2.2.3. Drivaksler (antal, placering, indbyrdes forbindelse): .....

3. Masser og dimensioner ([3]), ([4])

3.1. Sporvidde(r) og akselbredde(r)

3.1.1. Hver styrende aksels sporvidde ([5]):.....

3.1.2. Sporvidde for alle andre aksler ([5]): .....

([1]) Hvis typeidentifikationsmærkningen indeholder tegn, der ikke er relevante for beskrivelsen af de typer køretøjer, komponent eller separat teknisk enhed, der er omfattet af dette oplysningsskema, erstattes sådanne tegn i følgedokumenterne med »?« (f.eks. ABC??123??).

([2]) Som fastlagt i den konsoliderede resolution om køretøjers konstruktion (R.E.3.) (dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, punkt 2 — www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html)

([3]) Hvis der er en version med et normalt førerhus og en anden med soveplads, angives begge oplysningssæt om masse og dimensioner.

([4]) ISO-standard nr. 612:1978 — Road vehicles — Dimensions of motor vehicles and towed vehicles — terms and definitions.

([5]) ISO Standard 612-1978 — Term No. 6.5.

3.1.3. Bredde af den bredeste bagaksel: .....

3.1.4. Bredde af den forreste aksel (målt ved dækkets yderste del, dog bortset fra dækkets udbuling tæt ved vejoverfladen): .....

3.2. Teknisk tilladt totalmasse som angivet af fabrikanten ([6]), ([7]):.....

3.3. Teknisk tilladt akseltryk pr. aksel: .....

3.4. Køretøjet er/er ikke ([8]) egnet til anvendelse til bugsering

3.5. Køretøjets konstruktivt bestemte maksimalhastighed (i km/h) ([9]): .....

4. Hjulophæng

4.1. Dæk og hjul

4.1.1. Dæk/hjulkombination(er) ([10])

a) for dæk anføres:

☐ Dækkategori (C1/C2/C3) ([8])

☐ dimensionsbetegnelse(-r) .....

☐ belastningstal ([7]) .....

☐ hastighedskategorisymbol ([7]) .....

b) for hjul anføres fælgdimension(er) og indpresningsdybde(r). .....

4.1.2. Aksler

4.1.2.1. Aksel 1:

4.1.2.2. Aksel 2:

osv.

4.1.3. Dæktryk som anbefalet af køretøjsfabrikanten (kPa), afhængig af køretøjets belastningstilstand: .....

4.1.4. Beskrivelse af den/de snekæde/dæk/hjulkombination(-er), som fabrikanten anbefaler som egnet til foraksel(-ler) og/eller bagaksel(-ler) på køretøjstypen .....

4.1.5. Kort beskrivelse af eventuelt reserveenhed til midlertidig anvendelse: .....

4.1.6. Kort beskrivelse af dæktryksovervågningssystem (hvis et sådant er monteret): .....

([6]) For påhængsvogne og sættevogne — og for køretøjer med tilkoblet påhængsvogn eller sættevogn — hvor koblingsanordningen eller det 5. hjul belastes med en signifikant kraft i lodret retning, indgår denne belastning efter division med tyngdeaccelerationen i den teknisk tilladte totalmasse.

([7]) Angiv venligst højeste og laveste værdier for hver variant.

([8]) Det ikke relevante slettes.

([9]) For motorkøretøjer: hvis køretøjets fabrikant tillader, at visse kontrolfunktioner modificeres (f.eks. ved hjælp af software- eller hardware-opgradering, valg, aktivering, deaktivering), før eller efter køretøjet er taget i brug, og dette resulterer i, at køretøjets maksimalhastighed øges, angives den maksimalt opnåelige hastighed som følge af justering af disse kontrolfunktioner. For påhængskøretøjer angives maksimalhastigheden som angivet af fabrikanten.

([10]) For dæk forsynet med mærkningen ZR foran koden for fælgdiameter, som er bestemt til montering på køretøjer med en konstruktivt bestemt maksimalhastighed på over 300 km/h, gives tilsvarende oplysninger.

5. Karrosseri

5.1. Hjulafskærmning

5.1.1. Kort beskrivelse af køretøjets hjulafskærmning: .....

6. Diverse

6.1. Hastighedsbegrænsende anordninger

6.1.1. Fabrikant(er): .....

6.1.2. Type(r): .....

6.1.3. Typegodkendelsesnummer(numre), hvis de(t) foreligger: .....

6.1.4. Hastighed eller hastighedsområde, hvortil hastighedsbegrænsningen kan fastsættes: ..... km/h

BILAG 2

Meddelelse

(Største format: A4 (210 mm × 297 mm))



Udstedt af: (Myndighed)

.....

.....

vedrørende (2): Meddelelse af godkendelse

Udvidelse af godkendelse

Nægtelse af godkendelse

Inddragelse af godkendelse

Endeligt ophør af produktionen

af en køretøjstype for så vidt angår montering af dæk

Godkendelse nr.: ..... Udvidelse nr.: .....

Afdeling I

1. Fabrikat (fabrikantens handelsbetegnelse): .....

2. Type: .....

2.1. Eventuel(le) handelsbetegnelse(r): .....

3. Typeidentifikationsmærker, som eventuelt er markeret på køretøjet (3): .....

3.1. Mærkets placering: .....

4. Køretøjsklasse (4): .....

5. Fabrikantens navn og adresse: .....

6. Navn(-e) og adresse(-r) på samlefabrik(ker): .....

7. Navn og adresse på fabrikantens repræsentant (i givet fald): .....

Afdeling II

1. Supplerende oplysninger: Se addendum

(1) Kendingsnummer for det land, der har meddelt, udvidet, nægtet eller inddraget godkendelsen (se godkendelsesforskrifter i regulativet).
(2) Det ikke relevant overstreges.
(3) Hvis typeidentifikationsmærkningen indeholder tegn, der ikke er relevante for beskrivelsen af de typer køretøjer, komponent eller separat teknisk enhed, der er omfattet af dette oplysningsskema, erstattes sådanne tegn i følgedokumenterne med »?« (f.eks. ABC?? 123??).
(4) Som fastlagt i den konsoliderede resolution om køretøjers konstruktion (R.E.3.) (dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, punkt 2 — www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html)

2. Den tekniske tjeneste, der er ansvarlig for udførelse af prøvningen: .....

3. Prøvningsrapportens dato: .....

4. Prøvningsrapportens nummer: .....

5. Eventuelle bemærkninger: Se addendum

6. Sted: .....

7. Dato: .....

8. Underskrift: .....

9. Informationspakke (hvis relevant) .....

Addendum til meddelelsesformular nr. …

vedrørende typegodkendelse af et køretøj hvad angår montering af dæk

1. Yderligere oplysninger

1.1. Kort beskrivelse af køretøjstypen med hensyn til konstruktion, dimensioner, linjer og materialesammensætning: .....

1.2. Dæk (C1/C2/C3) ([2])/hjulkombination (er) (inkl. dækstørrelse, fælgstørrelse og indpresningsdybde): .....

1.3. Symbol for den mindste hastighedskategori, som er forenelig med den konstruktivt bestemte maksimalhastighed (for hver variant) (for dæk forsynet med mærkningen ZR foran koden for fælgdiameter, som er bestemt til montering på køretøjer med en konstruktivt bestemt maksimalhastighed på over 300 km/h, gives tilsvarende oplysninger): .....

1.4. Det mindste belastningstal, som er foreneligt med det største teknisk tilladte akseltryk (for hver variant) (i givet fald justeret i henhold til punkt 5.2.2.2 i dette regulativ): .....

1.5. Dæk (C1/C2/C3) ([2])/hjulkombination(er) (inkl. dækstørrelse, fælgstørrelse og indpresningsdybde), som skal anvendes i forbindelse med anordning(-er) til kørsel i sne: .....

2. Køretøj i klasse M_1 er/er ikke ([2]) egnet til bugsering, og belastningen på bagdækkene overskrides med .... %

3. Køretøjet er/er ikke ([2]) godkendt i henhold til FN-regulativ nr. 64 og/eller nr. 141 ([2]) med hensyn til reserveenhed til midlertidig anvendelse af type 1/2/3/4/5 ([2]).

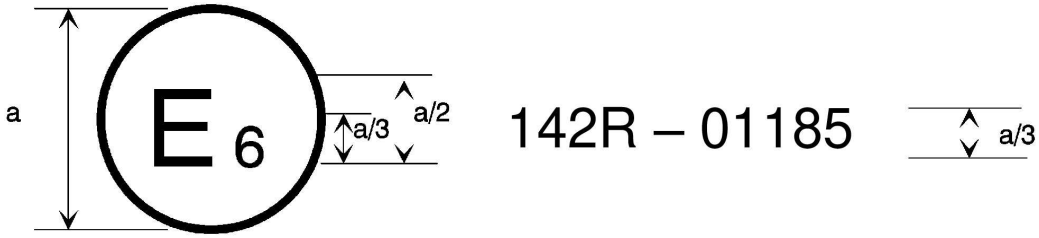
4. Køretøjet er/er ikke ([2]) godkendt i henhold til FN-regulativ nr. 64 og/eller nr. 141 ([2]) med hensyn til dæktryksovervågningssystem (TPMS)

4.1. Kort beskrivelse af dæktryksovervågningssystem (hvis et sådant er monteret): .....

BILAG 3

Udformning af godkendelsesmærker

(jf. punkt 4.4-4.4.2 i dette regulativ)



a = min. 8 mm

Ovennævnte godkendelsesmærke, der er påmonteret et køretøj, viser, at den pågældende køretøjstype, hvad angår montering af dæk, er godkendt i Belgien (E 6), i henhold til FN-regulativ nr. 142. De første to cifre i godkendelsesnummeret angiver, at godkendelsen er meddelt i overensstemmelse med forskrifterne i FN-regulativ nr. 142 som ændret ved ændringsserie 01.