Dette dokument er et dokumentationsredskab, og institutionerne påtager sig intet ansvar herfor

►**B**

KOMMISSIONENS FORORDNING (EU) Nr. 1008/2010

af 9 november 2010

om krav til typegodkendelse af forrudevisker- og forrudevaskersystemer for visse motorkøretøjer og om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 661/2009 om krav til typegodkendelse for den generelle sikkerhed af motorkøretøjer, påhængskøretøjer dertil samt systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer

(EØS-relevant tekst)

(EUT L 292 af 10.11.2010, s. 2)

Ændret ved:

		Tidende		
		nr.	side	dato
►**M1**	Kommissionens forordning (EU) nr. 519/2013 af 21. februar 2013	L 158	74	10.6.2013

▼B

KOMMISSIONENS FORORDNING (EU) Nr. 1008/2010

af 9 november 2010

om krav til typegodkendelse af forrudevisker- og forrudevaskersystemer for visse motorkøretøjer og om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 661/2009 om krav til typegodkendelse for den generelle sikkerhed af motorkøretøjer, påhængskøretøjer dertil samt systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 661/2009 af 13. juli 2009 om krav til typegodkendelse for den generelle sikkerhed af motorkøretøjer, påhængskøretøjer dertil samt systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer [1], særlig artikel 14, stk. 1, litra a), og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Forordning (EF) nr. 661/2009 er en særskilt forordning, som vedrører typegodkendelsesproceduren i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007 om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (rammedirektiv) [2].

(2) Forordning (EF) nr. 661/2009 ophæver Rådets direktiv 78/318/EØF af 21. december 1977 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om rudeviskere og rudevaskere til biler [3]. Kravene i nævnte direktiv bør overføres til nærværende forordning og i givet fald ændres for at tilpasse dem til den videnskabelige og tekniske udvikling.

(3) Denne forordnings anvendelsesområde bør være det samme som for direktiv 78/318/EØF og således være begrænset til køretøjer i klasse M_1.

(4) I forordning (EF) nr. 661/2009 fastsættes de grundlæggende bestemmelser om krav til typegodkendelse af motorkøretøjer for så vidt angår deres forrudevisker- og forrudevaskersystemer og typegodkendelse af rudevaskersystemer som separate tekniske enheder. Der bør derfor fastsættes særlige procedurer, prøvninger og krav til sådanne typegodkendelser.

[1] EUT L 200 af 31.7.2009, s. 1.
[2] EUT L 263 af 9.10.2007, s. 1.
[3] EFT L 81 af 28.3.1978, s. 49.

▼B

(5) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra Det Tekniske Udvalg for Motorkøretøjer —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

Anvendelsesområde

Denne forordning finder anvendelse på motorkøretøjer i klasse M_1, jf. definitionen i bilag II til direktiv 2007/46/EF, som er udstyret med en forrude, og på forrudevaskersystemer, der er beregnet til montering i motorkøretøjer i klasse M_1.

Artikel 2

Definitioner

I denne forordning forstås ved:

(1) »køretøjstype for så vidt angår forrudevisker- og forrudevaskersystemer«: køretøjer, som ikke adskiller sig fra hinanden på væsentlige punkter som rudeviskernes og rudevaskernes karakteristika, form eller størrelse og forrudens karakteristika eller montering

(2) »type forrudevaskersystem«: en gruppe forrudevaskersystemer, som ikke adskiller sig fra hinanden på væsentlige punkter som pumpeevne, anvendte materialer, beholderkapacitet, antal dyser, størrelser, vægtykkelse eller vaskersystemets form

(3) »motor«: en forbrændingsmotor, der enten kører på flydende eller gasformigt brændstof

(4) »rudeviskersystem«: et system bestående af en anordning til viskning af forrudens yderside sammen med det nødvendige tilbehør og de nødvendige betjeningsanordninger til at tænde og slukke for systemet

(5) »viskerfelt«: det område/de områder af forruden, der bestryges af viskerbladet/-bladene ved rudeviskersystemets normale driftsforhold

(6) »viskersystemets intermitterende drift«: en automatisk ikke-kontinuerlig drift af viskersystemet, hvor der efter hver fuldstændig cyklus forekommer en periode, hvor viskerne er stationære i en specifik pauseposition

(7) »forrudevaskersystem«: et system bestående af anordninger til opbevaring, overførsel og påføring af væske til forrudens yderside sammen med de nødvendige betjeningsanordninger til at tænde og slukke for systemet

▼B

(8) »betjeningsanordning til forrudevaskersystem«: en anordning til manuelt at tænde og slukke for vaskersystemet

(9) »vaskerpumpe«: en anordning til overførsel af væske fra vaskersystemets beholder til forrudens yderside

(10) »dyse«: en anordning til påføring af væske til forruden

(11) »fuldt spædet system«: et system, der er blevet aktiveret normalt for en bestemt periode, og hvor væsken er blevet overført gennem pumpen og rørsystemet og ud af dysen/dyserne

(12) »rengjort område«: et det tidligere tilsmudsede område, hvor der efter tørring ikke længere er spor af dråber eller smuds

(13) »synsfelt A«: prøveområde A som defineret i punkt 2.2 i bilag 18 til FN/ECE-regulativ nr. 43 ([1])

(14) »synsfelt B«: det reducerede prøveområde B som defineret i punkt 2.4 i bilag 18 til FN/ECE-regulativ nr. 43 uden udelukkelse af det i nævnte regulativs punkt 2.4.1 definerede område

(15) »konstruktivt bestemt torsovinkel«: vinklen mellem en lodret linje gennem R-punktet eller sædets referencepunkt og torsolinjen i en position svarende til ryglænets konstruktivt bestemte placering, som er fastlagt af køretøjsfabrikanten

(16) »R-punkt eller sædets referencepunkt«: et konstruktivt bestemt punkt, som er fastlagt af køretøjsfabrikanten for hver siddeplads, i forhold til det tredimensionale referencesystem

(17) »tredimensionelt referencesystem«: et referencesystem, som består af et lodret længdeplan X-Z, et vandret plan X-Y og et lodret tværplan Y-Z, i overensstemmelse med tillæg 2 til bilag III til denne forordning

(18) »primære referencemærker«: huller, flader, mærker eller andre identificerende tegn på køretøjets karrosseri eller chassis, hvoraf koordinaterne X, Y og Z inden for det tredimensionale referencesystem er angivet af køretøjsfabrikanten

(19) »køretøjets hovedkontakt«: den anordning, hvormed køretøjets indbyggede elektroniske system bringes fra at være slukket, som når køretøjet er parkeret uden fører, til normal driftsfunktion.

([1]) EUT L 230 af 31.8.2010, s. 119.

▼B

Artikel 3

EF-typegodkendelse af et køretøj med hensyn til dets forrudevisker- og forrudevaskersystem

1. Fabrikanten eller dennes repræsentant skal til den typegodkendende myndighed indsende ansøgningen om EF-typegodkendelse af et køretøj for så vidt angår dets forrudevisker- og forrudevaskersystem.

2. Ansøgningen udformes i overensstemmelse med den model af oplysningsskemaet, som findes i del 1 i bilag I.

3. Hvis alle relevante krav i bilag III til denne forordning er opfyldt, meddeler godkendelsesmyndigheden EF-typegodkendelse og udsteder et typegodkendelsesnummer i overensstemmelse med nummereringssystemet i bilag VII til direktiv 2007/46/EF.

En medlemsstat må ikke tildele samme nummer til en anden køretøjstype.

4. Ved anvendelse af stk. 3 udsteder den typegodkendende myndighed en EF-typegodkendelsesattest i overensstemmelse med modellen i del 2 i bilag I.

Artikel 4

EF-typegodkendelse af forrudevaskersystemer som separate tekniske enheder

1. Fabrikanten eller dennes repræsentant skal til den typegodkendende myndighed indsende ansøgningen om EF-typegodkendelse af en type rudevaskersystem som separat teknisk enhed.

Ansøgningen udformes i overensstemmelse med den model af oplysningsskemaet, som er angivet i del 1 i bilag II.

2. Hvis alle relevante krav i bilag III til denne forordning er opfyldt, meddeler godkendelsesmyndigheden EF-typegodkendelse af en separat teknisk enhed og udsteder et typegodkendelsesnummer i overensstemmelse med nummereringssystemet i bilag VII til direktiv 2007/46/EF.

En medlemsstat kan ikke tildele samme nummer til en anden type separat teknisk enhed.

3. Ved anvendelse af stk. 2 udsteder den typegodkendende myndighed en EF-typegodkendelsesattest i overensstemmelse med den model, der findes i del 2 i bilag II.

Artikel 5

EF-typegodkendelsesmærke for separat teknisk enhed

Alle separate tekniske enheder, der er i overensstemmelse med en type, hvortil der er meddelt EF-typegodkendelse af en separat teknisk enhed efter denne forordning, forsynes med et EF-typegodkendelsesmærke for separat teknisk enhed, jf. del 3 i bilag II.

▼B

Artikel 6

Gyldighed og udvidelse af godkendelser meddelt i henhold til direktiv 78/318/EØF

De nationale myndigheder skal tillade salg og ibrugtagning af køretøjer og separate tekniske enheder, som er typegodkendt før den dato, som er angivet i artikel 13, stk. 2, i forordning (EF) nr. 661/2009, og fortsat meddele udvidelse af godkendelser for disse køretøjer og separate tekniske enheder i henhold til bestemmelserne i direktiv 78/318/EØF.

Artikel 7

Ikrafttræden

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

▼B

BILAG I

Administrative dokumenter for EF-typegodkendelse af motorkøretøjer for så vidt angår deres forrudevisker- og forrudevaskersystemer

▼B

DEL 1

Oplysningsskema

MODEL

Oplysningsskema nr. … vedrørende EF-typegodkendelse af et motorkøretøj for så vidt angår dets forrudevisker- og forrudevaskersystemer.

Nedennævnte oplysninger skal indsendes i tre eksemplarer og omfatte en indholdsfortegnelse. Eventuelle tegninger skal forelægges i den relevante målestok på A 4-ark eller foldet til denne størrelse og være tilstrækkelig detaljerede. Eventuelle fotografier skal ligeledes være tilstrækkelig detaljerede.

Hvis de i dette oplysningsskema omhandlede systemer, komponenter eller separate tekniske enheder omfatter elektronisk styrede funktioner, anføres relevante funktionsspecifikationer.

0. GENERELT

0.1. Fabriksmærke (firmabetegnelse): .....

0.2. Type: .....

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

0.3. Typeidentifikationsmærker som markeret på køretøjet ([b]): .....

0.3.1. Mærkningens placering: .....

0.4. Køretøjets klasse ([c]): .....

0.5. Fabrikantens navn og adresse: .....

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

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

1. KØRETØJETS ALMINDELIGE SPECIFIKATIONER

1.1. Fotografier og/eller tegninger af et repræsentativt køretøj: .....

3. MOTOR ([k])

3.2. Forbrændingsmotor

3.2.1.8. Største nettoeffekt ([n]): ..... kW ved ..... min^{-1} (som oplyst af fabrikanten)

3.2.5. Elektrisk system

3.2.5.1. Nominel spænding: .....V, positiv/negativ tilslutning til stel ([l])

3.2.5.2. Generator

3.2.5.2.1. Type: .....

3.2.5.2.2. Nominel effekt: ..... VA

3.3. Elektrisk motor

3.3.1.1. Maksimal timeeffekt: ..... kW

▼B

3.3.1.2. Driftsspænding: V

3.3.2. Batteri

3.3.2.3. Kapacitet: ..... Ah (amperetimer)

3.4. Motorkombination

3.4.1. Hybridelektrisk køretøj: ja/nej ([1])

3.4.2. Kategori af hybridelektrisk køretøj: med ekstern opladning/ikke-ekstern opladning: ([1])

3.4.4. Beskrivelse af anordningen til energilagring: (batteri, kondensator, svinghjul/generator osv.)

3.4.4.5. Energi: .....
(for batteri: spænding og kapacitet Ah i 2 h, for kondensator: J, ...)

3.4.4.6. Lader: indbygget/ekstern/ingen ([1])

4. TRANSMISSION ([f])

4.7. Køretøjets konstruktivt bestemte tophastighed (i km/h) ([q]) .....

9. KARROSSERI

9.2. Materialer og konstruktion: .....

9.4. Synsfelt

9.4.1. Nærmere oplysninger om de primære referencemærker, som er tilstrækkelig detaljerede til, at mærkerne nemt kan identificeres, samt hvert enkelt mærkes placering i forhold til de andre og i forhold til det R-punkt, der skal kontrolleres: .....

9.5. Forrude og andre ruder

9.5.1. Forrude

9.5.1.1. Anvendte materialer: .....

9.5.1.2. Monteringsmåde: .....

9.5.1.3. Hældning: .....

9.5.1.4. Typegodkendelsesnummer (-numre): .....

9.5.1.5. Forrudeudstyr og dets placering samt en kort beskrivelse af eventuelle elektriske/elektroniske komponenter i forbindelse hermed: .....

9.6. Forrudeviskersystem

9.6.1. Detaljeret teknisk beskrivelse (herunder fotografier eller tegninger):

9.7. Forrudevaskersystem

9.7.1. Detaljeret teknisk beskrivelse (herunder fotografier eller tegninger) eller godkendelsesnummer, hvis typegodkendt som separat teknisk enhed: .....

9.8. Afrimning og afdugning

▼B

9.8.2.	Største elforbrug:	kW
9.10.	Indvendig indretning	
9.10.3.	Sæder	
9.10.3.5.	Koordinater eller tegning af R-punktet	
9.10.3.5.1.	Førersæde:	
9.10.3.6.	Konstruktivt bestemt torsovinkel	
9.10.3.6.1.	Førersædet:	

Forklarende bemærkninger

([1]) Det ikke gældende overstreges.

([b]) Hvis typeidentifikationsmærkningen indeholder tegn, der ikke er relevante for beskrivelsen af de typer køretøjer, komponenter eller separate tekniske enheder, der er omfattet af dette oplysningsskema, erstattes sådanne tegn i følgedokumenterne med »?« (f.eks. ABC??123??).

([c]) Angivelse i henhold til definitionerne i bilag II, del A, til direktiv 2007/46/EF.

([k]) For køretøjer, som kan køre på enten benzin, diesel osv., eventuelt kombineret med andet brændstof, gentages punkterne. For ikke-konventionelle motorer og systemer skal fabrikanten give nærmere oplysninger svarende til dem, der er nævnt her.

([n]) Bestemmes i overensstemmelse med kravene i Rådets direktiv 80/1269/EØF (EFT L 375 af 31.12.1980, s. 46).

([f]) Specificerede oplysninger skal gives for hver foreslået variant.

([q]) Hvad angår påhængskøretøjer, den maksimale hastighed som angivet af fabrikanten.

▼B

DEL 2

EF-typegodkendelsesattest

MODEL

Format: A4 (210 × 297 mm)

EF-TYPEGODKENDELSESATTEST

Den typegodkendende myndigheds stempel

Meddelelse vedrørende:

— meddelelse af EF-typegodkendelse ([1])
— udvidelse af EF-typegodkendelse ([1])
— nægtelse af EF-typegodkendelse ([1])
— inddragelse af EF-typegodkendelse ([1])

} af en køretøjstype med hensyn til forrudevisker- og forrudevaskersystem

i henhold til forordning (EU) nr. 1008/2010, senest ændret ved forordning (EU) nr. …/… ([1])

EF-typegodkendelsesnummer: .....

Årsag til udvidelse: .....

AFSNIT I

0.1. Fabriksmærke (firmabetegnelse): .....

0.2. Type: .....

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

0.3. Typeidentifikationsmærker, såfremt disse er markeret på køretøjet ([2]): ...

0.3.1. Mærkningens placering: .....

0.4. Køretøjets klasse ([3]): .....

0.5. Fabrikantens navn og adresse: .....

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

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

AFSNIT II

1. Supplerende oplysninger: se addendum

2. Teknisk tjeneste, som er ansvarlig for udførelse af prøvningerne: .....

3. Prøvningsrapportens dato: .....

4. Prøvningsrapportens nummer: .....

5. Bemærkninger (eventuelt): se addendum

6. Sted: .....

7. Dato: .....

8. Underskrift: .....

Bilag: Informationspakke

Prøvningsrapport

([1]) Det ikke gældende overstreges.
([2]) Hvis typeidentifikationsmærkningen indeholder tegn, der ikke er relevante for beskrivelsen af de typer køretøjer, komponenter eller separate tekniske enheder, der er omfattet af dette oplysningsskema, erstattes sådanne tegn i følgedokumenterne med »?« (f.eks. ABC??123??).
([3]) Som defineret i bilag II, afsnit A, til direktiv 2007/46/EF.

▼B

Addendum

til EF-typegodkendelsesattest nr. …

1. Supplerende oplysninger:

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

1.2. Beskrivelse af visker- og vaskersystemernes funktionsprincip: .....

1.3. Detaljeret beskrivelse af viskersystemet (f.eks. antal viskerblade, bladlængde, viskerarmens dimensioner osv.) .....

1.4. Detaljeret beskrivelse af vaskersystemet (f.eks. antal dyser, antal udgange pr. dyse, vaskerpumpe, væskebeholder, rørledninger og fastgørelse til pumpe og dyser osv.) .....

1.5. Væskebeholderens kapacitet (liter): .....

1.6. Køretøjets konstruktivt bestemte tophastighed (i km/h): .....

2. Højre- eller venstrestyring: venstre/højre ([1])

3. Systemer til venstrestyring og spejlvendte systemer til højrestyring: ja/nej ([1])

4. Aerodynamisk spoiler påmonteret viskerarmen/viskerbladet ([1]) på førersiden/centrum/passagersiden/ ..... ([1])

5. Bemærkninger: .....

([1]) Det ikke relevante overstreges.

▼B

BILAG II

Administrative dokumenter for EF-typegodkendelse af forrudevaskersystemer som separate tekniske enheder

▼B

DEL 1

Oplysningsskema

MODEL

Oplysningsskema nr. … vedrørende EF-typegodkendelse af forrudevaskersystemer som separate tekniske enheder.

Nedennævnte oplysninger skal indsendes i tre eksemplarer og omfatte en indholdsfortegnelse. Eventuelle tegninger skal forelægges i den relevante målestok på A 4-ark eller foldet til denne størrelse og være tilstrækkelig detaljerede. Eventuelle fotografier skal ligeledes være tilstrækkelig detaljerede.

Hvis de i dette oplysningsskema omhandlede systemer, komponenter eller separate tekniske enheder omfatter elektronisk styrede funktioner, anføres relevante funktionsspecifikationer.

0. GENERELT

0.1. Fabriksmærke (firmabetegnelse): .....

0.2. Type: .....

0.3. Typeidentifikationsmærker, som er anført på den separate tekniske enhed ([b]): .....

0.3.1. Mærkningens placering: .....

0.5. Fabrikantens navn og adresse: .....

0.7. For separate tekniske enheder, EF-godkendelsesmærkets placering og anbringelsesmetode: … .....

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

9.7. Forrudevasker

9.7.1. Detaljeret teknisk beskrivelse (herunder fotografier eller tegninger): .....

Forklarende bemærkninger

([b]) Hvis typeidentifikationsmærkningen indeholder tegn, der ikke er relevante for beskrivelsen af de typer køretøjer, komponenter eller separate tekniske enheder, der er omfattet af dette oplysningsskema, erstattes sådanne tegn i følgedokumenterne med »?« (f.eks. ABC??123??).

▼B

DEL 2

EF-typegodkendelsesattest

MODEL

Format: A4 (210 × 297 mm)

EF-TYPEGODKENDELSESATTEST

Den typegodkendende myndigheds stempel

Meddelelse vedrørende:

— meddelelse af EF-typegodkendelse ([1])
— udvidelse af EF-typegodkendelse ([1])
— nægtelse af EF-typegodkendelse ([1])
— inddragelse af EF-typegodkendelse ([1])

} af en type forrudevaskersystem som separat teknisk enhed

i henhold til forordning (EU) nr. 1008/2010, senest ændret ved forordning (EU) nr. …/… ([1])

EF-typegodkendelsesnummer: .....

Årsag til udvidelse: .....

AFSNIT I

0.1. Fabriksmærke (firmabetegnelse): .....

0.2. Type: .....

0.3. Typeidentifikationsmærker, som er anført på den separate tekniske enhed ([2]): .....

0.3.1. Mærkningens placering: .....

0.5. Fabrikantens navn og adresse: .....

0.7. EF-godkendelsesmærkets placering og fastgørelse: .....

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

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

AFSNIT II

1. Supplerende oplysninger: se addendum

2. Teknisk tjeneste, som er ansvarlig for udførelse af prøvningerne: .....

3. Prøvningsrapportens dato: .....

4. Prøvningsrapportens nummer: .....

5. Bemærkninger (eventuelt): se addendum

6. Sted: .....

7. Dato: .....

8. Underskrift: .....

Bilag: Informationspakke

Prøvningsrapport

([1]) Det ikke gældende overstreges.

([2]) Hvis typeidentifikationsmærkningen indeholder tegn, der ikke er relevante for beskrivelsen af de typer køretøjer, komponenter eller separate tekniske enheder, der er omfattet af dette oplysningsskema, erstattes sådanne tegn i følgedokumenterne med »?« (f.eks. ABC??123??).

▼B

Addendum

til EF-typegodkendelsesattest nr. …

1. Supplerende oplysninger:

1.1. Kort beskrivelse af typen af separat teknisk enhed: .....

1.2. Detaljeret beskrivelse af vaskersystemet:

1.2.1. Antal dyser: .....

1.2.2. Antal udgange pr. dyse: .....

1.2.3. Beskrivelse af vaskersystemets rørledninger og fastgørelse til pumpe og dyser: .....

1.2.4. Beskrivelse af vaskerpumpe: .....

1.2.5. Væskebeholderens kapacitet (liter): .....

2. Egnet til venstre-/højrestyring: venstre/højre ([1])

3. En del af systemet kan være placeret i motorrummet: ja/nej ([1])

4. Separat teknisk enhed: Universel/køretøjsspecifik ([1])

5. Bemærkninger: .....

6. Liste over køretøjstyper, hvortil den separate tekniske enhed er blevet godkendt (eventuelt): .....

([1]) Det ikke relevante overstreges.

▼B

DEL 3

EF-typegodkendelsesmærke for separat teknisk enhed

1. EF-typegodkendelsesmærket for separate tekniske enheder består af:

1.1. Et rektangel omkring et lille 'e', efterfulgt af den tal- eller bogstavkombination, der kendetegner den medlemsstat, som har udstedt EF-typegodkendelse af en separat teknisk enhed:

1	for Tyskland	11	for Det Forenede Kongerige	►M1 25 for Kroatien ◄	
2	for Frankrig	12	for Østrig	26	for Slovenien
3	for Italien	13	for Luxembourg	27	for Slovakiet
4	for Nederlandene	17	for Finland	29	for Estland
5	for Sverige	18	for Danmark	32	for Letland
6	for Belgien	19	for Rumænien	34	for Bulgarien
7	for Ungarn	20	for Polen	36	for Litauen
8	for Tjekkiet	21	for Portugal	49	for Cypern
9	for Spanien	23	for Grækenland	50	for Malta
		24	for Irland		

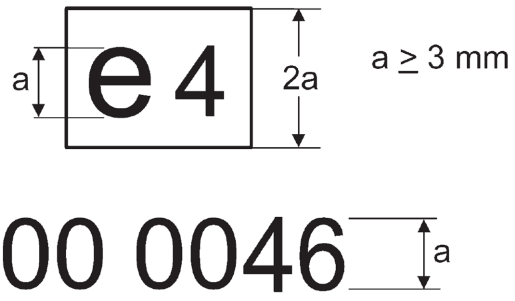
1.2. I nærheden af rektanglet, »basisgodkendelsens nummer« — som udgør del 4 af typegodkendelsesnummeret — med to foranstillede cifre, der er løbenummeret på den seneste væsentlige tekniske ændring af denne forordning. Løbenummeret er pt. »00«.

2. EF-typegodkendelsesmærket for separat teknisk enhed skal anbringes på forrudevaskerens væskebeholder, så det er holdbart og let læseligt, selv når anordningen monteres i køretøjet.

3. Figur 1 viser et eksempel på et EF-typegodkendelsesmærke for en separat teknisk enhed.

Figur 1

Eksempel på EF-typegodkendelsesmærke for separat teknisk enhed



Forklarende note

Forklaring Dette EF-typegodkendelsesmærke for separat teknisk enhed er blevet udstedt af Nederlandene og har nummer 0046. De to første cifre »00« angiver, at den separate tekniske enhed blev godkendt i henhold til denne forordning.

▼B

BILAG III

Krav til forrudevisker- og forrudevaskersystemer

1. SÆRLIGE KRAV

1.1. Forrudeviskersystem.

1.1.1. Alle køretøjer skal være udstyret med et forrudeviskersystem, der er i stand til at fungere, når køretøjets hovedkontakt er blevet aktiveret, uden at føreren behøver foretage andet end at tænde for den betjeningsanordning, der anvendes til at starte og standse forrudeviskersystemet (positionen »on«).

1.1.1.1. Forrudeviskersystemet skal bestå af en eller flere viskerarme, hvis viskerblade nemt skal kunne udskiftes.

1.1.2. Forrudeviskerfeltet skal dække mindst 98 % af synsfelt A, der bestemmes i overensstemmelse med tillæg 3 til bilag III.

1.1.3. Forrudeviskerfeltet skal dække mindst 80 % af synsfelt B, der bestemmes i overensstemmelse med tillæg 3 til bilag III.

1.1.4. Forrudeviskerfeltet skal opfylde kravene i punkt 1.1.2 og 1.1.3, når systemet fungerer med en viskerfrekvens svarende til punkt 1.1.5.1, og skal prøves under de betingelser, der er fastsat i punkt 2.1.10 til 2.1.10.3 i dette bilag.

1.1.5. Forrudeviskersystemet skal have mindst to viskerfrekvensindstillinger:

1.1.5.1. Den ene frekvens må ikke være mindre end 10 og ikke over 55 cyklusser pr. minut.

1.1.5.2. Den anden frekvens må ikke være under 45 fuldstændige cyklusser pr. minut.

1.1.5.3. Der skal være en forskel på mindst 15 cyklusser pr. minut mellem den højeste og en lavere viskerfrekvensindstilling.

1.1.5.4. Forrudeviskersystemet kan anvendes i intermitterende drift for at opfylde kravene i punkt 1.1.5.1 til 1.1.5.3 i dette bilag.

1.1.6. Frekvenserne i punkt 1.1.5 til 1.1.5.3 skal prøves på de betingelser, der er fastsat i punkt 2.1.1 til 2.1.6 og punkt 2.1.8 i dette bilag.

1.1.7. Når forrudeviskersystemet standses ved at slukke på betjeningsanordningen (positionen »off«), skal viskerarm/-arme og –blad/-blade køre tilbage til hvileposition.

1.1.8. Forrudeviskersystemet skal være i stand til at forblive blokeret i en sammenhængende periode på 15 sekunder. Det er tilladt at anvende automatiske kredsløbsbeskyttelsesanordninger, såfremt det med henblik på nulstilling ikke kræver andre betjeninger end af forrudeviskerens betjeningsanordning.

▼B

1.1.9. Forrudeviskersystemets evne til at forblive blokeret, jf., punkt 1.1.8, skal prøves på de betingelser, der er fastsat i punkt 2.1.7 i dette bilag.

1.1.10. Hvis forrudeviskerarmens/-armenes eller –bladets/bladenes hvileposition ikke er uden for synsfelt B, som bestemt i overensstemmelse med tillæg 3 til bilag III, skal det være muligt manuelt at flytte viskerarmen/-armenes på en sådan måde, at viskerbladet/-bladene kan løftes fra dets/deres placering på forruden, således at forruden kan rengøres manuelt.

1.1.11. Forrudeviskersystemet skal kunne fungere i 2 minutter på en tør forrude i en omgivende temperatur på – 18 °C, uden at dette medfører en forringet ydeevne.

1.1.12. Forrudeviskersystemets ydeevne ved – 18° C skal prøves på de betingelser, der er fastsat i punkt 2.1.11 i dette bilag.

1.1.13. Forrudeviskersystemet skal fortsat opfylde kravene i punkt 1.1.2 i dette bilag uden forringet ydeevne, når det fungerer ved højeste frekvens, og når køretøjet er genstand for en relativ lufthastighed på 80 % af den mindste af følgende værdier: køretøjets konstruktivt bestemt største hastighed eller 160 km/h. Synsfelt A på forruden skal forberedes i overensstemmelse med punkt 2.1.8 og 2.1.9 i dette bilag. De aerodynamiske påvirkninger kombineret med størrelsen og formen af forruden, viskerarmen/-armene og viskerbladet/-bladene skal prøves under disse betingelser under hensyntagen til punkt 2.1.9.1. Viskerbladet/-bladene skal under prøvningen forblive i berøring med forruden, og der må ikke forekomme et fuldstændigt løft. Viskerbladet/-bladene skal forblive i fuld berøring med forruden i det felt, der er fastsat i punkt 1.1.2, for hver fuldstændig cyklus, og der må ikke forekomme delvise løft ved opad- eller nedadgående viskning.

1.2. Forrudevaskersystem.

1.2.1. Alle køretøjer skal være forsynet med et forrudevaskersystem, der er i stand til at fungere, når køretøjets hovedkontakt er blevet aktiveret, og som er i stand til at modstå de heraf følgende belastninger og tryk, når dyserne er tilkoblet og systemet er aktiveret i overensstemmelse med proceduren i punkt 2.2.1.1 til 2.2.1.1.2 i dette bilag.

1.2.2. Forrudevaskersystemets ydeevne må ikke blive nedsat, når det er genstand for temperaturcyklusser som fastsat i punkt 2.2.1 til 2.2.5 i dette bilag.

1.2.3. Forrudevaskersystemet skal kunne sprøjte væske på forrudens målfelt uden tegn på spild, frakobling af rørledninger eller fejl ved dyserne under normale betingelser og omgivende temperaturer mellem – 18 °C og 80 °C. Hvis dyserne er blokeret, må systemet desuden ikke vise tegn på spild eller frakobling af nogen rørledning.

1.2.4. Forrudevaskersystemet skal kunne levere en tilstrækkelig mængde væske til at rengøre mindst 60 % af synsfelt A, der bestemmes i overensstemmelse med tillæg 3 til bilag III, på de betingelser, der er fastsat i punkt 2.2.6 til 2.2.6.4 i dette bilag.

▼B

1.2.5. Forrudevaskersystemet skal kunne aktiveres manuelt ved hjælp af betjeningsanordningen for forrudevasker. Aktivering og deaktivering af systemet kan desuden være koordineret og kombineret med andre af køretøjets systemer.

1.2.6. Væskebeholderens rumfang må ikke være mindre end 1,0 liter.

2. PRØVNINGPROCEDURE

2.1. Prøvningsbetingelser for forrudeviskersystem.

2.1.1. De nedenfor beskrevne prøvninger skal gennemføres på de betingelser, der er fastsat i punkt 2.1.2 til 2.1.5, medmindre andet er anført.

2.1.2. Den omgivende temperatur skal være mellem 5 °C og 40 °C.

2.1.3. Forruden holdes konstant våd.

2.1.4. Elektriske forrudeviskersystemer skal desuden opfylde nedenstående supplerende betingelser.

2.1.4.1. Alle batterier skal være fuldt opladt ved prøvningens påbegyndelse.

2.1.4.2. En eventuel motor skal køre med et omdrejningstal på højst 30 % af det omdrejningstal, hvorved den yder sin maksimale effekt. Hvis dette viser sig at være praktisk umuligt pga. særlige motorstyringsstrategier, f.eks. ved hybridelektriske køretøjer, fastsættes et realistisk scenarie, hvori indgår motorhastigheder og periodisk eller fuldstændigt fravær af en motor i drift under normale kørselsforhold. Hvis forrudeviskersystemet kan opfylde kravene uden en motor i drift, behøver motoren ikke være i drift.

2.1.4.3. Nærlyset skal være tændt.

2.1.4.4. Alle påmonterede varme-, ventilations-, afrimnings - og afdugningsanordninger (uanset placering i køretøjet) skal være i drift med det maksimale strømforbrug.

2.1.5. Forrudeviskersystemer, der fungerer ved hjælp af trykluft eller vakuum, skal kunne arbejde konstant med de foreskrevne viskerfrekvenser, uanset motorens omdrejningstal og belastning eller batteriets minimale og maksimale ladeniveauer, der er fastsat for normal drift af fabrikanten.

2.1.6. Forrudeviskersystemets viskerfrekvenser skal opfylde kravene i punkt 1.1.5 til 1.1.5.3 i dette bilag efter en indledende driftsperiode på 20 minutter på en våd forrude.

2.1.7. Kravene i punkt 1.1.8 i dette bilag skal være opfyldt, når viskerarmene fastholdes i en position svarende til en halv cyklus i 15 sekunder, mens forrudeviskerens betjeningsanordning er indstillet på den højeste viskerfrekvens.

2.1.8. Forrudens yderside affedtes omhyggeligt med metylalkohol eller tilsvarende affedtende middel. Når ruden er tør, påføres en ammoniakopløsning på mindst 3 % og højst 10 %. Når ruden atter er tør, tørres den efter med en tør bomuldsklud.

▼B

2.1.9. Forrudens yderside påføres et ensartet lag af afprøvningsblandingen, der skal være i overensstemmelse med kravene i tillæg 4 til bilag III, som skal tørre ind.

2.1.9.1. Når forrudens yderside er blevet forberedt i henhold til punkt 2.1.8 og 2.1.9, kan forrudevaskersystemet anvendes under de relevante prøvninger.

2.1.10. Forrudeviskersystemets viskerfelt som anført i punkt 1.1.4 i dette bilag fastsættes på følgende måde:

2.1.10.1. Forrudens yderside skal være behandlet som foreskrevet i punkt 2.1.8 og 2.1.9.

2.1.10.2. For at kontrollere, om kravene i punkt 1.1.2 og 1.1.3 i dette bilag er opfyldt, skal forrudeviskersystemet aktiveres under hensyntagen til punkt 2.1.9.1, og der udføres en aftegning af viskerfeltet, som sammenlignes med en aftegning af synsfelterne A og B, der bestemmes i henhold til tillæg 3 til bilag III.

2.1.10.3. Den tekniske tjeneste kan tillade en alternativ prøvningsprocedure (f.eks. virtuel prøvning) for at kontrollere, om kravene i punkt 1.1.2 og 1.1.3 i dette bilag er opfyldt.

2.1.11. Kravene i punkt 1.1.11 skal være opfyldt i en omgivende temperatur på – 18 ± 3 °C, idet køretøjet skal have været udsat for denne temperatur i mindst 4 timer. Køretøjet skal forberedes til at fungere på de betingelser, der er fastsat i punkt 2.1.4 til 2.1.5. Viskersystemet skal under prøvningen betjenes normalt, men ved højeste viskerfrekvens. Det er ikke nødvendigt at observere viskerfeltet.

2.2. Prøvningsbetingelser for forrudevaskersystemet.

2.2.1. Prøve nr. 1. Forrudevaskersystemet fyldes helt op med vand (fuldt spædet) og anbringes i en omgivende temperatur på 20 ± 2 °C i mindst 4 timer. Vandet skal være stabiliseret ved denne temperatur.

2.2.1.1. Alle dyser skal være tilproppet og forrudevaskersystemets betjeningsanordning betjenes seks gange på et minut, og hver arbejdsgang skal vare mindst 3 sekunder.

2.2.1.1.1. Hvis forrudevaskersystemet drives ved førerens muskelkraft, skal betjeningskraften være 11,0 til 13,5 daN i tilfælde af en hånddrevet pumpe. Betjeningskraften skal være 40,0 til 44,5 daN i tilfælde af en foddrevet pumpe.

2.2.1.1.2. For elektriske pumper skal prøvningsspændingen være mindst lig den nominelle spænding, men må ikke overstige denne med mere end 2 V.

2.2.1.2. Forrudevaskersystemets ydeevne ved prøvningens afslutning skal være i overensstemmelse med punkt 1.2.3 i dette bilag.

2.2.2. Prøve nr. 2. Forrudevaskersystemet fyldes helt op med vand (fuldt spædet) og anbringes i en omgivende temperatur på – 18 ± 3 °C i mindst 4 timer. Vandet behøver ikke at være stabiliseret ved denne temperatur.

2.2.2.1. Forrudevaskersystemets betjeningsanordning aktiveres 6 gange på et minut, og hver arbejdsgang skal vare mindst 3 sekunder, i overensstemmelse med punkt 2.2.1.1.1 og 2.2.1.1.2. Systemet anbringes derefter i en omgivende temperatur på 20 ± 2 °C, indtil isen er

▼B

fuldstændig smeltet. Vandet behøver ikke at være stabiliseret ved denne temperatur. Forrudevaskersystemets ydeevne kontrolleres ved at aktivere systemet i overensstemmelse med punkt 2.2.1.1 til 2.2.1.2.

2.2.3. Prøve nr. 3. Eksponeringsprøvning ved lav temperatur

2.2.3.1. Forrudevaskersystemet fyldes helt op med vand (fuldt spædet) og anbringes i en omgivende temperatur på – 18 ± 3 °C i mindst 4 timer, idet det sikres, at alt vaskersystemets vand er frosset. Systemet anbringes derefter i en omgivende temperatur på 20 ± 2 °C, indtil isen er fuldstændig smeltet, dog ikke længere end i 4 timer. Denne nedfrysnings/optøningsproces gentages seks gange. Ved prøvningens afslutning, når forrudevaskersystemet er placeret i en omgivende temperatur på 20 ± 2 °C og isen er fuldstændig tøet, selv om vandet ikke behøver at være stabiliseret ved denne temperatur, kontrolleres forrudevaskersystemets ydeevne ved at aktivere det i overensstemmelse med punkt 2.2.1.1 til 2.2.1.2.

2.2.3.2. Forrudevaskersystemet fyldes helt op (fuldt spædet) med en frostsikker forrudevaskervæske bestående af en 50 % opløsning af metanol eller isopropylalkohol i vand, hvis hårdhed ikke overstiger 205 mg/l (ca). Systemet anbringes i en omgivende temperatur på – 18 ± 3 °C i mindst 4 timer. Væsken behøver ikke at være stabiliseret ved denne temperatur. Forrudevaskersystemets ydeevne kontrolleres ved at aktivere systemet i overensstemmelse med punkt 2.2.1.1 til 2.2.1.2.

2.2.4. Prøve nr. 4. Eksponeringsprøvning ved høj temperatur

2.2.4.1. Dersom dele af forrudevaskersystemet er placeret i motorrummet, fyldes det helt op med vand (fuldt spædet) og anbringes i en omgivende temperatur på 80 ± 3 °C i mindst 8 timer. Vandet behøver ikke at være stabiliseret ved denne temperatur. Forrudevaskersystemets ydeevne kontrolleres ved at aktivere systemet i overensstemmelse med punkt 2.2.1.1 til 2.2.1.2.

2.2.4.2. Dersom ingen dele af forrudevaskersystemet er placeret i motorrummet, fyldes det helt op med vand (fuldt spædet) og anbringes i en omgivende temperatur på 80 ± 3 °C i mindst 8 timer. Vandet behøver ikke at være stabiliseret ved denne temperatur. Herefter anbringes systemet i en omgivende temperatur på 20 ± 2 °C. Når vandets temperatur er stabiliseret, kontrolleres forrudevaskersystemets ydeevne ved at aktivere systemet i overensstemmelse med punkt 2.2.1.1 til 2.2.1.2. Derefter fyldes systemet helt op med vand (fuldt spædet) og anbringes i en omgivende temperatur på 60 ± 3 °C i mindst 8 timer. Vandet behøver ikke at være stabiliseret ved denne temperatur. Forrudevaskersystemets ydeevne kontrolleres ved at aktivere systemet i overensstemmelse med punkt 2.2.1.1 til 2.2.1.2. Fabrikanten kan alternativt anmode om, at forrudevaskersystemet prøves på de betingelser, der er fastsat i punkt 2.2.4.1.

2.2.5. Prøvningerne af forrudevaskersystemet som fastsat i punkt 2.2.1 til 2.2.4.2 udføres i rækkefølge på samme forrudevaskersystem. Systemet kan enten prøves, således som det er monteret på den køretøjstype, hvortil der søges om EF-typegodkendelse, eller separat. Hvis der søges om EF-typegodkendelse af en separat teknisk enhed, skal systemet prøves separat.

▼B

2.2.6. Prøve nr. 5. Prøvning af forrudevaskersystemets ydeevne

2.2.6.1. Forrudevaskersystemet fyldes helt op med vand (fuldt spædet). Med standset bil og uden større vindpåvirkning rettes dysen eller dyserne om muligt mod det tilsigtede område på forrudens yderside.

2.2.6.2. Forrudens yderside skal være behandlet som foreskrevet i punkt 2.1.8 og 2.1.9 i dette bilag.

2.2.6.3. Forrudevaskersystemet aktiveres i henhold til fabrikantens anvisninger, jf. dog punkt 2.2.1.1.1 og 2.2.1.1.2 i dette bilag. Prøvningens samlede varighed må ikke overstige 10 fuldstændige automatiske driftscyklusser af forrudeviskersystemet ved højeste viskerfrevens.

2.2.6.4. For at kontrollere, om kravene i punkt 1.2.4 i dette bilag er opfyldt, udføres der en aftegning af det relevante rengjorte felt, som sammenlignes med en aftegning af synsfelt A, der bestemmes i henhold til tillæg 3 til bilag III. Hvis det er helt tydeligt for iagttageren, at kravene er opfyldt, er det ikke nødvendigt at udføre aftegningerne.

2.2.7. Prøvningen som fastsat i punkt 2.2.6 til 2.2.6.4 udføres altid på den køretøjstype, hvortil der søges om EF-typegodkendelse, også når det er en separat teknisk enhed, der er monteret i køretøjet.

▼B

Tillæg 1

Fremgangsmåde for kontrol af R-punkt eller sædets referencepunkt

R-punktet eller sædets referencepunkt bestemmes i henhold til bilag 3 til FN/ECE-regulativ nr. 17 ([1]).

([1]) EUT L 373 af 27.12.2006, s. 1.

▼B

Tillæg 2

Fremgangsmåde for bestemmelse af primære referencemærker i det tredimensionale referencesystem

De dimensionelle forhold mellem primære referencemærker på tegninger og deres placering på det faktiske køretøj bestemmes i henhold til bilag 4 til FN/ECE-regulativ nr. 125 ([1]).

([1]) EUT L 200 af 31.7.2010, s. 38.

▼B

Tillæg 3

Fremgangsmåde for bestemmelser af synsfelterne gennem køretøjers forruder

Synsfelt A og B bestemmes i henhold til bilag 18 til FN/ECE-regulativ nr. 43.

▼B

Tillæg 4

Specifikationer for prøvningsblanding ved prøvning af forrudevisker- og forrudevaskersystemer

1. Den blanding, der er henvist til i punkt 2.1.9 i bilag III, består af følgende:

1.1. Vand med hårdhed mindre end 205 mg/l (ca): 92,5 volumenprocent.

1.2. Mættet saltopløsning i vand (natriumklorid): 5,0 volumenprocent.

1.3. Støv, sammensat som angivet i punkt 1.3.1 til 1.3.2.6 nedenfor: 2,5 volumenprocent.

1.3.1. Specifikationer for analyse af prøvningsstøv

1.3.1.1. 68 ± 1 % SiO_2 i vægtprocent

1.3.1.2. 4 ± 1 % Fe_2O_3 i vægtprocent

1.3.1.3. 16 ± 1 % Al_2O_3 i vægtprocent

1.3.1.4. 3 ± 1 % CaO i vægtprocent

1.3.1.5. 1,0 ± 0,5 % MgO i vægtprocent

1.3.1.6. 4 ± 1 % baser i vægtprocent

1.3.1.7. 2,5 ± 0,5 % glødetab i vægtprocent

1.3.2. Specifikationer for partikelstørrelsesfordeling efter kornstørrelse

1.3.2.1. 12 ± 2 % af kornstørrelse 0 til 5 μm

1.3.2.2. 12 ± 3 % af kornstørrelse 5 til 10 μm

1.3.2.3. 14 ± 3 % af kornstørrelse 10 til 20 μm

1.3.2.4. 23 ± 3 % af kornstørrelse 20 til 40 μm

1.3.2.5. 30 ± 3 % af kornstørrelse 40 til 80 μm

1.3.2.6. 9 ± 3 % af kornstørrelse 80 til 200 μm