

**Regulation No. 64**

**Uniform provisions concerning the approval of vehicles with regard to their equipment which may include: a temporary-use spare unit, run-flat tyres.**

Contents

1. Scope
2. Definitions
3. Application for approval
4. Approval
5. Specifications and tests
6. Supplementary information
7. Modification and extension of approval of the vehicle type
8. Conformity of production
9. Penalties for non-conformity of production
10. Production definitely discontinued
11. Names and addresses of Technical Services responsible for conducting approval tests, and of Administrative Departments
12. Transitional provisions

**協定規則第64号**

**応急用スペアユニット、ランフラットタイヤ等の車両装備品に係る車両の認可に関する統一規定**

目次

規則

1. 適用範囲
2. 定義
3. 認可申請
4. 認可
5. 仕様および試験
6. 補足情報
7. 車両型式の変更及び認可の拡大
8. 生産の適合性
9. 生産の不適合に対する罰則
10. 生産中止
11. 認可試験を担当する技術機関及び行政官庁の名称と所在地
12. 過渡規定

## UN-R64-03 (2017.02.09)

### Annexes

#### 1 Communication

#### 2 Arrangements of approval marks

#### 3 Braking and deviation test for vehicles fitted with temporary-use spare units

#### 4 Test requirements for Run-Flat Warning System (RFWS)

### 1. Scope

#### 1.1.

This Regulation applies to the approval of vehicles of category M<sub>1</sub> and N<sub>1</sub><sup>1</sup> when equipped with:

- (a) A temporary use spare unit; and/or
- (b) Run-flat tyres and/or a run-flat system.

For the purposes of this Regulation, spare wheel and tyre substitute units in the form of run-flat tyres or a run-flat system in a totally deflated condition, are to be treated as being temporary-use spare units as defined in paragraph 2.10. of the Regulation.

<sup>1</sup> M<sub>1</sub> and N<sub>1</sub> categories of vehicles are defined in the Consolidated Resolution on the Construction of Vehicles (R.E.3.), document ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.4, para. 2

### 附則

#### 1 通知

#### 2 認可マークの配置

#### 3 応急用スペアユニットを装着した車両に対する制動および偏向テスト

#### 4 ランフラット警報システムのテスト要件 (RFWS)

### 1. 適用範囲

#### 1.1.

本規則は、以下を装備したカテゴリ M<sub>1</sub> および N<sub>1</sub><sup>1</sup> の車両の認可に適用する<sup>1</sup> :

- (a) 応急用スペアユニット、および/または、
- (b) ランフラットタイヤおよび/またはランフラットシステム。

本規則の目的においては、完全に空気を抜いた状態のランフラットタイヤまたはランフラットシステムの形態をとるスペアホイールおよびタイヤ代替ユニットは、本規則の2.10項の定義による応急用スペアユニットとして扱われる。

<sup>1</sup> 車両の M<sub>1</sub> および N<sub>1</sub> カテゴリは、車両構造統合決議 (R.E.3.)、文書 ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.4、2項に定義されている

[-www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html](http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html)

## 2. Definitions

For the purposes of this Regulation,

2.1.

"*Approval of a vehicle*" means the approval of a vehicle type with regard to brake assist system.

2.2.

"*Vehicle type*" means a category of vehicles which do not differ in such essential aspects as:

2.2.1.

"*Vehicle type with regard to its temporary-use spare unit*":

2.2.1.1.

The maximum axle loads of the vehicle, as defined in paragraph 2.10;

2.2.1.2.

The characteristics of the temporary-use spare wheel and tyre unit;

2.2.1.3.

The method of drive (front wheel, rear wheel, four wheels);

## 2. 定義

本規則の目的

2.1.

「*車両認可*」とは、制動に関する車両型式の認可をいう。

2.2.

「*車両型式*」とは、下記の本質的な観点において相違のない車両の区分をいう。

2.2.1.

「*応急用スペアユニットに関する車両型式*」:

2.2.1.1,

2.10 項に定義されている車両の最大アクスル負荷、

2.2.1.2.

応急用スペアホイールおよびタイヤユニットの特性、

2.2.1.3.

駆動の方法（フロントホイール、リアホイール、4輪）、

UN-R64-03 (2017.02.09)

2.2.1.4.

The suspension;

2.2.1.5..

The braking system;

2.2.1.6.

The wheel size/tyre size;

2.2.1.7.

The wheel offset.

2.3.

"*Wheel*" means a complete wheel consisting of a rim and a wheel disc;

2.3.1.

"*Wheel size designation*" means a designation comprising at least the nominal rim diameter, the nominal rim width and the rim profile;

2.3.2.

"*Wheel offset*" means the distance from the hub abutment face to the centre line of the rim.

2.4.

"*Tyre*" means a pneumatic tyre, being a reinforced flexible envelope that is provided with, or forms in conjunction with the wheel on which it is mounted, a continuous, essentially toroidal, closed chamber containing a gas (usually air) or a gas and liquid, that is intended normally to be used at a pressure greater than atmospheric pressure. It may be a:

2.2.1.4.

サスペンション、

2.2.1.5

制動システム、

2.2.1.6.

ホイールサイズ／タイヤサイズ、

2.2.1.7. ホイールオフセット。

2.3.

「ホイール」とは、リムとホイールディスクから構成されるホイール全体を指す。

2.3.1.

「ホイールサイズ記号」とは、少なくとも、リムの呼び径、リムの公称幅およびリムの輪郭で構成される記号を指す。

2.3.2.

「ホイールオフセット」とは、ハブの接合面からリムの中心線までの距離を指す。

2.4.

「タイヤ」とは、強化された弾力のあるエンベロープである空気タイヤを指す。気体（通常は空気）、または気体と液体を含んだ連続的かつ原則として環状の閉鎖された空間が設けられているか、もしくは、それが上に設置されているホイールと共に、その空間を形成する。通常、大気圧よりも大きな圧力での使用を意図されており、以下の種類がある：

## UN-R64-03 (2017.02.09)

### 2.4.1.

"Normal tyre" being a tyre that is suitable for all normal, on-road, conditions of use;

### 2.4.2.

"Temporary-use spare tyre" being a tyre that is specifically designed to be different from a normal tyre and intended only for temporary-use under restricted driving conditions;

### 2.4.3.

"Run-flat tyre" or "Self supporting tyre" describes a pneumatic tyre structure provided with any technical solutions (for example, reinforced sidewalls, etc.) allowing the pneumatic tyre, mounted on the appropriate wheel and in the absence of any supplementary component, to supply the vehicle with the basic tyre functions, at least, at a speed of 80 km/h (50 mph) and a distance of 80 km when operating in flat tyre running mode;

### 2.4.4.

"Run-flat system" or "Extended mobility system" describes an assembly of specified functionally dependant components, including a tyre, which together provide the specified performance granting the vehicle with the basic tyre functions, at least, at a speed of 80 km/h (50 mph) and a distance of 80 km when operating in flat tyre running mode.

### 2.5.

"Flat tyre running mode" describes the state of tyre, essentially maintaining its structural integrity, while operating at an inflation pressure between 0 and 70 kPa.

### 2.6.

"Basic tyre function" means the normal capability of an inflated tyre in

### 2.4.1.

全ての通常の路上使用条件に適したタイヤである「ノーマルタイヤ」。

### 2.4.2.

ノーマルタイヤとは異なるように特に設計されたタイヤで、限定された走行条件の下で、応急用のみに使われるタイヤである「応急用スペアタイヤ」。

### 2.4.3.

「ランフラットタイヤ」または「セルフサポーティングタイヤ」。適切なホイール上に装着され、補助構成部品が装備されていない状態の空気タイヤにより、少なくとも80 km/h (50 mph) の速度で、80 kmの距離をフラットタイヤ走行モードで走行した際に、車両に基本的タイヤ機能が備えられるようにするための技術的解決策（例えば、強化サイドウォールなど）が設けられた空気タイヤ構造をいう

### 2.4.4.

「ランフラットシステム」または「可動性拡大システム」。機能的に互いに依存した特定の構成部品（タイヤを含む）のアセンブリのことで、少なくとも80 km/h (50 mph) の速度で、80 kmの距離をフラットタイヤ走行モードで走行した際に、アセンブリ全体として、車両に基本的タイヤ機能を与え、特定の性能を実現するものである。

### 2.5.

「フラットタイヤ走行モード」とは、0 kPaから70 kPaの空気圧で走行しながら、本質的にその構造を完全に維持しているタイヤの状態をいう。

### 2.6.

「基本的タイヤ機能」とは、空気を入れたタイヤが、ある特定の速度まである特定の負荷を保持し、走行している路面に駆動力、ステアリング操舵力および制

## UN-R64-03 (2017.02.09)

supporting a given load up to a given speed and transmitting the driving, the steering and the braking forces to the ground on which it runs.

### 2.7.

"*Tyre size designation*" means a combination of figures that uniquely identify the geometric size of the tyre, comprising the nominal section width, the nominal aspect ratio and the nominal diameter. Precise definitions of these features may be found in Regulation No. 30.

### 2.9.

"*Standard spare unit*" means an assembly of a wheel and tyre identical in terms of wheel and tyre size designations, wheel offset and tyre structure to that fitted in the same axle position and to the particular model or version of the vehicle for normal operation. It includes the case of a wheel that is produced from a different material, for example, steel instead of aluminium alloy, that may use different wheel fixing nut or bolt designs but which is otherwise identical to the wheel intended for normal operation.

### 2.10.

"*Temporary-use spare unit*" means an assembly of any wheel and tyre that is not within that defined as a "Standard spare unit" in paragraph 2.9.

Temporary-use spare units may be of the following types:

#### 2.10.1. *Type 1*

An assembly in which the tyre is a temporary-use spare tyre as defined in paragraph 2.4.2.;

#### 2.10.2. *Type 2*

An assembly in which the wheel has a different offset from that of the wheel fitted in the same axle position for normal operation of the vehicle;

動力を伝える通常的能力を指す。

### 2.7.

「*タイヤサイズ記号*」とは、タイヤの幾何学的大きさを一意的に規定する数字の組み合わせを指し、公称断面幅、公称扁平比および呼び径で構成される。これらの特性の正確な定義は、規則 No. 30 に掲載されている。

### 2.9.

「*標準スペアユニット*」とは、通常の走行のためにそのモデルあるいはバージョンの車両の同じアクスル位置に装着されているものと、ホイールサイズ記号、タイヤサイズ記号、ホイールオフセット、およびタイヤ構造について同一のホイールおよびタイヤのアセンブリを指す。別の材料（例えば、アルミ合金ではなくスチール）でつくられており、ホイールを固定するナットやボルトのデザインが異なるが、それ以外は通常の走行のために使われるホイールと同一であるホイールを含む。

2.10. 「*応急用スペアユニット*」とは、2.9項の「*標準スペアユニット*」の定義に含まれない全てのホイールおよびタイヤのアセンブリを指す。応急用スペアユニットには以下のタイプがある

#### 2.10.1. *タイプ1*

タイヤが 2.4.2 項で定義された応急用スペアタイヤであるアセンブリ、

#### 2.10.2. *タイプ2*

ホイールのオフセットが、車両の通常走行のために同じアクスル位置に装着されているものと異なるアセンブリ

## UN-R64-03 (2017.02.09)

### 2.10.3. *Type 3*

An assembly in which the tyre is of a different structure from that fitted in the same axle position for normal operation of the vehicle;

### 2.10.4. *Type 4*

An assembly in which the tyre is a normal tyre as defined in paragraph 2.4.1. but where the size designation of the wheel or the tyre or both, differ from those of the wheel or tyre fitted in the same axle position for normal operation of the vehicle;

### 2.10.5. *Type 5*

An assembly in which a wheel and tyre unit as defined in paragraph 2.4.3. or 2.4.4. is fitted to the vehicle for normal, long term road use, but used in an emergency in a totally deflated condition.

### 2.11.

"*Maximum mass*" means the maximum value of the vehicle stated by the manufacturer to be technically permissible (this mass may be higher than the "permissible maximum mass" laid down by the national administration).

### 2.12.

"*Maximum axle load*" means the maximum value, as indicated by the manufacturer, of the total vertical force between the contact surfaces of the tyres or tracks of one axle and the ground and resulting from the part of the vehicle mass supported by that axle; this load may be higher than the "authorized axle load" laid down by the national administration. The sum of the axle loads may be greater than the value corresponding to the total mass of the vehicle.

### 2.13.

### 2.10.3. *タイプ3*

タイヤの構造が、車両の通常走行のために同じアクスル位置に装着されているものと異なるアッセンブリ、

### 2.10.4. *タイプ4*

タイヤが 2.4.1 項で定義されたノーマルタイヤであるが、ホイールまたはタイヤ、もしくはその両方のサイズ記号が、車両の通常走行のために同じアクスル位置に装着されているものと異なるアッセンブリ、

### 2.10.5. *タイプ5*

2.4.3項または2.4.4項で定義されているとおり、通常の長期にわたる路上での使用のために車両に装着されているが、完全に空気を抜いた状態で緊急時に用いられるホイールおよびタイヤユニットのアッセンブリ

### 2.11.

「*最大質量*」とは、メーカーが指定した、技術的に許容できる車両の最大質量を指す。(この質量は、各国行政当局が規定する「許容最大質量」を超えることがある。)

### 2.12.

「*最大アクスル負荷*」とは、メーカーが指定した、1つのアクスルのタイヤまたはトラックの接地面と地面との間にかかる総垂直荷重の最大値で、そのアクスルで支えられる車両質量の一部によって生じる。この負荷は、各国行政当局が規定する「公式アクスル負荷」を超えることができる。アクスル負荷の合計は車両の総質量に対応する値より大きくなることもある。

### 2.13.

## UN-R64-03 (2017.02.09)

"Run-Flat Warning System" describes a system which delivers information to the driver that a tyre is operating in the flat tyre running mode.

### 3. Application for approval

#### 3.1.

The application for approval of a vehicle type with regard to its equipment with a temporary-use spare unit (including, where applicable, a run-flat warning system) shall be submitted by the vehicle manufacturer or by his duly accredited representative;

#### 3.2.

It shall be accompanied, in triplicate, by a description of the vehicle type with regard to the items specified in Annex 1 to this Regulation:

#### 3.3.

A vehicle representative of the vehicle type to be approved shall be submitted to the type Approval Authority or the Technical Service responsible for conducting the approval tests.

#### 3.4.

The Type Approval Authority shall verify the existence of satisfactory arrangements for ensuring effective control of the conformity of production before type approval is granted.

### 4. Approval

#### 4.1.

If the vehicle type submitted for approval pursuant to this Regulation meets the requirements of paragraphs 5. below, approval of that vehicle type shall be granted.

「ランフラット警報システム」とは、タイヤがフラットタイヤ走行モードで走行していることを運転者に知らせるシステムをいう。

### 3. 認可申請

#### 3.1.

応急用スペアユニット（該当する場合、ランフラット警告システムを含む）を備えた車両装備品に関する車両型式の認可申請は、車両メーカーまたはその正規の公認代理人が提出するものとする。

#### 3.2.

本規則の附則 1 に記された項目に関する車両型式の説明を 3 通添付するものとする。

#### 3.3.

認可すべき車両型式を代表する車両を、認可テストを実施する責任を有する型式認可当局または技術機関に提出するものとする。

#### 3.4.

型式認可当局は、型式認可を付与する前に、生産の適合性を効果的に管理する十分な手段が存在することを実証するものとする。

### 4. 認可

#### 4.1.

本規則に従って認可の申請を行った型式が、下記 5 項及び 6 項の要件に適合した場合、当該型式の認可は付与されるものとする。



## UN-R64-03 (2017.02.09)

### 4.2.

An approval number shall be assigned to each type approved. Its first two digits (at present 03 corresponding to the 03 series of amendments) shall indicate the series of amendments incorporating the most recent major technical amendments made to the Regulation at the time of issue of the approval. The same Contracting Party may not assign the same number to another type of vehicle. However, variants of a model range which are in separate categories with respect to the criteria of paragraph 2.2. may be covered by the same type approval, provided that the results of the tests described in paragraphs 5.2. do not show major differences.

### 4.3.

Notice of approval or of extension or of refusal of approval of a vehicle type pursuant to this Regulation shall be communicated to the Parties to the Agreement which apply this Regulation by means of a form conforming to the model in Annex 1 to this Regulation.

### 4.4.

There shall be affixed, conspicuously and in a readily accessible place specified on the approval form, to every vehicle conforming to a vehicle type approved under this Regulation, an international approval mark consisting of:

#### 4.4.1.

A circle surrounding the letter "E" followed by the distinguishing number of the country which has granted approval<sup>3</sup>, and of

<sup>3</sup> The distinguish numbers of the Contracting Parties to the 1958 Agreement are reproduced in Annex 3 to Consolidated Resolution on the Construction of Vehicles (R.E.3), document TRANS/WP.29/78/Rev.2.

#### 4.4.2.

### 4.2.

認可された各型式に認可番号を割り当てるものとする。その最初の 2 桁の数字(現在、03 改訂シリーズに対して 03) は認可の発行時点でその規則になされている最新の主要な技術的改訂を盛り込んだ改訂シリーズを示すものとする。同一締結国は別の車両型式に同一の番号を割り当ててはいけない。ただし、5.2 項に述べるテストの結果に大差がなければ、2.2 項の基準に関して異なるカテゴリーに属するモデル範囲のバリエーションを同じ型式認可でカバーすることができる。

### 4.3.

本規則に準拠する車両型式の認可または認可の拡大もしくは拒否の通知は、本規則を適用する協定締結国に対して、本規則の附則 1 のモデルに適合する書式によって通知するものとする。

### 4.4.

本規則に基づいて認可された車両型式に適合するすべての車両には、目立つように、かつ認可書式に明記されている近寄りやすい場所に、以下のものから成る国際認可マークを貼付するものとする：

#### 4.4.1.

文字「E」の後に、認可を付与した国の識別番号<sup>3</sup>を続け、それを円で囲む。

<sup>3</sup> 1958 年協定締約国の識別番号は、車両構造統合決議 (R.E.3) の附則 3、文書 TRANS/WP.29/78/Rev.2.に転載されている。

#### 4.4.2.

## UN-R64-03 (2017.02.09)

The number of this Regulation, followed by the letter "R", a dash and the approval number to the right of the circle prescribed in paragraph 4.4.1. above.

4.5.

If the vehicle conforms to a vehicle type approved under one or more other Regulations, annexed to the Agreement, in the country which has granted approval under this Regulation, the symbol prescribed in paragraph 4.4.1. above, need not be repeated; in such a case, the Regulation and approval numbers and the additional symbols of all the regulations under which approval has been granted in the country which has granted approval under this Regulation shall be placed in vertical columns to the right of the symbol prescribed in paragraph 4.4.1. above.

4.6.

The approval mark shall be clearly legible and be indelible.

4.7.

The approval mark shall be placed close to or on the vehicle data plate.

4.8.

Annex 2 to this Regulation gives examples of arrangements of approval marks.

### 5. Specifications and tests

5.1.

General

5.1.1.

上記 4.4.1 項に記した円の右に本規則の数字、その後に文字「R」、ダッシュ及び認可番号を続ける。

4.5.

車両が、本規則に基づく認可が付与された国において、本協定に付属する規則の一つ又はその他の複数の規則に準拠した認可済車型式に適合する場合は、上記 4.4.1 項に定めた記号を反復する必要はない。この場合、本規則に基づいて認可を付与した国において、既に認可を受けてきた本規則並びに全規則の認可番号及び追加記号は、上記 4.4.1 項に定めた記号の右側に縦に並べて表示するものとする。

4.6.

認可マークは、明確に判読ができ、消えないものとする。

4.7.

認可マークは、メーカーが添付した車両の特性などを表示したプレート上又はその付近に取り付けるものとする。

4.8.

本規則の附則 2 に認可マークの配置例を示す。

### 5. 仕様

5.1.

一般要件

5.1.1.

## UN-R64-03 (2017.02.09)

Tyres intended for use as part of a temporary-use spare unit as defined in paragraph 2.10., shall be approved in accordance with Regulations Nos. 30 or 54.

### 5.1.2.

For vehicles having at least four wheels, the load capacity of the temporary-use spare unit shall be at least equal to one half of the highest of the maximum axle loads of the vehicle; if its use is restricted to a specific axle mentioned in the instructions in paragraph 6. below, its load capacity shall be at least equal to one half of the maximum load of that axle.

### 5.1.3.

The design speed of the temporary-use spare unit shall be at least 120 km/h for types 1, 2 and 3.

### 5.1.4.

The temporary-use spare unit shall exhibit the following characteristics:

#### 5.1.4.1.

An 80 km/h maximum speed warning symbol arranged in accordance with the diagram below shall be permanently displayed on the outer face of the wheel in a prominent position:

2.10 項に定義された応急用スペアユニットの一部としての使用を意図したタイヤは、規則 No. 30 または規則 No. 54 に従って認可するものとする。

### 5.1.2.

少なくとも4つのホイールをもつ車両に対して、応急用スペアユニットの耐荷重は、少なくとも車両の最大アクスル負荷の最大値の1/2とする。その使用が、下記6項の説明に述べられている特定のアクスルに限定される場合、耐荷重は少なくともそのアクスルの最大負荷の1/2とする。

### 5.1.3.

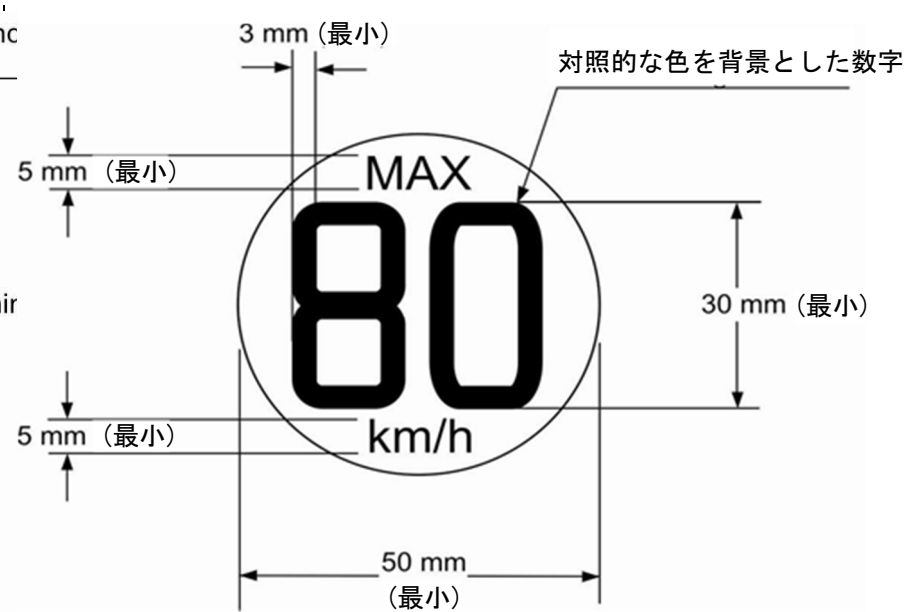
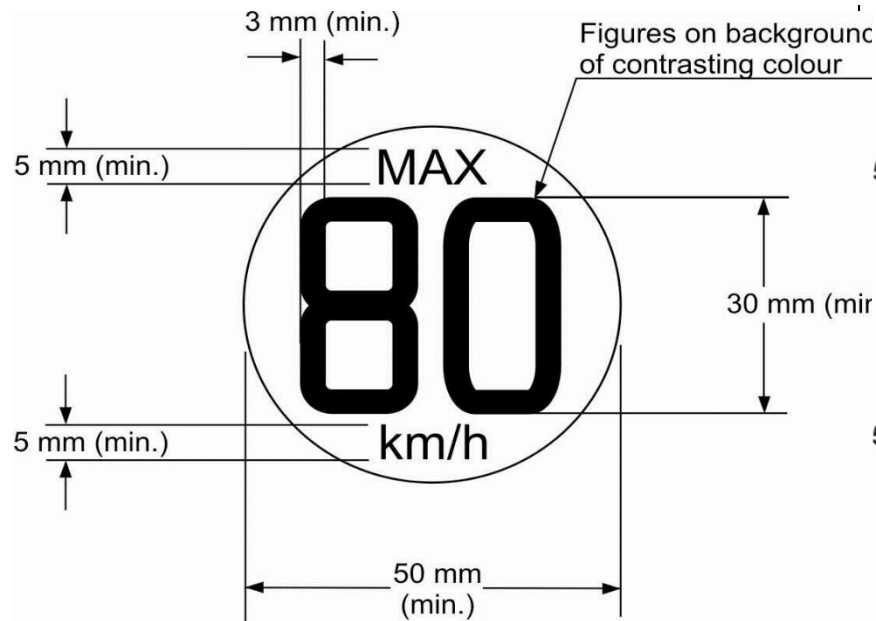
応急用スペアユニットの設計速度は、タイプ1、2、および3について、少なくとも120 km/hであるものとする。

### 5.1.4.

応急用スペアユニットには次の特性を表示するものとする：

#### 5.1.4.1.

下図に従って配置した80 km/hの最高速度警告記号を、ホイールの外側表面の目立つ位置に恒久的に表示するものとする：



In the case of vehicles intended to be sold in countries using imperial units of measurement, an additional warning symbol, identical to that described above, with the exception that the figure "80" shall be replaced by "50" and the wording "km/h" by "mph", shall be permanently displayed on the outer face of the wheel in a prominent position.

*Note:* The Contracting Parties clarified, after consultation of the representatives of France and the Russian Federation, that the text and the symbols (e.g. "MAX") included in the circle in paragraph 5.1.4.1. and 5.1.4.1.1. shall not be translated in French or Russian.

Alternatively a single warning symbol arranged in accordance with the diagram below, shall be permanently displayed on the outer face of the wheel

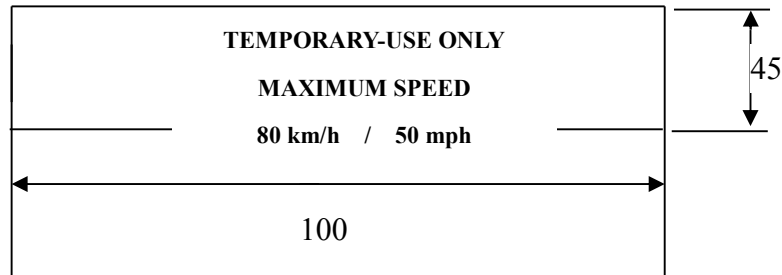
帝国単位系を用いる国での販売を意図した車両については、上述のものと同じの（ただし、数字の「80」は「50」に、「km/h」という表現は「mph」に置き換えるものとする）補助警告記号をホイールの外側の表面の目立つ位置に恒久的に表示するものとする。

*注：* 締約国は、フランスおよびロシア連邦の代表者との協議後、5.1.4.1 項および 5.1.4.1.1 項の円内の文言および記号（たとえば「MAX」）をフランス語またはロシア語に翻訳しない旨を明確化した。

あるいは、下図に従って配置した 1 個の警告記号を、ホイールの外側の表面の目立つ位置に恒久的に表示するものとする。

UN-R64-03 (2017.02.09)

in a prominent position.

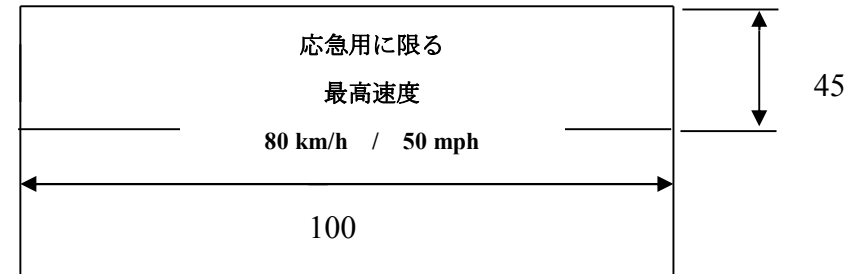


Upper case letters shall be at least 5 mm high and the numbers "80" and "50" shall be at least 20 mm high with the elements that make up each character of the number at least 3 mm line thickness. Lower case text shall at least have a line height of 5 mm. All text shall be enclosed in a border and be on a background of contrasting colour.

The requirements of this paragraph shall apply to types 1, 2 and 3 temporary-use spare unit as defined in paragraphs 2.10.1., 2.10.2. and 2.10.3.

5.1.4.1.1.

An 120 km/h maximum speed warning symbol arranged in accordance with the diagram below shall be permanently displayed on the outer face of the wheel in a prominent position.

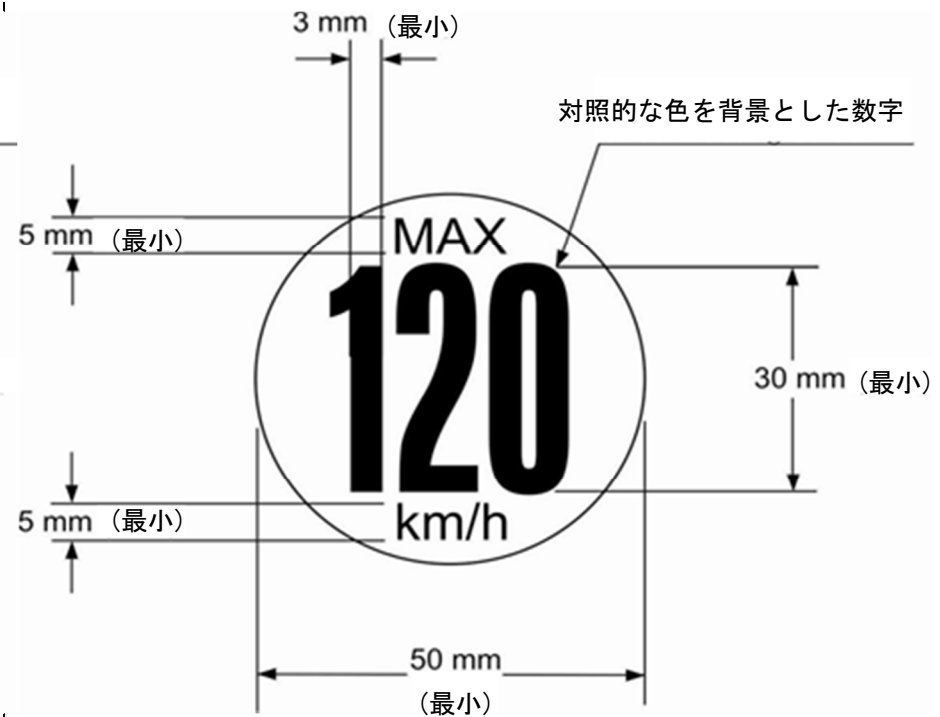
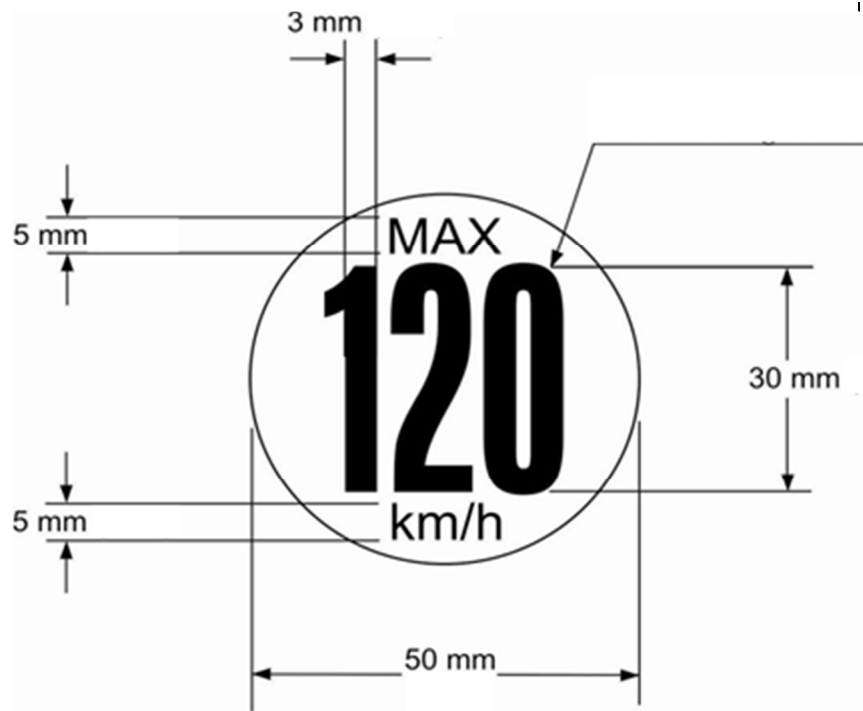


大文字は少なくとも 5 mm の高さとし、数字の「80」および「50」は少なくとも 20 mm の高さとして、それぞれの数字の活字を構成する線の太さは少なくとも 3 mm とするものとする。小文字の線の高さは少なくとも 5 mm であるものとする。活字は全て境界線で囲み、対照的な色を背景とするものとする。

本項の要件は、2.10.1 項、2.10.2 項および 2.10.3 項に定義したタイプ 1、2 および 3 の応急用スペアユニットに適用するものとする。

5.1.4.1.1.

下図に従って配置した 120 km/h の最高速度警告記号を、ホイールの外側表面の目立つ位置に恒久的に表示するものとする。

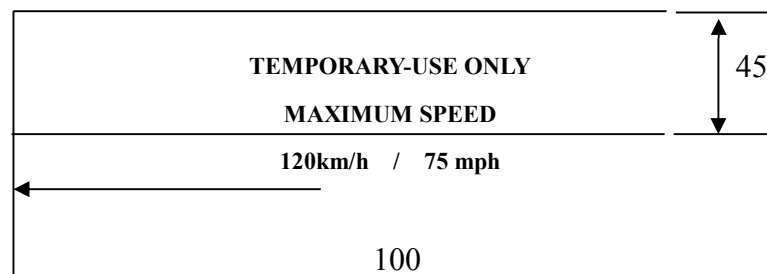


In the case of vehicles intended to be sold in countries using imperial units of measurement, an additional warning symbol, identical to that described above, with the exception that the figure "120" shall be replaced by "75" and the wording "km/h" by "mph", shall be permanently displayed on the outer face of the wheel in a prominent position.

Alternatively a single warning symbol arranged in accordance with the diagram below, shall be permanently displayed on the outer face of the wheel in a prominent position.

帝国単位系を用いる国での販売を意図した車両については、上述のものと同じの（ただし、数字の「120」は「75」に、「km/h」という表現は「mph」に置き換えるものとする）補助警告記号をホイールの外側の表面の目立つ位置に恒久的に表示するものとする

あるいは、下図に従って配置した1個の警告記号を、ホイールの外側の表面の目立つ位置に恒久的に表示するものとする。



Upper case letters shall be at least 5 mm high and the numbers "120" and "75" shall be at least 20 mm high with the elements that make up each character of the number at least 3 mm line thickness. Lower case text shall at least have a line height of 5 mm. All text shall be enclosed in a border and be on a background of contrasting colour.

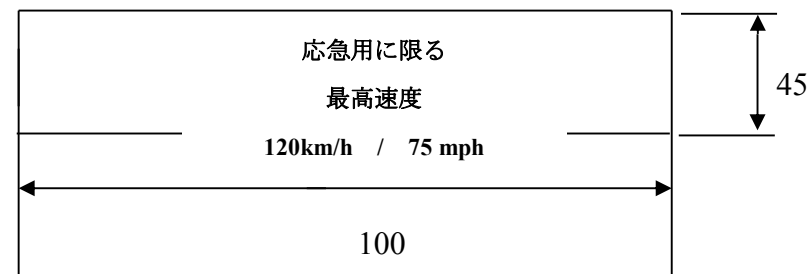
For a type 4 temporary-use spare unit as defined in paragraph 2.10.4., either the requirements of this paragraph or the requirements of paragraph 5.1.4.1. shall apply, at the request of the vehicle manufacturer.

5.1.4.2.

When mounted to the vehicle for temporary-use the outward facing surface of the wheel and/or tyre shall exhibit a distinctive colour or colour pattern which is quite clearly different from the colour(s) of the standard units. If it is possible to attach a wheel cover to the temporary-use spare unit, the distinctive colour or colour pattern shall not be obscured by this wheel cover.

5.1.5.

Except in the case of a run-flat/self supporting tyres or run-flat/extended mobility system, it is permitted to supply only one temporary-use spare unit with the vehicle.



大文字は少なくとも 5 mm の高さとし、数字の「120」および「75」は少なくとも 20 mm の高さとして、それぞれの数字の活字を構成する線の太さは少なくとも 3 mm とするものとする。小文字の線の高さは少なくとも 5 mm であるものとする。活字は全て境界線で囲み、対照的な色を背景とするものとする。

2.10.4 項に定義したタイプ 4 の応急用スペアユニットについては、車両メーカーの要請に基づいて、本項の要件または 5.1.4.1 項の要件のいずれかを適用するものとする。

5.1.4.2.

応急用に車両に装着された際、ホイールおよび/またはタイヤの外側に向いた表面は、標準ユニットの色とは明らかに異なる識別色またはカラーパターンを呈するものとする。応急用スペアユニットにホイールカバーを取付けられる場合、このホイールカバーによって識別色またはカラーパターンが不明瞭にならないものとする。

5.1.5.

ランフラット/セルフサポーティングタイヤ、またはランフラット/可動性拡大システムの場合を除き、応急用スペアユニットを 1 個だけ車両に供給することが許される。

## UN-R64-03 (2017.02.09)

### 5.1.6.

In the case of vehicles equipped with run-flat/self supporting tyres or run-flat/extended mobility system, the vehicle shall also be fitted with a Run-Flat Warning System (defined in paragraph 2.13.) capable of operating within a speed range from 40 km/h to the maximum design speed of the vehicle and meeting the requirements of paragraphs 5.1.6.1. to 5.1.6.6. However, if the vehicle is fitted with a tyre pressure monitoring system meeting the requirements of Regulation No. [XXX]\*, the additional fitment of a run-flat warning system is not required.

#### 5.1.6.1.

The warning indication shall be by means of an optical yellow warning signal.

#### 5.1.6.2.

The warning signal shall be activated when the ignition (start) switch is in the "on" (run) position (bulb check).

#### 5.1.6.3.

A warning shall be indicated to the driver by the operation of the warning signal referred to in paragraph 5.1.6.1. at the latest when one tyre is detected to be in the flat tyre running mode.

#### 5.1.6.4.

Electrical failure or sensor anomaly that affects the Run-Flat Warning System, including failure of the electrical source, supply or transmission of the output signal, shall be indicated to the driver by an optical yellow run-flat malfunction signal. If the warning signal described in paragraph 5.1.6.1. is

### 5.1.6.

ランフラット／セルフサポーティングタイヤまたはランフラット／可動性拡大システムを装備した車両の場合、車両には、40 km/h から当該車両の最高設計速度までの速度範囲内で作動することが可能で、かつ 5.1.6.1 項から 5.1.6.6 項の要件を満たすランフラット警報システム (2.13 項の定義による) も取り付けるものとする。ただし、車両に規則 No. [XXX]\*の要件を満たすタイヤ空気圧監視システムが取り付けられている場合には、ランフラット警報システムの追加的な取付けは不要である。

#### 5.1.6.1.

警報の表示は、黄色の光学警告信号によるものとする。

#### 5.1.6.2.

警告信号は、イグニッション (始動) スイッチが「ON」 (RUN) の位置 (バルブチェック) にある場合に作動するものとする。

#### 5.1.6.3.

遅くとも 1 つのタイヤがフラットタイヤ走行モードにあることが検出されたときに、5.1.6.1 項で言及されている警告信号の作動により、警報が運転者に表示されるものとする。

#### 5.1.6.4.

ランフラット警報システムに影響を及ぼす電氣的故障またはセンサ異常 (電源、電力供給、もしくは出力信号の伝達の故障を含む) は、黄色の光学的ランフラット異常信号により、運転者に表示されるものとする。5.1.6.1 項の警告信号が、タイヤがランフラットモードにあること、およびランフラット警報システムの異常の両方を表示する

\* Regulation No. XXX on Tyre Pressure Monitoring Systems (TPMS)

\* タイヤ空気圧監視システム (TPMS) に関する規則 No. XXX



## UN-R64-03 (2017.02.09)

used to indicate both a tyre in the run-flat mode and a malfunction in the Run-Flat Warning System, the following shall apply: with the ignition (start) switch in the "on" (run) position the warning signal shall flash to indicate a system failure. After a short period of time the warning signal shall remain continuously illuminated as long as the failure exists and the ignition (start) switch is in the "on" (run) position. The flashing and illumination sequence shall be repeated each time the ignition (start) switch is in the "on" (run) position until the failure has been corrected.

### 5.1.6.5.

When the system is being manually reset in accordance with the vehicle manufacturer's instructions the provisions in paragraphs 5.1.6.3. and 5.1.6.4. may not apply.

### 5.1.6.6.

The operation of the warning signal specified in paragraphs 5.1.6.2. to 5.1.6.4. shall meet the requirements in Annex 4.

### 5.1.7.

If the vehicle is equipped with a temporary-use spare unit stored in a deflated condition, a device must be provided on the vehicle which permits the tyre to be inflated to the pressure specified for temporary-use within a maximum of 10 minutes.

## 5.2. Braking test

5.2.1. Vehicles intended to be equipped with temporary-use spare units shall meet the requirements of Annex 3 to this Regulation.

ために用いられる場合は、以下を適用するものとする：警告信号は、イグニッション（始動）スイッチが「ON」（RUN）の位置にある状態で、システム故障を表示するために点滅するものとする。故障が存在し、イグニッション（始動）スイッチが「ON」（RUN）の位置にある限り、警告信号は、少し時間が経った後も点灯を続けるものとする。故障が直るまで、イグニッション（始動）スイッチが「ON」（RUN）の位置に来るたびに、この点滅と点灯のサイクルが、繰り返されるものとする。

### 5.1.6.5.

車両メーカーの指示に従って、システムが手動でリセットされている場合には、5.1.6.3 項および 5.1.6.4 項の規定は適用しない。

### 5.1.6.6.

5.1.6.2 項から 5.1.6.4 項で規定されている警告信号の操作は、附則 4 の要件を満たすものとする。

### 5.1.7.

空気を抜いた状態で保管される応急用スペアユニットを車両に装備する場合、車両には、当該タイヤに最大 10 分以内で応急用として指定された空気圧まで空気を入れることができる装置を設置しなければならない。

## 5.2.

### 制動テスト

#### 5.2.1.

応急用スペアユニットを装着しようとする車両は、本規則の附則 3 の要件に適合するものとする。

## 6. Supplementary information

6.1. If the vehicle is equipped with a temporary-use spare unit, the owner's manual of the vehicle shall contain at least the following information:

6.1.1. A statement of the risk resulting from non-compliance with the restrictions on the use of a temporary-use spare unit including, as appropriate, a statement relating to use restricted to a specific axle;

6.1.2.

An instruction to drive with caution and at no more than the permitted maximum speed of 80 km/h (50 mph) when a type 1, 2 or 3 temporary-use spare unit as defined in paragraphs 2.10.1., 2.10.2. or 2.10.3. is fitted, and to reinstall a standard unit as soon as possible. It shall be made clear that this instruction also applies to a type 5 temporary-use spare unit as defined in paragraph 2.10.5. being used in the flat tyre running mode;

6.1.2.1.

An instruction to drive with caution and at no more than the permitted maximum speed of 120 km/h (75 mph), when a type 4 spare unit as defined in paragraph 2.10.4. is fitted, and to reinstall a standard unit as soon as possible.

6.1.3.

A statement that operation of the vehicle is not permitted with more than one temporary-use spare unit fitted at the same time. This requirement shall only apply to a type 1, 2 and 3 temporary-use spare unit as defined in paragraphs

## 6. 補足情報

6.1.

車両に応急用スペアユニットが装備されている場合には、車両のオーナーズマニュアルには少なくとも以下の情報が記載されているものとする：

6.1.1.

応急用スペアユニットの使用上の制限に従わないことから生じる危険についての記述、および該当する場合は、特定アクスルに限定使用する旨の記述を含む。

6.1.2.

2.10.1項、2.10.2項または2.10.3項で定義されているタイプ1、2または3の応急用スペアユニットが装着されている場合には、注意して、許容最高速度80 km/h (50 mph) 以下で走行し、できる限り早急に標準ユニットを再度取り付ける旨の指示。この指示が、2.10.5項で定義されているタイプ5の応急用スペアユニットがフラットタイヤ走行モードで用いられている場合にも適用することを明示するものとする。

6.1.2.1.

2.10.4項で定義されているタイプ4のスペアユニットが装着されている場合には、注意して、許容最高速度120 km/h (75 mph) 以下で走行し、できる限り早急に標準ユニットを再度取り付ける旨の指示。

6.1.3.

同時に2つ以上の応急用スペアユニットを装着して車両の運転をすることは禁じられている旨の記述。本要件は、2.10.1項、2.10.2項および2.10.3項で定義されているタイプ1、2および3の応急用スペアユニットにのみ適用するものとする。

## UN-R64-03 (2017.02.09)

2.10.1., 2.10.2. and 2.10.3.;

6.1.4.

A clear indication of the inflation pressure specified by the vehicle manufacturer for the tyre of the temporary-use spare unit;

6.1.5.

For vehicles equipped with a temporary-use spare unit stored in a deflated condition, a description of the procedure for inflating the tyre to the pressure specified for temporary-use by means of the device referred to in paragraph 5.1.7. above.

6.2.

If the vehicle is fitted with a Run-flat Warning System, the owner's manual of the vehicle shall contain at least the following information:

6.2.1.

A statement that the vehicle is equipped with such a system (and information how to reset the system, if the actual system includes such a feature).

6.2.2.

An image of the tell-tale symbol described in paragraph 5.1.6.1. (and an image of the malfunction tell-tale symbol, if a dedicated tell-tale is used for this function).

### 7. Modifications and extension of approval of the vehicle type

7.1.

Every modification of the vehicle type as defined in paragraph

6.1.4.

応急用スペアユニットのタイヤに対して車両メーカーが指定した空気圧の明瞭な表示。

6.1.5.

空気を抜いた状態で保管されている応急用スペアユニットを装備した車両については、上記5.1.7項に記した装置によって応急用として指定された圧力までタイヤに空気を入れる手順の説明。

6.2.

車両にランフラット警報システムが取り付けられている場合には、車両のオーナーズマニュアルには少なくとも以下の情報が記載されているものとする：

6.2.1.

車両にかかるシステムが装備されている旨の記述（ならびに、実際のシステムにリセット機能が含まれている場合には、システムのリセット方法に関する情報）。

6.2.2.

5.1.6.1項に規定されたテルテール記号の画像（ならびに、異常表示機能のために専用テルテールを使用する場合には、異常テルテール記号の画像）。

### 7.車両型式の変更および認可の拡大

7.1.

本規則の 2.2 項に定義された車両型式の変更はすべて、その車両型式を認可した型式

## UN-R64-03 (2017.02.09)

2.2. of this Regulation shall be notified to the Type Approval Authority which approved the vehicle type. The Type Approval Authority may then either:

### 7.1.1.

Consider that the modifications made do not have an adverse effect on the conditions of the granting of the approval and grant an extension of approval;

### 7.1.2.

Consider that the modifications made affect the conditions of the granting of the approval and require further tests or additional checks before granting an extension of approval.

### 7.2.

Confirmation or refusal of approval, specifying the alteration, shall be communicated by the procedure specified in paragraph 4.3. above to the Contracting Parties to the Agreement applying this Regulation.

### 7.3.

The Type Approval Authority shall inform the other Contracting Parties of the extension by means of the communication form which appears in Annex 1 to this Regulation. It shall assign a serial number to each extension, to be known as the extension number.

## 8. Conformity of production

### 8.1.

The conformity of production procedures shall comply with those set out in

認可当局に通知するものとする。これに対して型式認可当局は次のいずれかの処置を取ることができる：

### 7.1.1.

行われた変更が認可付与の条件に悪影響を及ぼさないと判断し、認可の拡大を付与する。

### 7.1.2.

行われた変更が認可付与の条件に影響を及ぼすと判断し、認可の拡大を付与する前に追加テストまたは追加検査を義務づける。

### 7.2.

認可の確認または拒否は、変更点を明記した上、上記 4.3 項に規定する手順により、本規則を適用する協定締約国に通知するものとする。

### 7.3.

認可の拡大を付与した行政官庁は、当該拡大のために作成した各通知書に通し番号を割り当てる。

## 8. 生産の適合性

生産の適合性の手順は、下記の要件をもって、本協定の付録 2 (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2) に規定された手順に適合するものとする。

### 8.1.

本規則に基づいて認可された車両は、上記 5 項に定めた要件を満たすことによって、

## UN-R64-03 (2017.02.09)

the Agreement, Appendix 2 (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2) with the following requirements:

### 8.2.

The Type Approval Authority which has granted type approval, may at any time verify the conformity of production in each production facility. The normal frequency of these verifications shall be at least once per year.

## 9. Penalties for non-conformity of production

### 12.1.

The approval granted in respect of a vehicle type pursuant to this Regulation may be withdrawn if the requirements laid down in paragraph 8.1. above are not complied with.

### 12.2.

If a Contracting Party to the Agreement which applies this Regulation withdraws an approval it has previously granted, it shall forthwith so notify the other Contracting Parties applying this Regulation by means of a copy of the communication form conforming to the model in Annex 1 to this Regulation.

## 10. Production definitely discontinued

If the holder of the approval completely ceases to manufacture a type of vehicle approved in accordance with this Regulation, he shall so inform the authority which granted the approval. Upon receiving the relevant communication that authority shall inform thereof the other Parties to the Agreement applying this Regulation by means of a copy of the approval form bearing at the end, in large letters, the signed and dated annotation

認可済み型式に適合するように製造されるものとする。

### 8.2.

型式認可を付与した行政官庁、各生産施設で適用されている適合性管理方法をいつでも確認することができる。かかる確認は、2年に1回行われる。

## 9. 生産の不適合に対する罰則

### 9.1.

本規則に準じた型式に関して付与された認可は、上記 8.1 項に定めた要件が満たされない場合は、取り消すことができる。

### 9.2.

本規則を適用する協定加盟国が、以前に付与した認可を取り消す場合、当該国は、本規則を適用する他の協定加盟国に対し、本規則の附則1のひな型に適合する通知書によって直ちにその旨を通知する。

## 10. 生産中止

認可の保有者が、本規則に従って認可された車両型式の生産を完全に停止する場合は、認可を付与した行政官庁にその旨を通知するものとする。行政官庁は、かかる通知の受領後、本規則を適用する他の協定締約国に対し、本規則の附則1のひな型に適合する通知書によってその旨を通知する。

"PRODUCTION DISCONTINUED".

**11. Names and addresses of the technical services conducting approval tests, and of administrative departments**

The Parties to the Agreement applying this Regulation shall communicate to the United Nations secretariat the names and addresses of the Technical Services responsible for conducting approval tests and of the Administrative Departments which grant approval and to which forms, certifying approval or extension or refusal or withdrawal of approval, issued in other countries, are to be sent.

**12. Transitional provisions**

12.1.

As from 1 November 2012, Contracting Parties applying this Regulation may refuse to grant national or regional approval to a vehicle type of categories M<sub>1</sub> up to a maximum mass of 3,500 kg and N<sub>1</sub>, in both cases with all axles equipped with single tyres, if the vehicle type does not meet the requirements of the 02 series of amendments to this Regulation.

12.2.

As from 1 November 2014, Contracting Parties applying this Regulation may refuse first national or regional registration (first entry into service) of a vehicle in categories M<sub>1</sub> up to a maximum mass of 3,500 kg and N<sub>1</sub>, in both cases with all axles equipped with single tyres, if the vehicle type does not meet the requirements of the 02 series of amendments to this Regulation.

12.3.

As from 1 September 2018, no Contracting Party applying this UN Regulation shall refuse to grant or refuse to accept UN type approvals under

**11. 認可試験の実施を担当する責任を有する技術機関ならびに行政官庁の名称と所在地**

本規則を適用する協定締約国は、認可試験の実施を担当する技術機関及び認可を付与する行政官庁（認可を付与し、他国で付与された認可の証明又は認可の拡大、拒否、取消しについての書式を受領する機関）の名称及び所在地を、国連事務局に通知する。

**12. 過渡規定**

12.1.

2012年11月1日以降、本規則を適用する締約国は、最大質量3,500 kg以下のカテゴリ M<sub>1</sub>、およびカテゴリ N<sub>1</sub>のいずれもすべてのアクスルにシングルタイヤを装備した車両の型式について、当該車両型式が本規則の02改訂シリーズの要件を満たさない場合には、当該車両型式に対する国内または地域内認可の付与を拒否してもよい。

12.2.

2014年11月1日以降、本規則を適用する締約国は、最大質量3,500 kg以下のカテゴリ M<sub>1</sub>、およびカテゴリ N<sub>1</sub>のいずれもすべてのアクスルにシングルタイヤを装備した車両の型式について、当該車両型式が本規則の02改訂シリーズの要件を満たさない場合には、当該車両の国内または地域内初回登録（初回使用開始）を拒否してもよい。

12.3.

2018年9月1日以降、本UN規則を適用する締約国は、03改訂シリーズによって改訂された本UN規則に基づきUN型式認可の付与を拒否または受入れを拒否しないものと

## UN-R64-03 (2017.02.09)

this UN Regulation as amended by the 03 series of amendments.

### 12.4.

Even after 1 September 2018 Contracting Parties applying this regulation shall continue to accept type approvals granted to the 02 series of amendments to this regulation.

However, Contracting Parties applying this Regulation shall not be obliged to accept, for the purpose of national or regional type approval, Type Approvals to the 02 series of amendments to this regulation for vehicle types not fitted with Tyre Pressure Monitoring System.

### 12.5.

As from 1 September 2018, Contracting Parties applying this UN Regulation shall grant UN type approvals only if the vehicle type to be approved meets the requirements of this UN Regulation as amended by the 03 series of amendments.

### 12.6.

Contracting Parties applying this Regulation shall not refuse to grant extensions of type approvals for existing types, regardless of whether they are fitted with a Tyre Pressure Monitoring System or not, on the basis of the provisions valid at the time of the original approval.

### 12.7.

Notwithstanding the transitional provisions above, Contracting Parties whose application of this Regulation comes into force after the date of entry into force of the most recent series of amendments are not obliged to accept approvals which were granted in accordance with any of the preceding series of amendments to this Regulation.

する。

### 12.4.

2018年9月1日以降も、本規則を適用する締約国は、本規則の02改訂シリーズに基づき付与された型式認可を引き続き受け入れるものとする。

ただし、本規則を適用する締約国は、国内または地域内の型式認可を目的として、タイヤ空気圧監視システムを装備していない車両型式に関する本規則の02改訂シリーズに基づき型式認可を受け入れる義務を負わないものとする。

### 12.5.

2018年9月1日以降、本UN規則を適用する締約国は、認可対象の車両型式が03改訂シリーズによって改訂された本UN規則の要件を満たす場合にのみ、UN型式認可を付与するものとする。

### 12.6.

本規則を適用する締約国は、当該車両型式がタイヤ空気圧監視システムを装備しているか否かにかかわらず、最初の認可の時点で有効だった規定に基づき、既存型式に関する型式認可拡大の付与を拒否しないものとする。

### 12.7.

上記の過渡規定にかかわらず、最新の改訂シリーズの発効日より後に本規則の適用が発効する締約国は、本規則の先行改訂シリーズに従って付与された認可を認める義務を有さない。

**Annex 1**

**Communication**

(Maximum format: A4 (210 x 297 mm))

issued by: Name of administration:



concerning<sup>2</sup>

<sup>2</sup> Strike out what does not apply.

APPROVAL GRANTED

APPROVAL EXTENDED

APPROVAL REFUSED

APPROVAL WITHDRAWN

PRODUCTION DEFINITELY DISCONTINUED

of a vehicle type with regard to their equipment which may include: a temporary-use spare unit, run-flat tyres and/or a run-flat system,<sup>2</sup> pursuant to Regulation No. 64.

Approval No.

Extension No.

1. Trade name or mark of the vehicle
2. Vehicle type(if applicable, variants that are included):
3. Manufacturer's name and address
4. If applicable, name and address of manufacturer's representative

**附則1**

**通知**

(最大 A4 判 (210×297 mm) )

発行：行政官庁名



規則No. 64に準拠する、応急用スペアユニット、ランフラットタイヤおよび/またはランフラットシステム<sup>2</sup>を含む車両装備品に係る車両型式の

認可付与

認可拡大

認可拒否

認可取消

生産中止

について

<sup>2</sup> 該当しないものを抹消する。

認可番号

拡大番号

1. 車両の商号又は商標
2. 車両型式 (該当する場合、含まれる類別)
3. メーカーの名称及び所在地
4. 該当する場合、メーカーの代理人の名称及び所在地



UN-R64-03 (2017.02.09)

- |   |   |
|---|---|
| 5. Vehicle submitted for approval on:   | 5. 認可用車両提出日   |
| 6. Technical Service responsible for conducting approval tests:   | 6. 認可テストを実施する責任を有する技術機関:  |
| 7. Date of test report:   | 7. テストレポートの日付   |
| 8. Number of test report:   | 8. テストレポートの番号   |
| 9. Brief description of the vehicle type:   | 9. 車両型式の概要説明  |
| 9.1. Mass of the vehicle when tested:   | 9.1. テスト時の車両の質量:  |
| Front axle:   | フロントアクスル:   |
| Rear axle:  | リアアクスル: .....   |
| Total:  | 合計:   |
| 9.2. Marking and wheel size(s) of standard unit equipment:  | 9.2. 標準ユニット装備品のマーキングとホイールサイズ:   |
| 9.3. Details of temporary-use spare unit, including wheel and tyre size designations and marking, tyre load and speed capability, run-flat tyre including the maximum distance wheel offset (where different from standard unit). | 9.3. 応急用スペアユニットの詳細。ホイールおよびタイヤサイズ記号とマーキング、タイヤ負荷および速度能力、最大距離ホイールオフセットを含んだ(標準ユニットと異なる場合)ランフラットタイヤを含む。                            |
| 9.4. The vehicle is fitted with a run-flat warning system<br>yes/no <sup>2</sup>  | 9.4. 車両にはランフラット警報システムが取り付けられている: はい/いいえ<br>上記項目の回答が「はい」の場合、当該ランフラット警告システムは、5.1.6 項から5.1.6.6 項の要件を満たすか、または規則 No. [XXX] の要件を満たす |
| If the answer to the above item is yes, the run-flat warning system meets the requirements of paragraphs 5.1.6. to 5.1.6.6. or meets the requirements of Regulation No. [XXX]   |   |
| 9.5. Brief description of run-flat warning system, if applicable  | 9.5. ランフラット警報システムの概要説明 (該当する場合)   |
| 10. Position of approval mark   | 10. 車両上の認可マークの位置  |
| 11. Reason(s) of extension (if applicable):   | 11. 拡大の理由 (該当する場合):   |
| 12. Approval granted/refused/extended/withdrawn <sup>2</sup>  | 12. 認可付与/拒否/拡大/取消   |
| 13. Place   | 13. 場所  |

14. Date

15. Signature

16.

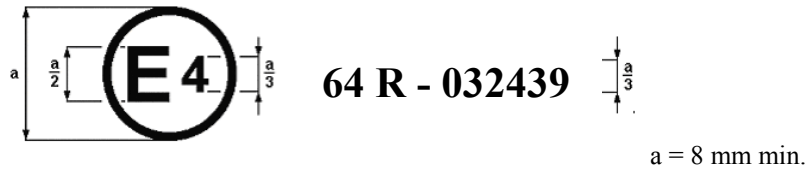
The list of documents deposited with the Type Approval Authority which has granted approval is annexed to this communication and can be obtained upon request.

### Annex 2

#### Arrangements of approval marks

##### Model A

(See paragraph 4.4. of this Regulation)



The above approval mark affixed to a vehicle shows that the vehicle type concerned has, with regard to the equipment of temporary-use spare unit(s), been approved in the Netherlands (E 4), pursuant to Regulation No. 64 under approval number 032439. The approval number indicates that the approval was granted in accordance with the requirements of Regulation No. 64, incorporating the 03 series of amendments.

### Annex 3

14. 日付

15. 署名

16.

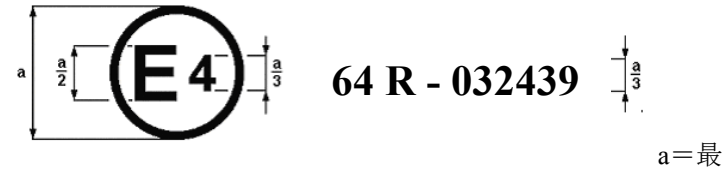
認可を付与した型式認可当局に寄託される文書のリストが本通知に添付され、要請があれば入手することができる。

### 附則2

#### 認可マークの配置

##### 様式A

(本規則の4.4項参照)



車両に貼付される上記の認可マークは、規則No. 64により、応急用スペアユニットの装備品に関して当該車両型式がオランダ (E 4) で認可され、その認可番号が032439であることを示す。この認可番号は、03改訂シリーズを包含する規則No. 64の要件に従って認可が付与されたことを示す。

### 附則3

UN-R64-03 (2017.02.09)

**Braking and deviation test for vehicles fitted with temporary-use spare units**

1. General conditions

1.1.

The test track shall be substantially level and have a surface affording good adhesion.

1.2.

The test shall be performed when there is no wind liable to affect the results.

1.3.

The vehicle shall be loaded to its maximum mass as defined in paragraph 2.9. of this Regulation.

1.4.

The axle loads resulting from the loading condition in accordance with paragraph 1.3. of this annex shall be proportional to the maximum axle loads as defined in paragraph 2.10. of this Regulation.

1.5.

Except in the case of a run-flat tyre, the tyres shall be inflated to the pressures recommended by the vehicle manufacturer for the vehicle type and loading condition.

応急用スペアユニットを装着した車両に対する制動および偏向テスト

1. 一般条件

1.1.

テスト路は、実質的に平坦で、良好な粘着性の表面をもつものとする。

1.2.

テストは、結果に影響しそうな風のないときに実施するものとする。

1.3.

車両は本規則の 2.9 項に定義されている最大質量まで積荷するものとする。

1.4.

本附則の 1.3 項による負荷条件からもたらされるアクスル負荷は、本規則の 2.10 項に定義されている最大アクスル負荷に比例するものとする。

1.5.

ランフラットタイヤの場合を除き、タイヤは車両メーカーが車両型式と積載状態ごとに推奨する圧力まで空気を入れるものとする。ランフラットタイヤ

## UN-R64-03 (2017.02.09)

A run-flat tyre shall be tested in the fully deflated condition.

2.

Braking and deviation test

2.1.

The test shall be carried out with the temporary-use spare unit fitted alternately in place of one front wheel and one rear wheel. However, if use of the temporary-use spare unit is restricted to a specific axle, the test shall be carried out only with the temporary-use spare unit fitted to that axle.

2.2.

The test shall be carried out using the service braking system from an initial speed of 80 km/h with the engine disconnected.

2.3.

The braking performance shall correspond to the test procedure given in Regulation No. 13 or 13-H for categories M<sub>1</sub> and N<sub>1</sub> vehicles for the Type O cold test with the engine disconnected, and is based on the stopping distance and the mean fully developed deceleration. The performance of the vehicle shall be determined by measuring the stopping distance in relation to the prescribed speed of the vehicle and/or by measuring the mean fully developed deceleration during the test

2.3.1.

In the case of M<sub>1</sub> category vehicles approved to Regulation No. 13 fitted with type(s) 1, 2, 3 and 5 temporary-use spare units as defined in paragraphs 2.10.1., 2.10.2., 2.10.3. and 2.10.5. and tested using a prescribed speed of 80 km/h;

The stopping distance achieved using a maximum force of 500 N applied to the foot control shall not exceed 50.7 m and;

The mean fully developed deceleration ( $d_m$ ) shall be calculated as the deceleration

は、完全に空気を抜いた状態でテストされるものとする。

2.

ブレーキおよび偏向テスト

2.1.

テストは、応急用スペアユニットをフロントホイール1つおよびリアホイール1つに交互に装着して実施するものとする。ただし、その応急用スペアユニットの使用が特定のアクスルに限定されている場合、テストは、応急用スペアユニットをそのアクスルのみに装着して実施するものとする。

2.2.

テストは、常用制動システムを使用し、エンジンの動力伝達を切断した状態で、80 km/hの初速度から実施するものとする。

2.3.

制動性能は、カテゴリーM<sub>1</sub>およびN<sub>1</sub>車両のエンジンの動力伝達を切断して行うタイプOの冷間テストに関して規則No. 13または13-Hに規定されたテスト手順に一致するものとし、停止距離および平均完全作動減速度に基づく。車両の性能は、テストにおいて、車両の規定速度との関連における停止距離を測定すること、および/または平均完全作動減速度を測定することにより決定するものとする。

2.3.1.

2.10.1 項、2.10.2 項、2.10.3 項および2.10.5 項で定義されたタイプ1、2、3および5の応急用スペアユニットを装着し、規定速度80 km/hでテストした、規則No. 13に従って認可されたM<sub>1</sub>カテゴリー車両の場合：

ペダルに最大500 Nの力を加えて達成される停止距離が50.7 mを超えないものとし、かつ、

以下の式により、 $v_b$  から  $v_e$  までの区間の距離について平均した減速度とし

## UN-R64-03 (2017.02.09)

averaged with respect to distance over the interval  $v_b$  to  $v_e$ , according to the following formula and shall be not less than  $5.8 \text{ ms}^{-2}$ :

$$d_m = \frac{v_b^2 - v_e^2}{25.92 (s_e - s_b)}$$

where:

$v_o$  = initial vehicle speed at beginning of braking in km/h,

$v_b$  = vehicle speed at  $0.8 v_o$  in km/h,

$v_e$  = vehicle speed at  $0.1 v_o$  in km/h,

$s_b$  = distance travelled between  $v_o$  and  $v_b$  in metres,

$s_e$  = distance travelled between  $v_o$  and  $v_e$  in metres.

### 2.3.1.1.

In the case of  $N_1$  category vehicles approved to Regulation No. 13 fitted with type(s) 1, 2, 3 and 5 temporary-use spare units as defined in paragraphs 2.10.1., 2.10.2., 2.10.3. and 2.10.5. and tested using a prescribed speed of 80 km/h;

The stopping distance achieved using a maximum force of 700 N applied to the foot control shall not exceed 61.2 m and;

The mean fully developed deceleration ( $d_m$ ) shall be calculated as the deceleration averaged with respect to distance over the interval  $v_b$  to  $v_e$ , according to the formula given in paragraph 2.3.1. and shall be not less than  $5.0 \text{ m/s}^{-2}$

### 2.3.1.2.

In the case of  $M_1$  category vehicles approved to Regulation No. 13 fitted with type 4 spare unit as defined in paragraph 2.10.4. and tested using a prescribed speed of 120 km/h;

て平均完全作動減速度 ( $d_m$ ) を計算するものとし、その値が  $5.8 \text{ ms}^{-2}$  を下回らないものとする :

$$d_m = \frac{v_b^2 - v_e^2}{25.92 (s_e - s_b)}$$

ここで :

$v_o$  = 制動開始時の初期車速 (単位 : km/h) 、

$v_b$  =  $0.8 v_o$  における車速 (単位 : km/h) 、

$v_e$  =  $0.1 v_o$  における車速 (単位 : km/h) 、

$s_b$  =  $v_o$  から  $v_b$  までの走行距離 (単位 : m) 、

$s_e$  =  $v_o$  から  $v_e$  までの走行距離 (単位 : m)。

2.3.1.1. 2.10.1 項、2.10.2 項、2.10.3 項および 2.10.5 項で定義されたタイプ 1、2、3 および 5 の応急用スペアユニットを装着し、規定速度 80 km/h でテストした、規則 No. 13 に従って認可された  $N_1$  カテゴリー車両の場合 : ペダルに最大 700 N の力を加えて達成される停止距離が 61.2 m を超えないものとし、かつ、

2.3.1 項に示す式により、 $v_b$  から  $v_e$  までの区間の距離について平均した減速度として平均完全作動減速度 ( $d_m$ ) を計算するものとし、その値が  $5.0 \text{ m/s}^{-2}$  を下回らないものとする。

### 2.3.1.2.

2.10.4 項で定義されたタイプ 4 スペアユニットを装着し、規定速度 120 km/h でテストした、規則 No. 13 に従って認可された  $M_1$  カテゴリー車両の場合 : ペダルに最大 500 N の力を加えて達成される停止距離が 108 m を超えないも

## UN-R64-03 (2017.02.09)

The stopping distance achieved using a maximum force of 500 N applied to the foot control, shall not exceed 108 m and;

The mean fully developed deceleration ( $d_m$ ) shall be calculated as the deceleration averaged with respect to distance over the interval  $v_b$  to  $v_e$ , according to the formula given in paragraph 2.3.1. and shall be not less than  $5.8 \text{ m/s}^2$

### 2.3.1.3.

In the case of  $N_1$  category vehicles approved to Regulation No. 13 fitted with type 4 spare unit as defined in paragraph 2.10.4. and tested using a prescribed speed of 120 km/h:

The stopping distance achieved using a maximum force of 700 N applied to the foot control, shall not exceed 128.8 m and;

The mean fully developed deceleration ( $d_m$ ) shall be calculated as the deceleration averaged with respect to distance over the interval  $v_b$  to  $v_e$ , according to the formula given in paragraph 2.3.1. and shall be not less than  $5.0 \text{ m/s}^2$

### 2.3.1.4.

In the case of  $M_1$  or  $N_1$  category vehicles approved to Regulation No. 13-H fitted with type(s) 1, 2, 3 and 5 temporary-use spare units as defined in paragraphs 2.10.1., 2.10.2., 2.10.3. and 2.10.5. and tested using a prescribed speed of 80 km/h;

The stopping distance achieved using a maximum force of  $500 \text{ N} + 0 / -50 \text{ N}$  applied to the foot control, shall not exceed 46.4 m and;

The mean fully developed deceleration ( $d_m$ ) shall be calculated as the deceleration averaged with respect to distance over the interval  $v_b$  to  $v_e$ , according to the formula given in paragraph 2.3.1. and shall be not less than  $6.43 \text{ m/s}^2$ .

### 2.3.1.5.

In the case of  $M_1$  and  $N_1$  category vehicles approved to Regulation No. 13-H fitted with type 4 temporary-use spare unit as defined in paragraph 2.10.4. and tested using a

のとし、かつ

2.3.1 項に示す式により、 $v_b$  から  $v_e$  までの区間の距離について平均した減速度として平均完全作動減速度 ( $d_m$ ) を計算するものとし、その値が  $5.8 \text{ m/s}^2$  を下回らないものとする。

### 2.3.1.3.

2.10.4 項で定義されたタイプ 4 スペアユニットを装着し、規定速度 120 km/h でテストした、規則 No. 13 に従って認可された  $N_1$  カテゴリー車両の場合：ペダルに最大 700 N の力を加えて達成される停止距離が 128.8 m を超えないものとし、かつ、

2.3.1 項に示す式により、 $v_b$  から  $v_e$  までの区間の距離について平均した減速度として平均完全作動減速度 ( $d_m$ ) を計算するものとし、その値が  $5.0 \text{ m/s}^2$  を下回らないものとする。

### 2.3.1.4.

2.10.1 項、2.10.2 項、2.10.3 項および 2.10.5 項で定義されたタイプ 1、2、3 および 5 の応急用スペアユニットを装着し、規定速度 80 km/h でテストした、規則 No. 13-H に従って認可された  $M_1$  または  $N_1$  カテゴリー車両の場合：ペダルに最大  $500 \text{ N} + 0 / -50 \text{ N}$  の力を加えて達成される停止距離が 46.4 m を超えないものとし、かつ、

2.3.1 項に示す式により、 $v_b$  から  $v_e$  までの区間の距離について平均した減速度として平均完全作動減速度 ( $d_m$ ) を計算するものとし、その値が  $6.43 \text{ m/s}^2$  を下回らないものとする。

### 2.3.1.5.

2.10.4 項で定義されたタイプ 4 の応急用スペアユニットを装着し、規定速度 120 km/h でテストした、規則 No. 13-H に従って認可された  $M_1$  および  $N_1$  カ

## UN-R64-03 (2017.02.09)

prescribed speed of 120 km/h;

The stopping distance achieved using a maximum force of 500 N + 0 / -50 N applied to the foot control, shall not exceed 98.4 m and;

The mean fully developed ( $d_m$ ) shall be calculated as the deceleration averaged with respect to distance over the interval  $v_b$  to  $v_e$ , according to the formula given in paragraph 2.3.1. and shall be not less than  $6.43 \text{ m/s}^{-2}$ .

2.4.

Tests shall be carried out for each of the fitting conditions of temporary-use spare units specified in paragraph 2.1. of this annex.

2.5.

The prescribed braking performance shall be obtained without any wheel-locking, deviation of the vehicle from its intended course, abnormal vibration, abnormal wear of the tyre during the test or excessive steering correction.

### Annex 4

#### Test requirements for Run-Flat Warning System (RFWS)

1. Test conditions

1.1. Ambient temperature

The ambient temperature shall be between  $0^\circ\text{C}$  and  $40^\circ\text{C}$ .

1.2. Test road surface

The test road surface shall be dry and smooth.

1.3. Test location

テゴリー車両の場合：

ペダルに最大  $500 \text{ N} + 0 / -50 \text{ N}$  の力を加えて達成される停止距離が  $98.4 \text{ m}$  を超えないものとし、かつ、

2.3.1 項に示す式により、 $v_b$  から  $v_e$  までの区間の距離について平均した減速度として平均完全作動減速度 ( $d_m$ ) を計算するものとし、その値が  $6.43 \text{ m/s}^{-2}$  を下回らないものとする。

2.4.

テストは、本附則の 2.1 項に記された応急用スペアユニットのそれぞれの装着条件に対して実施するものとする。

2.5.

規定の制動性能が、ホイールロック、車両の所定のコースからの逸脱、異常な振動、テスト中のタイヤの異常な摩耗または過度のステアリング修正なしに得られるものとする。

### 附則 4

#### ランフラット警報システムのテスト要件 (RFWS)

1. テスト条件

1.1. 大気温度

大気温度は、 $0^\circ\text{C}$  と  $40^\circ\text{C}$  の間とする。

1.2. テスト路面

テスト路面は乾いており、滑らかであるものとする。

## UN-R64-03 (2017.02.09)

The test location shall be other than an environment susceptible to radio wave interference such as a strong electric field.

### 1.4. Condition of the test vehicle in a stationary state

The vehicle's tyres shall be shaded from direct sun when the vehicle is parked.

## 2. Test method

### 2.1.

Test procedures for detection of a tyre in the flat tyre running mode. The requirements of either paragraph 2.1.1. or 2.1.2. shall be met.

2.1.1.1. The tyres are to be inflated to the pressure recommended by the vehicle manufacturer.

2.1.1.2. With the vehicle stationary and the ignition (start) switch in the "Lock" or "Off" position, turn the ignition (start) switch to the "On" ("Run") position or, where applicable, the appropriate key position. Confirm the activation of the warning signal.

2.1.1.3. Turn off the ignition and reduce the inflation pressure of any one of the tyres until the adjusted tyre inflation pressure is 100 kPa below the recommended cold inflation pressure.

2.1.1.4. Within 5 minutes after reducing the inflation pressure of the

### 1.3. テスト実施場所

テスト実施場所は、強い電場など電波の干渉の影響を受けやすい環境以外の場所とする。

### 1.4. 静止状態におけるテスト車両の状態

車両が駐車されている場合、車両のタイヤは、直射日光からさえぎられているものとする。

## 2. テスト方法

2.1. フラットタイヤ走行モードにあるタイヤを検出するためのテスト手順。2.1.1 項または 2.1.2 項の要件のいずれかを満たすものとする。

### 2.1.1. テスト 1

2.1.1.1. タイヤは、車両メーカーが推奨する圧力まで空気を入れること。

2.1.1.2. 車両が静止した状態、かつイグニッション（始動）スイッチが「LOCK」または「OFF」の位置にある状態で、イグニッション（始動）スイッチを「ON」（「RUN」）位置、もしくは、必要に応じて、適切なキー位置に回す。警告信号の作動を確認する。

2.1.1.3. イグニッションを切り、いずれか 1 つのタイヤの調整後の空気圧が冷間空気圧の推奨値よりも 100 kPa 低くなるまで、空



## UN-R64-03 (2017.02.09)

tyre, drive the vehicle normally between 40 and 100 km/h.

2.1.1.5. The test is completed when either:

(a) The run-flat warning system as described in paragraph 5.1.6.1. has activated; or

(b) A period of 5 minutes has elapsed, when determined in accordance with paragraph 2.3., from the time the test speed has been reached. If the warning does not activate the test has failed.

The vehicle shall be brought to a halt and the ignition switched off.

2.1.1.6. If the warning signal as required in paragraph 2.1.1.5. above has activated, wait 5 minutes before turning the ignition on; the signal must reactivate and remain active as long as the ignition switch is in the "on" ("run") position.

2.1.1.7. Repeat the process described in paragraphs 2.1.1.1. to 2.1.1.6., but with a test speed of 130 km/h or higher. All the relevant requirements shall be met for both test speeds.

2.1.2. Test 2

2.1.2.1. The tyres are to be inflated to the pressure recommended by the

気圧を下げる。

2.1.1.4. タイヤの空気圧を下げた後 5 分以内に、車両を 40 km/h と 100 km/h の間で通常運転する。

2.1.1.5. 以下のいずれかの場合に、テストは終了する：

(a) 5.1.6.1 項に述べられたランフラット警報システムが作動した場合。または、

(b) 2.3 項に従った判断に基づき、テスト速度に到達した時点から 5 分が経過した場合。警報が作動しなければ、テストは失敗したことになる。

車両を停止させ、イグニッションスイッチを切るものとする。

2.1.1.6. 上記 2.1.1.5 項で求められている警告信号が作動した場合は、5 分待った後に、イグニッションスイッチを入れること。信号は、再作動し、イグニッションスイッチが「ON」（「RUN」）の位置にある限り、アクティブな状態を維持しなければならない。

2.1.1.7. 2.1.1.1 項から 2.1.1.6 項に述べられているプロセスを繰り返す。ただし、テスト速度を 130 km/h またはそれを超えるものとする。両方のテスト速度について、関連の要件を全て満たすものとする。

2.1.2. テスト 2

2.1.2.1. タイヤに車両メーカーが推奨する圧力まで空気を入れ

## UN-R64-03 (2017.02.09)

vehicle manufacturer.

2.1.2.2. With the vehicle stationary and the ignition (start) switch in the "Lock" or "Off" position, turn the ignition (start) switch to the "On" ("Run") position or, where applicable, the appropriate key position. Confirm the activation of the warning signal. Turn off the ignition.

2.1.2.3. Produce on one tyre a gradual pressure loss of between 10 kPa/min and 20 kPa/min.

2.1.2.4. Drive the vehicle at any speed above 25 km/h.

2.1.2.5. The test requirement is satisfied if the system delivers an alert by the time the pressure drop has reached 100 kPa.

### 2.2. Test procedures for detecting a failure of the Run-Flat Warning System.

2.2.1. With the vehicle in the normal use condition, simulate a Run-Flat Warning System failure. This may be simulated by, for example, disconnecting connectors for wiring related to the power supply from the power source or wiring related to the input/output to/from the warning system control.

2.2.2. With a simulated fault introduced, drive the vehicle normally between 40 and 100 km/h.

2.2.3. When:

(a) The run-flat malfunction signal as described in paragraph 5.1.6.4. has

る。

2.1.2.2. 車両が静止した状態、かつイグニッション（始動）スイッチが「LOCK」または「OFF」の位置にある状態で、イグニッション（始動）スイッチを「ON」（「RUN」）の位置、もしくは必要に応じて、適切なキー位置まで回すこと。警告信号の作動を確認する。イグニッションを切る。

2.1.2.3. 1つのタイヤの圧力を 10 kPa/min から 20 kPa/min ずつ、徐々に下げる。

2.1.2.4. 車両を 25 km/h を超える速度で運転する。

2.1.2.5. 圧力が 100 kPa 低下するまでに、システムが警報を発すれば、テスト要件は満たされる。

### 2.2. ランフラット警報システムの故障検出のためのテスト手順

2.2.1. 通常使用状態にある車両で、ランフラット警報システムの故障を再現する。例えば、電源からの電力供給、または警報システム制御の入出力に関連した配線のコネクタの接続を切ることにより、再現が可能である。

2.2.2. 故障を再現した状態で、40 km/h と 100 km/h の間で、車両を通常運転する。

2.2.3. 以下のいずれかの場合：

(a) 5.1.6.4 項に述べられたランフラット異常信号が作動した場合。または、

(b) 2.3 項に従った判断に基づき、テスト速度に到達した時点か

## UN-R64-03 (2017.02.09)

activated or;

(b) A period of 5 minutes has elapsed, when determined in accordance with paragraph 2.3., from the time the test speed has been reached. If the warning does not activate the test has failed.

The vehicle shall be brought to a halt and the ignition switched off.

2.2.4. If the warning signal as required in paragraph 2.2.3. above has activated, wait 5 minutes before turning the ignition on; the signal must reactivate and remain active as long as the ignition switch is in the "on" ("run") position.

### 2.3. Calculation of time duration

The time to be taken for determination of the requirements of paragraphs 2.1.1.5. and 2.2.3. shall be the total elapsed time while the vehicle is driven in the test speed range 40 km/h to 100 km/h. The time shall be calculated over a continuous drive but it is not necessary that the vehicle maintains throughout the test a speed within the test speed range. Where the vehicle speed falls outside the test speed range, any time accumulated during such events shall not be considered as part of the total test time duration.

The type Approval Authority shall satisfy itself that the run-flat warning system records the time within the test speed range on a cumulative basis and does not restart the time calculation if the vehicle falls outside the test speed range.

ら5分が経過した場合。警報が作動しなければ、テストは失敗したことになる。

車両を停止させ、イグニッションスイッチを切るものとする。

2.2.4. 上記 2.2.3 項で求められている警告信号が作動した場合は、5分待った後に、イグニッションスイッチを入れること。信号は、再作動し、イグニッションスイッチが「ON」(「RUN」)の位置にある限り、アクティブな状態を維持しなければならない。

### 2.3. 持続時間の計算

2.1.1.5 項および 2.2.3 項の要件の判断にかける時間は、車両が 40 km/h から 100 km/h のテスト速度範囲で運転されている間に経過した時間の合計とする。

継続運転の間にわたって、時間を計算するものとする。しかし、テストの間中、車両がテスト速度範囲内の速度を維持する必要はない。車速がテスト速度範囲外となった場合には、その間に蓄積された時間は、テスト持続時間の合計の一部と見なさないものとする。

型式認可当局は、ランフラット警報システムが、テスト速度範囲内の時間を累計的に記録し、車両がテスト速度範囲外となった場合には時間の計算を再開しないことを確信するものとする。