

# Den Europæiske Unions Tidende

# L 120



Dansk udgave

Retsforskrifter

53. årgang

13. maj 2010

Indhold

II *Ikke-lovgivningsmæssige retsakter*

RETSAKTER VEDTAGET AF ORGANER OPRETTET VED INTERNATIONALE AFTALER

- ★ **Regulativ nr. 11 fra De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (FN/ECE) — Ensartede forskrifter for godkendelse af køretøjer for så vidt angår dørlåse og dørøphæng** 1
- ★ **Regulativ nr. 18 fra De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (FN/ECE) — Ensartede bestemmelser for godkendelse af motorkøretøjer hvad angår tyverisikring** ..... 29
- ★ **Regulativ nr. 39 fra De Forenede Nationers Økonomiske Kommission (FN/ECE) — Ensartede forskrifter for godkendelsen af køretøjer med hensyn til speedometerudstyr, herunder montering af dette** ..... 40
- ★ **Regulativ nr. 73 fra FN's Økonomiske Kommission for Europa (FN/ECE) — Ensartede forskrifter for godkendelsen af godskøretøjer, anhængere og sættevogne med hensyn til sideafskærmning** ..... 49

Pris: 4 EUR

**DA**

De akter, hvis titel er trykt med magre typer, er løbende retsakter inden for landbrugspolitikken og har normalt en begrænset gyldighedsperiode.

Titlen på alle øvrige akter er trykt med fede typer efter en asterisk.



## II

(Ikke-lovgivningsmæssige retsakter)

## RETSAKTER VEDTAGET AF ORGANER OPRETTET VED INTERNATIONALE AFTALER

Kun de originale FN/ECE-tekster har retlig virkning i henhold til folkeretten. Dette regulativs nuværende status og ikrafttrædelsesdato bør kontrolleres i den seneste version af FN/ECE's statusdokument TRANS/WP.29/343/, der findes på adressen:  
<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocsts.html>

### **Regulativ nr. 11 fra De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (FN/ECE) — Eksisterende forskrifter for godkendelse af køretøjer for så vidt angår dørlåse og dørphæng**

omfattende al gældende tekst frem til:

Supplement 2 til ændringsserie 03 — med ikrafttrædelsesdato: 17. marts 2010 <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs/r011r1a2f.pdf>

#### INDHOLDSFORTEGNELSE

##### REGULATIV

1. Anvendelsesområde
2. Definitioner
3. Ansøgning om godkendelse
4. Godkendelse
5. Almindelige forskrifter
6. Ydelseskrav
7. Prøvningsmetoder
8. Ændring og udvidelse af godkendelsen af en køretøjstype
9. Produktionens overensstemmelse
10. Sanktioner i tilfælde af produktionens manglende overensstemmelse
11. Endeligt ophør af produktionen
12. Navne og adresser på de tekniske tjenester, som er ansvarlige for udførelse af godkendelsesprøvnin-  
gerne, og på de administrative myndigheder
13. Overgangsbestemmelser

##### BILAG

- Bilag 1 — Meddelelse
- Bilag 2 — Udformning af godkendelsesmærker
- Bilag 3 — Låseprøvning ved belastningsprøvning 1, 2 og 3, kraftpåføring
- Bilag 4 — Inertprøvningsmetoder
- Bilag 5 — Metode til prøvning af hængsler
- Bilag 6 — Sideskydedør

1. ANVENDELSESOMRÅDE  
Dette regulativ finder anvendelse på køretøjer i klasse M1 og N1 <sup>(1)</sup> for så vidt angår låse og dørophæng, herunder hængsler og andre støtteanordninger på døre, som kan bruges ved brugeres ind- og udstigning.
2. DEFINITIONER  
I dette regulativ forstås ved:
  - 2.1. »Godkendelse af et køretøj«: godkendelse af en køretøjstype for så vidt angår dørlåse og dørophæng.
  - 2.2. »Køretøjstype«: motorkøretøjer, der ikke afviger fra hinanden på væsentlige punkter som:
    - 2.2.1. fabrikantens betegnelse for køretøjstypen
    - 2.2.2. låsetypen
    - 2.2.3. dørophængstypen
    - 2.2.4. den måde, hvorpå låsene og dørophængene er monteret og fastholdt på køretøjskonstruktionen
    - 2.2.5. skydedørstypen.
  - 2.3. »Supplerende dørlås«: en lås udstyret med en helt lukket låseindstilling med eller uden sekundær låseindstilling, som er monteret på en dør eller et dørsystem udstyret med et primært dørlåsesystem.
  - 2.4. »Supplerende dørlåsesystem«: et system, der som minimum består af en supplerende dørlås og et låseblik.
  - 2.5. »Bagdør«: en dør eller et dørsystem i et motorkøretøjs bagende, hvorigennem passagerer kan stige ind eller ud af køretøjet, eller last kan på- eller aflæsses. Omfatter ikke:
    - a) en bagagerumsklap eller
    - b) en dør eller et vindue, som udelukkende består af rudemateriale og hvis låse og/eller hængselsystemer er monteret direkte på rudematerialet.
  - 2.6. »Karrosserielement«: den del af hængslet, som normalt er fastgjort til karrosseriet.
  - 2.7. »Børnesikringssystem«: en låseanordning, som kan aktiveres og deaktiveres uafhængigt af andre låseanordninger, og som i aktiveret tilstand forhindrer brug af det indvendige dørhåndtag eller andre åbneanordninger. Anordningen til deaktivering/aktivering af sikringen kan være manuel eller elektrisk og kan være placeret et hvilket som helst sted på eller i køretøjet.
  - 2.8. »Døre«: hængslede døre eller skydedøre, som giver adgang direkte til en kabine, som indeholder et eller flere sæder, og som ikke er foldedøre, rulledeøre og døre, som er designet til let at kunne isættes eller fjernes fra motorkøretøjer fremstillet til drift uden døre.
  - 2.9. »Advarselssystem for dørlukning«: et system, som aktiverer et visuelt signal, som let kan ses af føreren, når dørlåsesystemet ikke er i helt lukket låseindstilling og køretøjets tænding aktiveres.
  - 2.10. »Dørhængslingssystem«: et eller flere hængsler, som anvendes til at støtte en dør.
  - 2.11. »Dørlåsesystem«: et system, der som minimum består af en lås og et låseblik.
  - 2.12. »Dørelement«: den del af hængslet, som normalt er fastgjort til dørkonstruktionen og udgør den svingende del.

<sup>(1)</sup> Som fastlagt i bilag 7 til den konsoliderede resolution om køretøjers konstruktion (R.E.3), dokument TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend. 2, senest ændret ved Amendment 4.

- 2.13. »Dørsystem«: er kombinationen af dør, lås, låseblik, hængsler, glideskinner og andre dørøphæng på en dør og den omgivende dørørramme. Dørsystemet i en dobbeltdør omfatter begge døre.
- 2.14. »Dobbeltdør«: et system af to døre, hvor fordøren eller vingedøren åbner først og er forbundet med bagdøren eller den låste dør, som åbner derefter.
- 2.15. »Gaffelbolt«: den del af låsen, som går i indgreb med og fastholder låseblikket, når døren er i låseindstilling.
- 2.16. »Gaffelboltens åbningsretning«: er modsat den retning i hvilken låseblikket rammer låsen og går i indgreb med gaffelbolten.
- 2.17. »Helt lukket låseindstilling«: koblingstilstanden for den lås, som fastholder døren i en helt lukket indstilling.
- 2.18. »Hængsel«: en anordning, som anvendes til at placere døren i forhold til karrosseriet og styre dørens bevægelsesbane ved passagerers ind- og udstigning.
- 2.19. »Hængselbolt«: den del af hængslet, som normalt forbinder karrosseri- og dørelementerne og bestemmer bevægelsesaksen.
- 2.20. »Lås«: en anordning, der anvendes for at fastholde døren i lukket position i forhold til køretøjets karrosseri, og som kan åbnes (eller betjenes) forsætligt.
- 2.21. »Primær dørlås«: en lås udstyret med både en helt lukket låseindstilling og en sekundær låseindstilling, og som af fabrikanten betegnes som »primær dørlås«. Fabrikanten må ikke senere ændre en sådan betegnelse. Alle fabrikanter skal på anmodning oplyse, hvilke låse der er »primære dørlåse« på de enkelte køretøjsmærker/køretøjsmodeller.
- 2.22. »Primært dørlåsesystem«: består som minimum af en primær dørlås og et låseblik.
- 2.23. »Sekundær lukket låseindstilling«: betegner koblingstilstanden for den lås, som fastholder døren i en delvis lukket indstilling.
- 2.24. »Forreste sidedør«: en dør, hvor mindst 50 % af åbningsarealet set fra siden ligger foran det bageste punkt for førersædets ryglæn, når dette er indstillet til den mest lodrette og tilbageslåede position, og gennem hvilken passagererne kan stige direkte ind eller ud af køretøjet.
- 2.25. »Bageste sidedør«: en dør, hvor mindst 50 % af åbningsarealet set fra siden ligger bagved det bageste punkt for førersædets ryglæn, når førersædet er indstillet til den mest lodrette og tilbageslåede position, og gennem hvilken passagererne kan stige direkte ind eller ud af køretøjet.
- 2.26. »Låseblik«: en anordning, hvorved låsen går i indgreb og fastholder døren i den helt lukkede eller sekundært lukkede låseindstilling.
- 2.27. »Bagagerumsklap«: et bevægeligt karrosseripanel, som uden for køretøjet giver adgang til et rum, som er helt adskilt fra passagerkabinen af en permanent fastgjort skillevæg eller fast eller nedfældeligt ryglæn.
3. ANSØGNING OM GODKENDELSE
- 3.1. Ansøgningen om godkendelse af en køretøjstype for så vidt angår dørlåse og dørøphæng indsendes af fabrikanten af køretøjet eller af dennes behørigt bemyndigede repræsentant.
- 3.2. Ansøgningen vedlægges nedennævnte dokumenter i tre eksemplarer samt følgende oplysninger:

- 3.2.1. tegninger af dørene og deres hængsler og dørøphæng i en passende målestok og tilstrækkeligt detaljerede
- 3.2.2. en teknisk beskrivelse af hængslerne og dørøphængene.
- 3.3. Ansøgningen skal ledsages af følgende:
- 3.3.1. En batch bestående af fem sæt ophæng pr. dør. Anvendes samme sæt til flere døre, er én sådan batch tilstrækkelig. Som forskellige anses ikke dørøphæng, der kun adskiller sig fra hinanden ved, at de er fremstillet til venstre- eller højreanbringelse.
- 3.3.2. En batch på fem komplette låse pr. dør inklusive aktiveringsmekanisme. Anvendes samme komplette låse til flere døre, er én sådan batch tilstrækkelig. Som forskellige anses ikke låse, der kun adskiller sig fra hinanden ved, at de er fremstillet til venstre- eller højreanbringelse.
- 3.4. Et køretøj, repræsentativt for den type, som skal godkendes, skal indleveres til den tekniske tjeneste, der er ansvarlig for kontrol af de tekniske specifikationer.
4. GODKENDELSE
- 4.1. Hvis den køretøjstype, der er søges godkendt i henhold til dette regulativ, opfylder forskrifterne i punkt 5, 6 og 7 nedenfor, meddeles der godkendelse for den pågældende køretøjstype.
- 4.2. Der tildeles et godkendelsesnummer til hver godkendt type. De første to cifre (03) angiver den ændringsserie, som omfatter de seneste større tekniske ændringer af regulativet på tidspunktet for udstedelsen af godkendelsen. Samme kontraherende part må ikke tildele samme nummer til den samme køretøjstype, hvis dørene ikke er udstyret med låse og dørøphæng af samme type, eller hvis låsene og dørøphængene ikke er monteret på samme måde som på det køretøj, der indgives til godkendelse; til gengæld må den gerne tildele samme nummer til en anden køretøjstype, hvis døre er udstyret med samme låse og dørøphæng monteret på samme måde som på det køretøj, der indgives til godkendelse.
- 4.3. Meddelelse om godkendelse eller udvidelse eller nægtelse af godkendelse af en køretøjstype i henhold til dette regulativ skal meddeles de parter i overenskomsten, som anvender dette regulativ, ved hjælp af en formular svarende til modellen i bilag 1 til dette regulativ.
- 4.4. Ethvert køretøj, som er i overensstemmelse med en type, som er godkendt efter dette regulativ, skal på et let synligt og let tilgængeligt sted, der er angivet i godkendelsesattesten, være påført et internationalt godkendelsesmærke bestående af følgende:
- 4.4.1. en cirkel, som omslutter bogstavet »E« efterfulgt af kendingsnummeret på den stat, som har meddelt godkendelse<sup>(1)</sup>
- 4.4.2. nummeret på dette regulativ efterfulgt af bogstavet »R«, en tankestreg og godkendelsesnummeret til højre for den cirkel, der er beskrevet i punkt 4.4.1.

<sup>(1)</sup> 1 for Tyskland, 2 for Frankrig, 3 for Italien, 4 for Nederlandene, 5 for Sverige, 6 for Belgien, 7 for Ungarn, 8 for Tjekkiet, 9 for Spanien, 10 for Serbien, 11 for Det Forenede Kongerige, 12 for Østrig, 13 for Luxembourg, 14 for Schweiz, 15 (ubenyttet), 16 for Norge, 17 for Finland, 18 for Danmark, 19 for Rumænien, 20 for Polen, 21 for Portugal, 22 for Den Russiske Føderation, 23 for Grækenland, 24 for Irland, 25 for Kroatien, 26 for Slovenien, 27 for Slovakiet, 28 for Belarus, 29 for Estland, 30 (ubenyttet), 31 for Bosnien- Hercegovina, 32 for Letland, 33 (ubenyttet), 34 for Bulgarien, 35 (ubenyttet), 36 for Litauen, 37 for Tyrkiet, 38 (ubenyttet), 39 for Aserbajdsjan, 40 for Den Tidligere Jugoslaviske Republik Makedonien, 41 (ubenyttet), 42 for Det Europæiske Fællesskab (godkendelser meddeles af medlemsstaterne under anvendelse af deres respektive ECE-symboler), 43 for Japan, 44 (ubenyttet), 45 for Australien, 46 for Ukraine, 47 for Sydafrika, 48 for New Zealand, 49 for Cypern, 50 for Malta, 51 for Republikken Korea, 52 for Malaysia, 53 for Thailand, 54 og 55 (ubenyttet) og 56 for Montenegro. De efterfølgende numre tildeles andre stater i den kronologiske orden, i hvilken de ratificerer eller tiltræder overenskomsten om ensartede tekniske forskrifter for hjulkøretøjer samt udstyr og dele, som kan monteres og/eller benyttes på hjulkøretøjer, samt vilkårene for gensidig anerkendelse af godkendelser, der er meddelt på grundlag af sådanne forskrifter, hvorefter FN's generalsekretær giver de kontraherende parter i overenskomsten meddelelse herom.

- 4.5. Er køretøjet i overensstemmelse med en køretøjstype, som i henhold til et eller flere andre af de til overenskomsten vedføjede regulativer er godkendt i samme stat, som har meddelt typegodkendelse efter dette regulativ, behøver det i punkt 4.4.1 ovenfor foreskrevne symbol ikke gentages. I så tilfælde skal regulativet og godkendelsesnumrene samt de ekstra symboler for alle de regulativer, som godkendelsen er udstedt efter i det land, hvor godkendelsen er udstedt i henhold til dette regulativ, placeres i lodrette kolonner til højre for det symbol, der er beskrevet i afsnit 4.4.1.
- 4.6. Godkendelsesmærket skal være let læseligt og ikke-sletbart.
- 4.7. Godkendelsesmærket skal anbringes tæt ved eller på køretøjets identifikationsplade.
- 4.8. I bilag 2 til dette regulativ er givet eksempler på godkendelsesmærkets udformning.
5. ALMINDELIGE FORSKRIFTER
- 5.1. Forskrifterne finder anvendelse på alle side- og bagdøre og dørkomponenter, bortset fra komponenter på foldedøre, rulledeøre, aftagelige døre og døre, som er beregnet til nødudgange.
- 5.2. Dørlåse
- 5.2.1. Hvert hængslet dørsystem skal være udstyret med mindst ét primært dørlåsesystem.
- 5.2.2. Hvert skydedørssystem skal være udstyret med enten:
- a) et primært dørlåsesystem eller
- b) et dørlåsesystem med en helt lukket låseindstilling og et advarselssystem for dørlukning.
6. YDELSKRAV
- 6.1. Hængslede døre
- 6.1.1. Belastningsprøvning 1
- 6.1.1.1. Primære dørlåsesystemer og supplerende dørlåsesystemer må i helt lukket låseindstilling ikke adskilles, når der påføres en belastning på 11 000 N vinkelret på låsens forside på en sådan måde, at låsen og låseblikkets forankring ikke presses sammen mod hinanden ved prøvning i overensstemmelse med punkt 7.1.1.1.
- 6.1.1.2. Når det primære dørlåsesystem er i sekundær låseindstilling, må det ikke adskilles, når der påføres en belastning på 4 500 N i samme retning som i punkt 6.1.1.1 ved prøvning i overensstemmelse med punkt 7.1.1.1.
- 6.1.2. Belastningsprøvning 2
- 6.1.2.1. Primære dørlåsesystemer og supplerende dørlåsesystemer må i helt lukket låseindstilling ikke adskilles, når der påføres en belastning på 9 000 N i gaffelboltens åbningsretning og parallelt mod låsens forside ved prøvning i overensstemmelse med punkt 7.1.1.1.
- 6.1.2.2. Når det primære dørlåsesystem er i sekundær låseindstilling, må det ikke adskilles, når der påføres en belastning på 4 500 N i samme retning som i punkt 6.1.2.1 ved prøvning i overensstemmelse med punkt 7.1.1.1.
- 6.1.3. Belastningsprøvning 3 (anvendes på døre, som åbnes i lodret retning)
- 6.1.3.1. Primære dørlåsesystemer må ikke bringes ud af den helt lukkede låseindstilling, når der påføres en belastning på 9 000 N i retningen af hængselsboltens akse.

#### 6.1.4. Inertibelastning

Primære dørlåsesystemer og supplerende dørlåsesystemer skal enten opfylde de dynamiske krav i punkt 6.1.4.1 og 6.1.4.2 eller den i henhold til punkt 6.1.4.3 beregnede modstandsdygtighed over for inertibelastning.

6.1.4.1. Primære dørlåsesystemer og supplerende dørlåsesystemer på hver hængslede dør må ikke bringes ud af den helt lukkede låseindstilling, når der påføres en inertibelastning på 30 g på dørlåsesystemet, herunder låsen og dens aktiveringsanordning, i retningen parallelt på køretøjets langsående og tværgående akser med låsespærreanordningen deaktiveret og udført i overensstemmelse med punkt 7.1.1.2.

6.1.4.2. Primære dørlåsesystemer og supplerende dørlåsesystemer på hver hængslede bagdør må ikke bringes ud af den helt lukkede låseindstilling, når der påføres en inertibelastning på 30 g på dørlåsesystemet, herunder låsen og dens aktiveringsanordning i retningen parallelt på køretøjets lodrette akse med låsespærreanordningen deaktiveret og udført i overensstemmelse med punkt 7.1.1.2.

6.1.4.3. Der kan foretages beregning af hver komponents eller underenheds mindste modstandsdygtighed mod inertibelastning i en givet retning. Den samlede modstandsdygtighed mod oplåsning skal sikre, at et korrekt samlet dørlåsesystem i køretøjets dør forbliver låst, når det udsættes for en inertibelastning på 30 g i de køretøjsretninger, der er angivet i punkt 6.1.4.1 og 6.1.4.2, i overensstemmelse med punkt 7.1.1.2.

#### 6.1.5. Dørhængsler

##### 6.1.5.1. Dørhængselssystemer

a) skal støtte døren

b) må ikke adskilles, når der påføres en belastning på 11 000 N i længderetningen

c) må ikke adskilles, når der påføres en belastning på 9 000 N i tværgående retning og

d) må, på døre, der åbner i lodret retning, ikke adskilles, når der påføres en belastning på 9 000 N.

6.1.5.2. Alle de i punkt 6.1.5.1 foreskrevne prøvninger udføres i overensstemmelse med punkt 7.1.2.

6.1.5.3. Hvis et enkelt hængsel i hængselssystemet prøves i stedet for hele hængselssystemet, skal hængslet kunne modstå en belastning, der er proportional med det samlede antal hængsler i hængselssystemet.

6.1.5.4. På sidedøre med bagmonterede hængsler, der kan betjenes uafhængigt af andre døre

a) skal det indvendige dørhåndtag deaktiveres, når køretøjets hastighed er 4 km/h og derover og

b) der skal forefindes et advarselssystem for dørlukning for sådanne døre.

#### 6.2. Sideskydedøre

##### 6.2.1. Belastningsprøvning 1

6.2.1.1. Mindst ét dørlåsesystem må i helt lukket låseindstilling ikke adskilles, når der påføres en belastning på 11 000 N vinkelret på låsens forside ved prøvning i overensstemmelse med punkt 7.2.1.1.



- 6.2.1.2. Ved et primært dørlåsesystem, som er i sekundær låseindstilling, må dørlåsesystemet ikke adskilles, når der påføres en belastning på 4 500 N i samme retning som i punkt 6.2.1.1 ved prøvning i overensstemmelse med punkt 7.2.1.1.
- 6.2.2. Belastningsprøvning 2
- 6.2.2.1. Mindst ét dørlåsesystem må i helt lukket låseindstilling ikke adskilles, når der påføres en belastning på 9 000 N i retning af gaffelboltens åbning og parallelt på låsens forside ved prøvning i overensstemmelse med punkt 7.2.1.1.
- 6.2.2.2. Ved et primært dørlåsesystem, som er i sekundær låseindstilling, må det primære låsesystem ikke adskilles, når der påføres en belastning på 4 500 N i samme retning som i punkt 6.2.2.1 ved prøvning i overensstemmelse med punkt 7.2.1.1.
- 6.2.3. Inertibelastning
- Dørlåsesystemer, som opfylder forskrifterne i punkt 6.2.1 og 6.2.2, skal opfylde de dynamiske forskrifter i enten punkt 6.2.3.1 eller de i henhold til punkt 6.2.3.2 beregnede inertikrav.
- 6.2.3.1. Dørlåsesystemet må ikke bringes ud af den helt lukkede låseindstilling, når der påføres en inertibelastning på 30 g på dørlåsesystemet, herunder låsen og dens aktiveringsanordning, i retningen parallelt på køretøjets langsgående og tværgående akser med låsespærreanordningen deaktiveret og ved prøvning i overensstemmelse med punkt 7.2.1.2.
- 6.2.3.2. Der kan foretages beregning af hver komponents eller underenheds mindste modstandsdygtighed mod inertibelastning. Deres samlede modstandsdygtighed mod oplåsning skal sikre, at et korrekt samlet dørlåsesystem i køretøjets dør forbliver låst, når det udsættes for en inertibelastning på 30 g i de køretøjsretninger, der er angivet i punkt 6.2.1 og 6.2.2, i overensstemmelse med punkt 7.2.1.2.
- 6.2.4. Dørsystem
- 6.2.4.1. Skinne- og glidemekanismen eller andre støttemidler til hver skydedør må i den helt lukkede låseindstilling ikke adskilles fra dørrammen, når døren i overensstemmelse med punkt 7.2.2 påføres en samlet kraft på 18 000 N langs køretøjets tværgående akse.
- 6.2.4.2. Skydedøren opfylder ikke dette krav, hvis der ved prøvning i overensstemmelse med punkt 7.2.2 indtræder et af følgende:
- 6.2.4.2.1. en adskillelse, som tillader en kugle med en diameter på 100 mm at passere uhindret fra køretøjets indvendige del til uden for køretøjet, mens den påkrævede kraft opretholdes
- 6.2.4.2.2. en af anordningerne til kraftpåføring opnår en samlet forskydning på 300 mm.
- 6.3. Låsespærreanordninger til døre
- 6.3.1. Hver dør skal være udstyret med mindst én låsespærreanordning, som i aktiveret tilstand forhindrer betjening af det ydre dørhåndtag eller anden ydre åbningsanordning, og som har en betjeningsenhed og en anordning til oplåsning/låsning placeret inden i køretøjet.
- 6.3.2. Bageste sidedøre
- Hver bageste sidedør skal være udstyret med mindst én låsespærreanordning, som i låst tilstand forhindrer betjening af det indvendige dørhåndtag eller anden indvendig åbningsanordning og kræver særlig indgriben for at oplåse døren og betjene det indvendige dørhåndtag eller anden indvendig åbningsanordning.

- 6.3.2.1. Låsespærreanordningen kan være:
- a) et børnesikringssystem eller
  - b) en anordning til aktivering/deaktivering af sikringen placeret indvendigt i køretøjet, som er let tilgængelig for køretøjets fører eller en passager, som sidder i nærheden af døren.
- 6.3.2.2. Et af de i punkt 6.3.2.1 beskrevne systemer; a) og b) tillades som supplerende låseanordning.
- 6.3.3. Bagdøre
- Hver bagdør udstyret med et indvendigt dørhåndtag eller anden indvendig åbningsanordning skal være udstyret med mindst én låseanordning placeret inden i køretøjet, som i aktiveret tilstand forhindrer betjening af det indvendige dørhåndtag eller anden indvendig åbningsanordning og kræver særlig indgriben for at låse døren op og betjene det indvendige dørhåndtag eller anden indvendig åbningsanordning.
7. PRØVNINGSMETODER
- 7.1. Hængslede døre
- 7.1.1. Dørlåse
- 7.1.1.1. Belastningsprøvning 1, 2 og 3, kraftpåføring
- Der påvises opfyldelse af punkt 6.1.1, 6.1.2 og 6.1.3 i overensstemmelse med bilag 3.
- 7.1.1.2. Påføring af inertikraft
- Der påvises opfyldelse af punkt 6.1.4 i overensstemmelse med bilag 4.
- 7.1.2. Dørhængsler
- Der påvises opfyldelse af punkt 6.1.5 i overensstemmelse med bilag 5.
- 7.2. Sideskydedøre
- 7.2.1. Dørlåse
- 7.2.1.1. Belastningsprøvning 1 og 2, kraftpåføring
- Der påvises opfyldelse af punkt 6.2.1 og 6.2.2 i overensstemmelse med bilag 3.
- 7.2.1.2. Påføring af inertikraft
- Der påvises opfyldelse af punkt 6.2.3 i overensstemmelse med bilag 4.
- 7.2.2. Dørsystem
- Der påvises opfyldelse af punkt 6.2.4 i overensstemmelse med bilag 6.
8. ÆNDRING OG UDVIDELSE AF GODKENDELSEN AF EN KØRETØJSTYPE
- 8.1. Alle ændringer af køretøjstypen skal meddeles den administrative myndighed, der har godkendt køretøjstypen. Denne myndighed kan da enten:
- 8.1.1. anse det for usandsynligt, at ændringerne vil få en væsentlig negativ virkning, og at køretøjet under alle omstændigheder fortsat opfylder kravene eller
  - 8.1.2. kræve en yderligere prøvningsrapport fra den tekniske tjeneste, som er ansvarlig for udførelse af prøvningen.

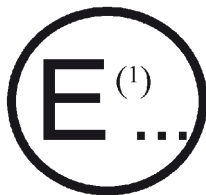
- 8.1.3. Den kompetente myndighed, som udsteder udvidelse af godkendelse, tildeler et serienummer til hver meddelelsesformular, der udfærdiges ved en sådan udvidelse.
- 8.2. Godkendelse eller nægtelse af godkendelse skal sammen med detaljer om ændringerne meddeles i henhold til fremgangsmåden beskrevet i afsnit 4.3 ovenfor til de kontraherende parter, der anvender dette regulativ.
9. PRODUKTIONENS OVERENSSTEMMELSE
- 9.1. Alle køretøjer, som bærer et godkendelsesmærke som foreskrevet i dette regulativ, skal være i overensstemmelse med den godkendte køretøjstype for så vidt angår elementer, der vil kunne ændre dørlåsene og dørphængenes egenskaber eller deres monteringsmåde.
- 9.2. For at kontrollere overensstemmelsen, jf. punkt 9.1 ovenfor, vil der blive udtaget et tilstrækkeligt antal stikprøver af seriefremstillede køretøjer med det i henhold til dette regulativ krævede godkendelsesmærke.
- 9.3. Som hovedregel skal ovennævnte kontrol begrænses til måltagning. Hvis det er nødvendigt, skal dørlåse og dørphæng underkastes prøvningerne i punkt 5.2 og 5.3 ovenfor, efter at være udvalgt af den tekniske tjeneste, der er ansvarlig for udførelse af prøvningen.
10. SANKTIONER I TILFÆLDE AF PRODUKTIONENS MANGLENDE OVERENSSTEMMELSE
- 10.1. Godkendelser, som er meddelt for en type køretøj i henhold til dette regulativ, kan inddrages, hvis forskrifterne i punkt 9.1 ovenfor ikke er opfyldt, eller hvis de nævnte dørlåse og dørphæng ikke har bestået de i punkt 9.2 ovenfor foreskrevne prøvninger.
- 10.2. Hvis en kontraherende part, som anvender dette regulativ, inddrager en tidligere meddelt godkendelse, underretter denne straks de andre kontraherende parter, som anvender dette regulativ, ved hjælp af en meddelelsesblanket, som nederst forsynes med denne underskrevne og daterede påskrift med store bogstaver »GODKENDELSE INDDRAGET«.
11. ENDELIGT OPHØR AF PRODUKTIONEN
- Hvis indehaveren af godkendelsen endeligt ophører med at fremstille en køretøjstype, som er godkendt i henhold til dette regulativ, skal han underrette den myndighed, som har meddelt godkendelsen, herom. Efter modtagelse af den pågældende meddelelse underretter myndigheden de andre parter i 1958-overenskomsten, som anvender dette regulativ herom, ved hjælp af en kopi af meddelelsesblanketten, som nederst forsynes med denne underskrevne og daterede påskrift med store bogstaver: »ENDELIGT OPHØR AF PRODUKTION«.
12. NAVNE OG ADRESSER PÅ DE TEKNISKE TJENESTER, SOM ER ANSVARLIGE FOR UDFØRELSE AF GODKENDELSESPRØVNINGERNE, OG PÅ DE ADMINISTRATIVE MYNDIGHEDER
- De parter i 1958-overenskomsten, som anvender dette regulativ, meddeler De Forenede Nationers sekretariat navne og adresser på de tekniske tjenester, som er ansvarlige for udførelse af godkendelsesprøvninger, og på de administrative myndigheder, som meddeler typegodkendelser, og hvortil meddelelser udstedt i andre lande om typegodkendelse eller udvidelse, nægtelse eller inddragelse af typegodkendelse skal sendes.
13. OVERGANGSBESTEMMELSER
- 13.1. Efter den officielle ikrafttrædelsesdato for ændringsserie 03 kan ingen af de kontraherende parter, der anvender regulativet, nægte godkendelse i henhold til dette regulativ som ændret ved ændringsserie 03.
- 13.2. Fra den 12. august 2012 skal kontraherende parter, der anvender dette regulativ, fortsat meddele godkendelse af de køretøjstyper, der opfylder forskrifterne i dette regulativ som ændret ved de tidligere ændringsserier.

- 13.3. Fra den 12. august 2012 må kontraherende parter, der anvender dette regulativ, kun meddele godkendelse, hvis de køretøjstyper, der skal godkendes, opfylder forskrifterne i dette regulativ som ændret ved ændringsserie 03.
  - 13.4. Kontraherende parter, der anvender dette regulativ, skal nægte at acceptere national eller regional typegodkendelse af et køretøj godkendt i henhold til ændringsserie 03 til dette regulativ.
  - 13.5. Indtil den 12. august 2012 skal kontraherende parter, der anvender dette regulativ, nægte at acceptere national eller regional typegodkendelse af et køretøj godkendt i henhold til tidligere ændringsserier til dette regulativ.
  - 13.6. Fra den 12. august 2012 kan kontraherende parter, der anvender dette regulativ, nægte den første nationale eller regionale registrering (første ibrugtagning) af et køretøj, som ikke opfylder forskrifterne i ændringsserie 03 til dette regulativ.
  - 13.7. Fra den 12. august 2012 skal godkendelser efter dette regulativ anses for at være ugyldige, dog undtaget tilfælde, hvor køretøjstyperne opfylder forskrifterne i dette regulativ som ændret ved ændringsserie 03.
-

## BILAG 1

## MEDDELELSE

(største format: A4 (210 × 297 mm))



Myndighedens navn:

.....

.....

.....

Meddelelse vedrørende <sup>(2)</sup>:

- godkendelse
- nægtelse af godkendelse
- udvidelse af godkendelse
- inddragelse af godkendelse
- endeligt ophør af produktionen

for en køretøjstype for så vidt angår dørlåse og dørphæng i henhold til regulativ nr. 11

Godkendelse nr .....

1. Motorkøretøjets fabriks- eller varemærke .....
2. Køretøjstype .....
3. Fabrikantens navn og adresse: .....
4. Navn og adresse på fabrikantens (eventuelle) repræsentant:
5. Køretøj indleveret til godkendelse den .....
6. Teknisk tjeneste, som er ansvarlig for udførelse af godkendelsesprøvningen:
7. Prøvningsrapportens dato: .....
8. Prøvningsrapportens nummer: .....
9. Bemærkninger:  
køretøjstypen med antallet af døre  
(sedan 2 døre, 4 døre — stationcar 4 døre .....
10. Godkendelsesmærkets placering: .....
11. Begrundelse(er) for udvidelse (i givet fald): .....
12. Godkendelse meddelt/nægtet/udvidet/inddraget <sup>(2)</sup>
13. Sted: .....
14. Dato: .....
15. Underskrift .....
16. Fortegnelse over de dokumenter, som er indleveret til den administrative myndighed, som har meddelt godkendelse, er vedføjet denne meddelelse og kan udleveres på begæring.

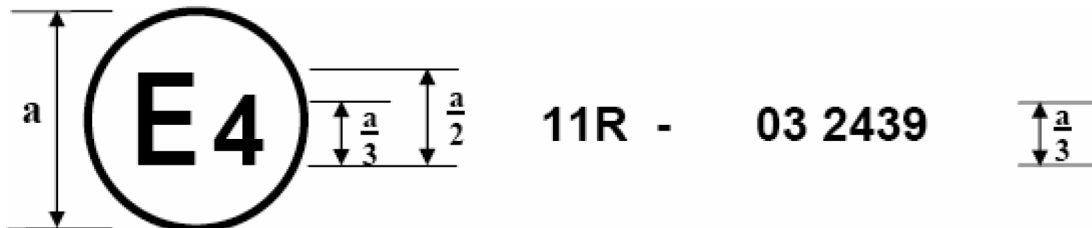
<sup>(1)</sup> Kendingsnummer for det land, der har meddelt/udvidet/nægtet/inddraget godkendelsen.<sup>(2)</sup> Det ikke gældende overstreges.

## BILAG 2

## UDFORMNING AF TYPEGODKENDELSESMÆRKER

## MODEL A

(se punkt 4.4 i dette regulativ)

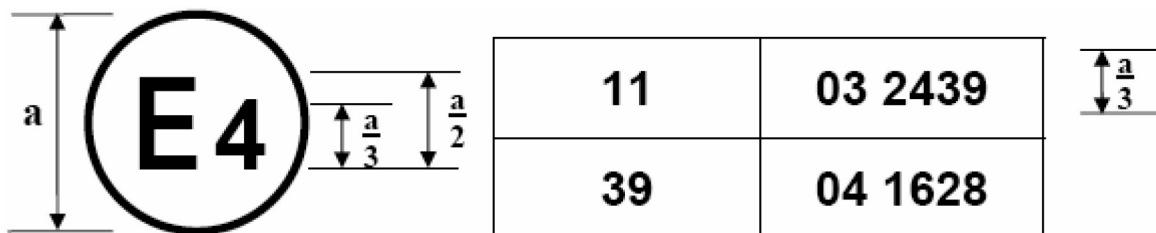


a = 8 mm min.

Ovennævnte godkendelsesmærke, der er anbragt på et køretøj, angiver, at den pågældende køretøjstype med hensyn til dørlåse og dørophæng er godkendt i Nederlandene (E4) i henhold til regulativ nr. 11 med godkendelsesnummer 032439. De første to cifre i godkendelsesnummeret angiver, at godkendelsen er meddelt i henhold til kravene i regulativ nr. 11 som ændret i ændringsserie 03.

## MODEL B

(se punkt 4.5 i dette regulativ)



a = 8 mm min.

Ovenstående godkendelsesmærke, der er anbragt på et køretøj, viser, at den pågældende køretøjstype er godkendt i Nederlandene (E 4) i henhold til regulativ nr. 11 som ændret ved ændringsserie 03 og regulativ nr. 39 som ændret ved ændringsserie 04 <sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> Det andet nummer er kun givet som eksempel.

## BILAG 3

**LÅSEPRØVNING VED BELASTNINGSPRØVNING 1, 2 OG 3, KRAFTPÅFØRING**

## 1. FORMÅL

Formålet med prøvningerne er at fastsætte mindste ydelseskrav og prøvningsmetoder med henblik på vurdering og prøvning af køretøjsdørlåsesystemers evne til at modstå kraftpåvirkninger i retninger vinkelret på låsens forside og parallelt på låsens forside i gaffelboltens åbningsretning. For døre, der åbnes i lodret retning, skal prøvningerne også fastsætte de mindste ydelseskrav og en prøvningsmetode til vurdering af det primære låsesystem i retningen vinkelret på de første to retninger. Primære dørlåsesystemer skal udvise evne til at modstå de relevante kraftpåvirkninger i både den helt lukkede låseindstilling og den sekundære låseindstilling. Supplerende dørlåsesystemer og andre dørlåsesystemer, som kun har en helt lukket låseindstilling, skal udvise evne til at modstå kraftpåvirkninger i retninger vinkelret på låsens forside og parallelt på låsens forside i gaffelboltens åbningsretninger på de niveauer, der er angivet for den helt lukkede låseindstilling

## 2. PRØVNINGSFORLØB

## 2.1. Belastningsprøvning 1

2.1.1. Udstyr: Opstilling til trækprøvning (se figur 3-1).

## 2.1.2. Fremgangsmåder

## 2.1.2.1. Helt lukket låseindstilling

2.1.2.1.1. Prøveanordningen forbindes til låsens og låseblikkets monteringsanordning. Anbring indgrebsretningen parallelt med prøveanordningens sammenkobling. Monter prøveanordningen med låsen og låseblikket i helt lukket låseindstilling i prøvemaskinen.

2.1.2.1.2. Placer lodder, således at der påføres en belastning på 900 N i et forsøg på at adskille lås og låseblik i døråbningsretningen.

2.1.2.1.3. Prøvebelastningen påføres i den retning, der er anført i punkt 6.1.1 og i figur 3-4 i dette regulativ, med en hastighed på højst 5 mm/min, indtil den påkrævede belastning er opnået. Den maksimale belastning registreres.

## 2.1.2.2. Sekundær låseindstilling

2.1.2.2.1. Prøveanordningen forbindes til låsens og låseblikkets monteringsanordning. Anbring indgrebsretningen parallelt med prøveanordningens sammenkobling. Monter prøveanordningen med låsen og låseblikket i sekundær låseindstilling i prøvemaskinen.

2.1.2.2.2. Placer lodder, således at der påføres en belastning på 900 N i et forsøg på at adskille lås og låseblik i døråbningsretningen.

2.1.2.2.3. Prøvebelastningen påføres i den retning, der er anført i punkt 6.1.1 og i figur 3-4 i dette regulativ, med en hastighed på højst 5 mm/min, indtil den påkrævede belastning er opnået. Den maksimale belastning registreres.

2.1.2.2.4. Den prøveplade, hvorpå dørlåsen er monteret, skal have en låseblikkonfiguration svarende til de omgivelser, hvori dørlåsen vil være monteret på døre i normale køretøjer.

## 2.2. Belastningsprøvning 2

2.2.1. Udstyr: Opstilling til trækprøvning (se figur 3-2).

## 2.2.2. Fremgangsmåder

## 2.2.2.1. Helt lukket låseindstilling

2.2.2.1.1. Prøveanordningen fastgøres til låsens og låseblikkets monteringsanordning, og prøveanordningen monteres med låsen og låseblikket i helt lukket låseindstilling i prøvemaskinen.

2.2.2.1.2. Prøvebelastningen påføres i den retning, der er anført i punkt 6.1.2 og i figur 3-4 i dette regulativ, med en hastighed på højst 5 mm/min, indtil den påkrævede belastning er opnået. Den maksimale belastning registreres.

## 2.2.2.2. Sekundær låseindstilling

2.2.2.2.1. Prøveanordningen fastgøres til låsens og låseblikkets monteringsanordning, og prøveanordningen monteres med låsen og låseblirket i sekundær låseindstilling i prøvemaskinen.

2.2.2.2.2. Prøvebelastningen påføres i den retning, der er anført i punkt 6.1.2 og i figur 3-4 i dette regulativ, med en hastighed på højst 5 mm/min, indtil den påkrævede belastning er opnået. Den maksimale belastning registreres.

## 2.3. Belastningsprøvning 3 (ved døre, som åbnes i lodret retning)

2.3.1. Udstyr: Opstilling til trækprøvning (se figur 3-3).

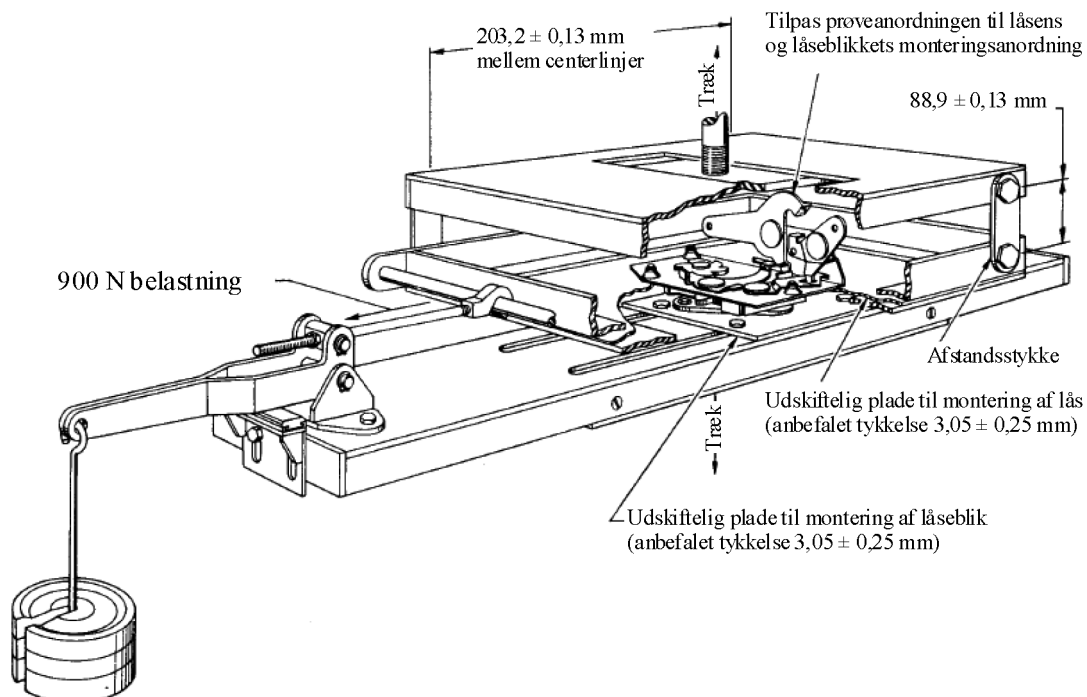
## 2.3.2. Fremgangsmåde

2.3.2.1. Prøveanordningen fastgøres til låsens og låseblikkets monteringsanordning, og prøveanordningen monteres med låsen og låseblirket i helt lukket låseindstilling i prøvemaskinen.

2.3.2.2. Prøvebelastningen påføres i den retning, der er anført i punkt 6.1.3 og i figur 3-4 i dette regulativ, med en hastighed på højst 5 mm/min, indtil den påkrævede belastning er opnået. Den maksimale belastning registreres.

Figur 3-1

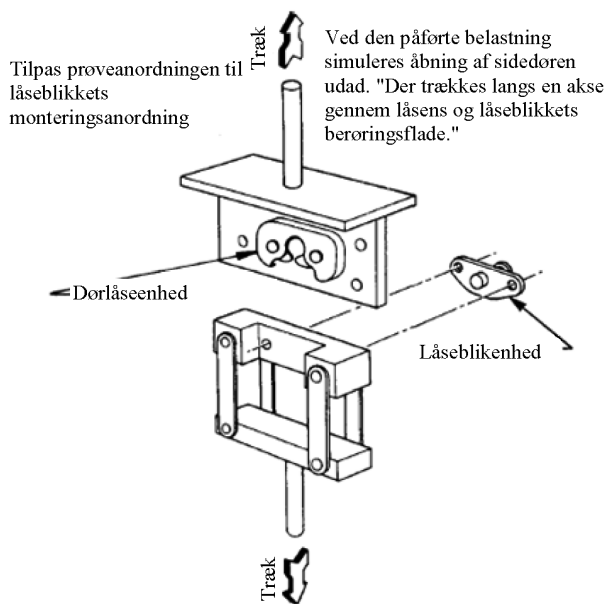
## Dørlås — Trækprøvningsopstilling til belastningsprøvning 1





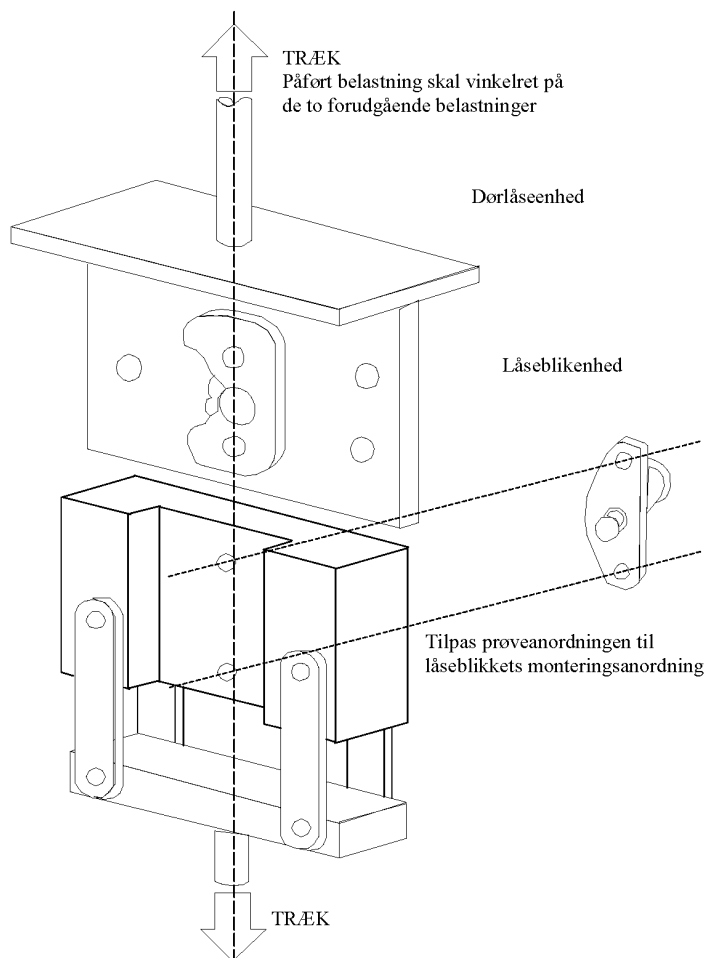
Figur 3-2

**Dørlås — Trækprøvningsopstilling til belastningsprøvning 2**



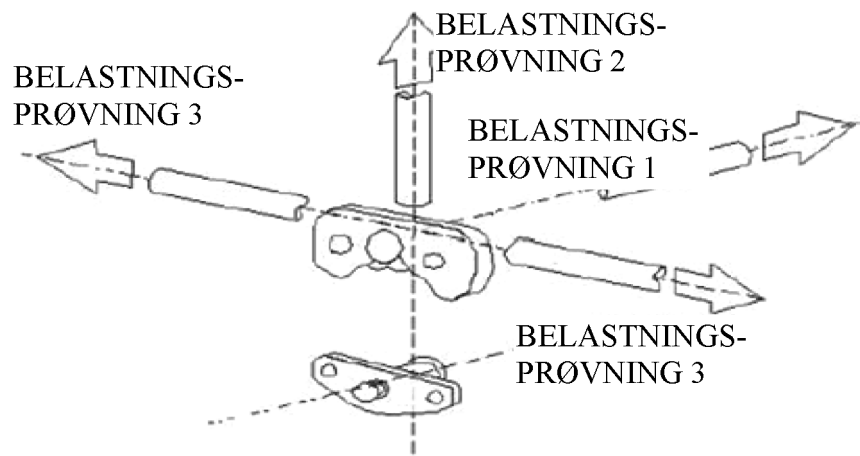
Figur 3-3

**Dørlås — Trækprøvningsopstilling til belastningsprøvning 3**



Figur 3-4

## Retninger for statisk belastningsprøvning af døren



## BILAG 4

## INERTIPRØVNINGSMETODER

1. FORMÅL

Formålet er at bestemme, hvilken evne køretøjets låsesystem har til at modstå inertibelastninger gennem en matematisk analyse af komponentdelene i de reelle forhold på køretøjet eller gennem evaluering ved hjælp af en dynamisk prøvning.
2. PRØVNINGSMETODER
  - 2.1. Mulighed 1, beregning
    - 2.1.1. Den fremgangsmåde, der er beskrevet i dette bilag, er en metode til gennem analyse at bestemme et dørlåsesystems evne til at modstå inertibelastning. Fjederkraften skal være gennemsnittet af minimumsfjederbelastningen i den installerede indstilling og minimumsfjederbelastningen i oplukket indstilling. Friktionsvirkninger og forestående arbejde indgår ikke i beregningerne. Tyngdepåvirkningen på komponenter kan udelades, hvis den har tendens til at begrænse åbningen. Disse udeladelser kan tillades, fordi de udgør supplerende sikkerhedsfaktorer.
    - 2.1.2. Matematisk analyse — Der kan foretages beregning af hver komponents eller underenheds mindste modstanddygtighed mod inertibelastning i en givet retning. Den samlede modstanddygtighed mod oplåsning skal sikre, at et dørlåsesystemet i køretøjets dør (hvis det er korrekt samlet) forbliver låst, når det udsættes for en inertibelastning på 30 g i alle retninger. Figur 4-1 er et eksempel på de komponenter og kombinationer af komponenter, der skal indgå.
  - 2.2. Mulighed 2, dynamisk prøvning af komplet køretøj
    - 2.2.1. Prøvningsudstyr
      - 2.2.1.1. En accelerations-/decelerationsanordning
      - 2.2.1.2. Et af følgende køretøjer:
        - 2.2.1.2.1. Et komplet køretøj — som minimum med dør(e), dørlås(e), udvendige dørhåndtag med mekanisk låsebetjening, indvendig(e) døråbningshåndtag, låseanordning(er), indtræk og tætningslister.
        - 2.2.1.2.2. Et nøgent køretøjskarrosseri (dvs. køretøjsstel, døre og andre dørøphæng), herunder som minimum dør(e), dørlås(e), udvendige dørhåndtag med mekanisk låsebetjening, indvendig(e) døråbningshåndtag og låseanordning(er).
      - 2.2.1.3. En anordning eller middel til registrering af døråbning.
      - 2.2.1.4. Udstyr til måling og registrering af accelerationer.
    - 2.2.2. Prøveopstilling
      - 2.2.2.1. Det komplette køretøj eller det nøgne køretøjskarrosseri fastgøres sikkert til en anordning, som under acceleration sikrer, at alle punkter på kollisionspulskurven befinder sig inden for det område, som er defineret i tabel 4-1 og figur 4-2.
      - 2.2.2.2. Dørene må være tøjret for at undgå beskadigelse af det udstyr, der anvendes til døråbning.
      - 2.2.2.3. Det udstyr, der anvendes til registrering af døråbning, monteres.
      - 2.2.2.4. Døren(e), der skal prøves, lukkes, og det sikres, at dørlåsen(e) er i fuldt lukket låseindstilling, at dørenes låsespæringsanordning ikke er aktiveret, og at alle eventuelle vinduer er lukket.
    - 2.2.3. Prøvningsretninger (se figur 4-3).
      - 2.2.3.1. Opstilling i længderetningen 1. Vend køretøjet eller det nøgne karrosseri, så dets længdeakse følger accelerationsanordningens akse, således at der simuleres en frontalkollision.

- 2.2.3.2. Opstilling i længderetningen 2. Vend køretøjet eller det nøgne karrosseri, så dets længdeakse følger accelerationsanordningens akse, således at der simuleres en påkørsel bagfra.
- 2.2.3.3. Opstilling i tværretningen 1. Vend køretøjet eller det nøgne karrosseri, så dets tværgående akse følger accelerationsanordningens akse, således at der simuleres en påkørsel i førersiden.
- 2.2.3.4. Opstilling i tværretningen 2 (kun for køretøjer, hvis dørarrangement ikke er ens i begge sider). Vend køretøjet eller det nøgne karrosseri, så dets tværgående akse følger accelerationsanordningens akse, således at der simuleres påkørsel modsat den i punkt 2.2.3.3 i dette bilag beskrevne retning.
- 2.3. Mulighed 3, dynamisk prøvning af døre
- 2.3.1. Prøvningsudstyr
- Komplet(te) dør(e) som minimum med dørlås(e), udvendige dørhåndtag med mekanisk låsebetjening, indvendige håndtag til døråbning og låseanordning(er).
- 2.3.1.2. En prøveanordning til montering af døren/dørene.
- 2.3.1.3. En accelerationsanordning (eller decelerationsanordning).
- 2.3.1.4. En fortøjning.
- 2.3.1.5. En anordning eller et middel til registrering af døråbning.
- 2.3.1.6. Udstyr til måling og registrering af accelerationer.
- 2.3.2. Prøveopstilling
- 2.3.2.1. Dørene monteres enten en ad gangen eller samlet på prøveanordningen. Hver dør og låseblok monteres i samme retning som på køretøjet og i den retning, der kræves ved inertibelastningsprøvning (jf. punkt 2.3.3 i dette bilag).
- 2.3.2.2. Prøveanordningen monteres på accelerationsanordningen.
- 2.3.2.3. Det udstyr, der anvendes til registrering af døråbning, monteres.
- 2.3.2.4. Kontroller, at dørlåsen er i helt lukket låseindstilling, at døren er tøjret, ulåst, og at et eventuelt vindue er lukket.
- 2.3.3. Prøvningsretninger (se figur 4-3).
- 2.3.3.1. Opstilling i længderetningen 1. Vend dørens underenhed(er) på accelerationsanordningen, således at der simuleres en frontalkollision.
- 2.3.3.2. Opstilling i længderetningen 2. Vend dørens underenhed(er) på accelerationsanordningen, således at der simuleres en påkørsel bagfra.
- 2.3.3.3. Opstilling i tværretningen 1. Vend dørens underenhed(er) på accelerationsanordningen, således at der simuleres en påkørsel i førersiden.
- 2.3.3.4. Opstilling i tværretningen 2. Vend dørens underenhed(er) på accelerationsanordningen, således at der simuleres en påkørsel modsat den i punkt 2.3.3.3 i dette bilag beskrevne retning.
- 2.3.3.5. Lodret opstilling 1. (Anvendes på døre, som åbnes i lodret retning). Vend dørens underenhed(er) på accelerationsanordningen, så dens lodrette akse (når den er monteret i et køretøj) følger accelerationsanordningens akse, således at der simuleres en påvirkning i form af væltning, hvor kraften påføres fra dørtop mod dørbund (når den er monteret i et køretøj).

- 2.3.3.6. Lodret opstilling 2. (Anvendes på døre, som åbnes i lodret retning). Vend dørens underenhed(er) på accelerationsanordningen, så dens lodrette akse (når den er monteret i et køretøj) følger accelerationsanordningens akse, således at der simuleres en påvirkning i form af væltning, hvor kraften påføres modsat den i punkt 2.3.3.5 i dette bilag beskrevne retning.
- 2.4. Prøvningsforløb for mulighed 2 og 3
- 2.4.1. Der fastholdes et accelerationsniveau på 30 g i mindst 30 ms, idet accelerationen holdes inden for det toleranceområde, der er defineret i tabel 4-1 og vist grafisk i figur 4-2.
- 2.4.2. Prøveanordningen/prøveanordningerne accelereres i følgende retninger:
- 2.4.2.1. For prøvninger af mulighed 2:
- 2.4.2.1.1. I den retning, der er angivet i punkt 2.2.3.1 i dette bilag.
- 2.4.2.1.2. I den retning, der er angivet i punkt 2.2.3.2 i dette bilag.
- 2.4.2.1.3. I den retning, der er angivet i punkt 2.2.3.3 i dette bilag.
- 2.4.2.1.4. I den retning, der er angivet i punkt 2.2.3.4 i dette bilag.
- 2.4.2.2. For prøvninger af mulighed 3:
- 2.4.2.2.1. I den retning, der er angivet i punkt 2.3.3.1 i dette bilag.
- 2.4.2.2.2. I den retning, der er angivet i punkt 2.3.3.2 i dette bilag.
- 2.4.2.2.3. I den retning, der er angivet i punkt 2.3.3.3 i dette bilag.
- 2.4.2.2.4. I den retning, der er angivet i punkt 2.3.3.4 i dette bilag.
- 2.4.2.2.5. I den retning, der er angivet i punkt 2.3.3.5 i dette bilag.
- 2.4.2.2.6. I den retning, der er angivet i punkt 2.3.3.6 i dette bilag.
- 2.4.3. Hvis accelerationen på noget tidspunkt overskrider 36 g, og hvis prøvningsforskrifterne er opfyldt, anses prøvningen for gyldig.
- 2.4.4. Kontroller, at døren ikke åbnede og lukkede sig under prøvningen.

Figur 4-1

## Inertibelastning — Beregningseksempel

Ved:

Dørlåsesystem udsat for en deceleration på 30g

Gennemsnitlige fjederbelastning = 0,459 kgf

Palfjederens udgangsmoment = 0,0459 kgf m

$a = 30 \text{ g (m/s}^2\text{)}$

$F = ma = m \cdot 30 \text{ g} = m \cdot 294,2$

$M_1 = 0,0163 \text{ kg}$

$M_2 = 0,0227 \text{ kg}$

$M_3 = 0,0122 \text{ kg}$

$M_4 = 0,0422 \text{ kg}$

$d_1 = 31,50 \text{ mm}$

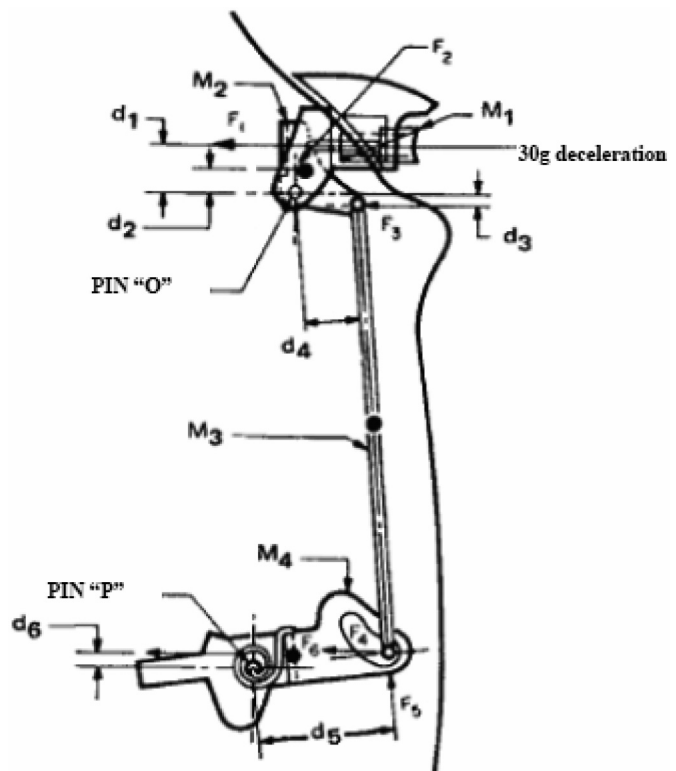
$d_2 = 10,67 \text{ mm}$

$d_3 = 4,83 \text{ mm}$

$d_4 = 31,50 \text{ mm}$

$d_5 = 37,59 \text{ mm}$

$d_6 = 1,90 \text{ mm}$



● angiver komponentens tyngdepunkt

$$F_1 = M_1 \times a - \text{Gennemsnitlig fjederbelastning} = (0,0163 \text{ kg} \times 30 \text{ g}) - 0,459 \text{ kgf} = 0,03 \text{ kgf}$$

$$F_2 = M_2 \times a = 0,0227 \text{ kg} \times 30 \text{ g} = 0,681 \text{ kgf}$$

$$F_3 = M_3/2 \times a = 0,0122 \text{ kg}/2 \times 30 \text{ g} = 0,183 \text{ kgf}$$

$$\begin{aligned} \Sigma M_o &= F_1 \times d_1 + F_2 \times d_2 - F_3 \times d_3 \\ &= 0,03 \times 31,5 + 0,681 \times 10,67 - 0,183 \times 4,83 \\ &= 7,33 \text{ kgf mm} \end{aligned}$$

$$F_5 = M_o/d_4 = 7,33/31,5 = 0,2328 \text{ kgf}$$

$$F_6 = M_4 \times a = 0,0422 \text{ kg} \times 30 \text{ g} = 1,266 \text{ kgf}$$

$$\begin{aligned} \Sigma M_o &= \text{Palfjederens udgangsmoment} - (F_5 d_5 + F_6 d_6)/1\ 000 \\ &= 0,0459 - (0,2328 \times 37,59 + 1,266 \times 1,9)/1\ 000 \\ &= 0,0347 \text{ kgf m} \end{aligned}$$

Tabel 4-1

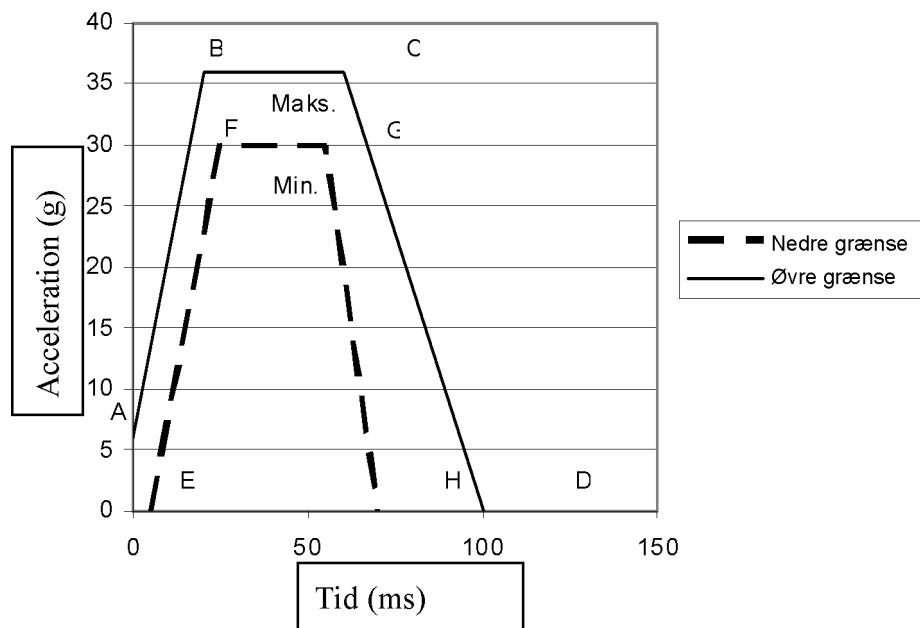
## Toleranceområde for accelerationskurven

Øvre grænse			Nedre grænse		
Punkt	Tid (ms)	Acceleration (g)	Punkt	Tid (ms)	Acceleration (g)
A	0	6	E	5	0
B	20	36	F	25	30
C	60	36	G	55	30
D	100	0	H	70	0

Tabel 4-2

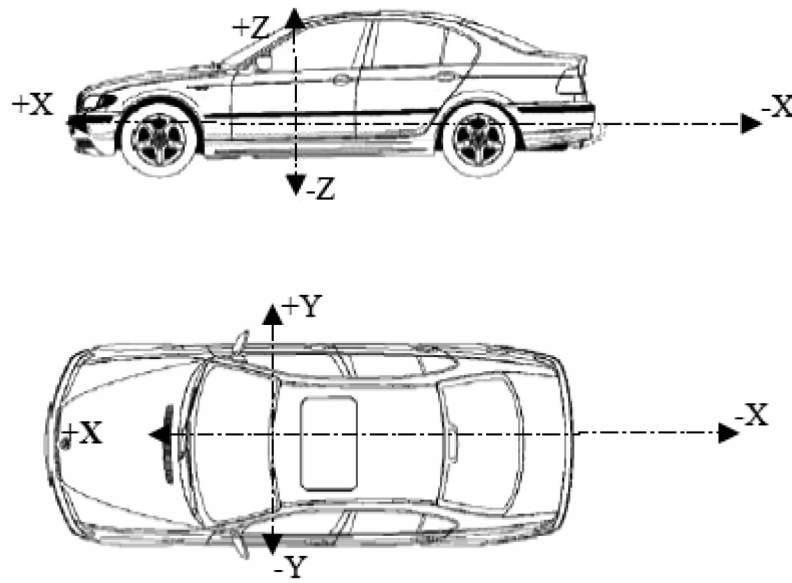
## Accelerationskurve

## Accelerationspulsområde



Figur 4-3

## Referencekoordinater for inertiprøvning af køretøjer



- X = længderetning  
Y = tværgående retning  
Z = lodret retning



## BILAG 5

## METODE TIL PRØVNING AF HÆNGSLER

## 1. FORMÅL

Disse prøvninger udføres for at bestemme hængselssystemets evne til at modstå prøvebelastninger:

a) I længderetning og tværgående retning og

b) for døre, som åbnes i lodret retning, i køretøjets lodrette retning.

## 2. PRØVNINGSMETODE

## 2.1. Hængselssystem med flere hængsler

## 2.1.1. Belastningsprøvning i længderetningen

## 2.1.1.1. Udstyr

## 2.1.1.1.1. Prøveanordning til trækprøvning.

2.1.1.1.2. I figur 5-1 er der illustreret en typisk ramme til statisk prøvning.

## 2.1.1.2. Fremgangsmåde

2.1.1.2.1. Fastgør hængselssystemet til prøveanordningens monteringsanordning. Hængselsplaceringen skal simulere placeringen på køretøjet (med døren helt lukket) i forhold til hængslets centerlinje. Til prøvningsformål sættes afstanden mellem et hængsels yderpunkter i systemet og et andet hængsels yderpunkter i systemet til  $406 \pm 4$  mm. Belastningen påføres med lige stor afstand til centerlinjen for de dele af hængselsboltene, der er i indgreb, og gennem centerlinjen for hængselsboltene i køretøjets længderetning (se figur 5-2).

2.1.1.2.2. Påfør prøvebelastningen med en hastighed på højst 5 mm/min, indtil den påkrævede belastning er opnået. Svigt defineres som adskillelse af et af hængslerne. Den maksimale belastning registreres.

## 2.1.2. Belastningsprøvning i tværretningen

## 2.1.2.1. Udstyr

## 2.1.2.1.1. Prøveanordning til trækprøvning.

2.1.2.1.2. I figur 5-1 er der illustreret en typisk ramme til statisk prøvning.

## 2.1.2.2. Fremgangsmåde

2.1.2.2.1. Fastgør hængselssystemet til prøveanordningens monteringsanordning. Hængselsplaceringen skal simulere placeringen på køretøjet (med døren helt lukket) i forhold til hængslets centerlinje. Til prøvningsformål sættes afstanden mellem et hængsels yderpunkter i systemet og et andet hængsels yderpunkter i systemet til  $406 \pm 4$  mm. Belastningen påføres med lige stor afstand til centerlinjen for de dele af hængselsboltene, der er i indgreb, og gennem centerlinjen for hængselsboltene i køretøjets tværretning (se figur 5-2).

2.1.2.2.2. Påfør prøvebelastningen med en hastighed på højst 5 mm/min, indtil den påkrævede belastning er opnået. Svigt defineres som adskillelse af et af hængslerne. Den maksimale belastning registreres.

## 2.1.3. Lodret belastningsprøvning (anvendes på døre, som åbnes i lodret retning)

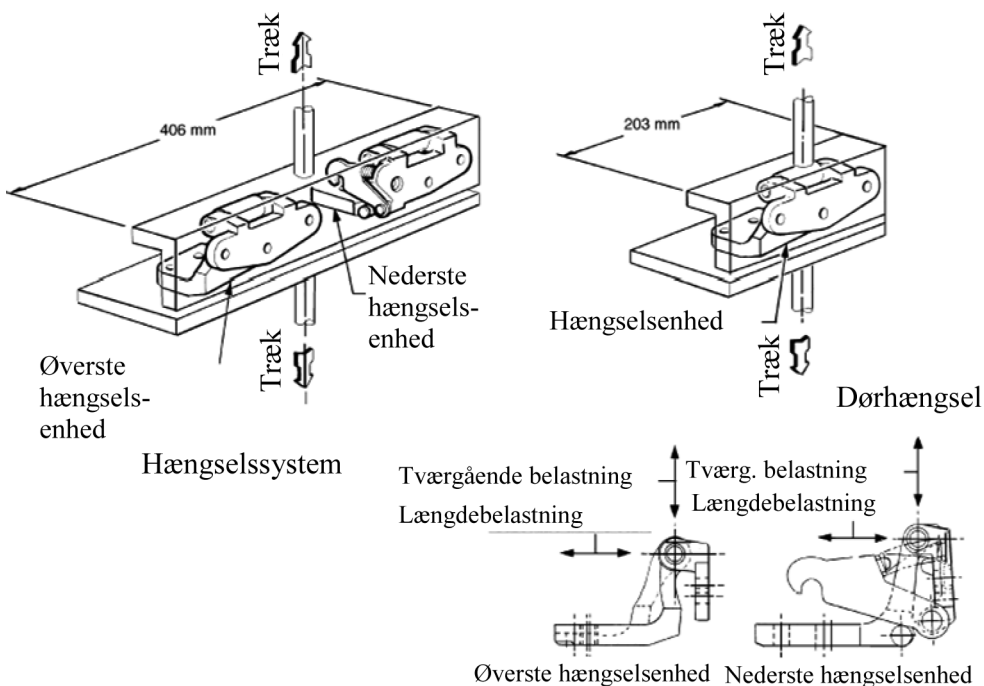
## 2.1.3.1. Udstyr

## 2.1.3.1.1. Prøveanordning til trækprøvning.

- 2.1.3.1.2. I figur 5-1 er der illustreret en typisk ramme til statisk prøvning.
- 2.1.3.2. Fremgangsmåde
- 2.1.3.2.1. Fastgør hængselssystemet til prøveanordningens monteringsanordning. Hængselsplaceringen skal simulere placeringen på køretøjet (med døren helt lukket) i forhold til hængslets centerlinje. Til prøvningsformål sættes afstanden mellem et hængsels yderpunkter i systemet og et andet hængsels yderpunkter i systemet til  $406 \pm 4$  mm. Belastningen påføres gennem hængselsboltens centerlinje i retningen vinkelret på længde- og tværbelastningerne (se figur 5-2).
- 2.1.3.2.2. Påfør prøvebelastningen med en hastighed på højst 5 mm/min, indtil den påkrævede belastning er opnået. Svigt defineres som adskillelse af et af hængslerne. Den maksimale belastning registreres.
- 2.2. Evaluering af enkelt hængsel. I nogle tilfælde kan det være nødvendigt at prøve de enkelte hængsler i et hængselssystem. I så fald skal resultaterne for et enkelt hængsel, som prøves i overensstemmelse med ovenstående fremgangsmåder, indikere, at systemkravene i punkt 6.1.5.1 i dette regulativ er opfyldt. (F.eks. skal et enkelt hængsel i et tohængselssystem kunne modstå 50 % af belastningskravet for det samlede system).
- 2.2.1. Prøvningsmetoder
- 2.2.1.1. Belastning i længderetning. Fastgør hængselssystemet til prøveanordningens monteringsanordning. Hængselsplaceringen skal simulere placeringen på køretøjet (med døren helt lukket) i forhold til hængslets centerlinje. Til prøvningsformål påføres belastningen med lige stor afstand til centerlinjen for de dele af hængselsbolten, der er i indgreb, og gennem centerlinjen for hængselsbolten i køretøjets længderetning. Påfør prøvebelastningen med en hastighed på højst 5 mm/min, indtil den påkrævede belastning er opnået. Svigt defineres som adskillelse af et af hængslerne. Den maksimale belastning registreres.
- 2.2.1.2. Belastning i tværretningen. Fastgør hængselssystemet til prøveanordningens monteringsanordning. Hængselsplaceringen skal simulere placeringen på køretøjet (med døren helt lukket) i forhold til hængslets centerlinje. Til prøvningsformål påføres belastningen med lige stor afstand til centerlinjen for de dele af hængselsbolten, der er i indgreb, og gennem centerlinjen for hængselsbolten i køretøjets tværretning. Påfør prøvebelastningen med en hastighed på højst 5 mm/min, indtil den påkrævede belastning er opnået. Svigt defineres som adskillelse af et af hængslerne. Den maksimale belastning registreres.
- 2.2.1.3. Lodret belastning. Fastgør hængselssystemet til prøveanordningens monteringsanordning. Hængselsplaceringen skal simulere placeringen på køretøjet (med døren helt lukket) i forhold til hængslets centerlinje. Til prøvningsformål påføres belastningen gennem hængselsboltens centerlinje i retningen vinkelret på længde- og tværbelastningerne. Påfør prøvebelastningen med en hastighed på højst 5 mm/min, indtil den påkrævede belastning er opnået. Svigt defineres som adskillelse af et af hængslerne. Den maksimale belastning registreres.
- 2.3. For hængsler af klavertypen gælder kravene til afstand mellem hængslerne ikke, og rammeopstillingen ændres, således at prøvningskræfterne påføres det komplette hængsel.

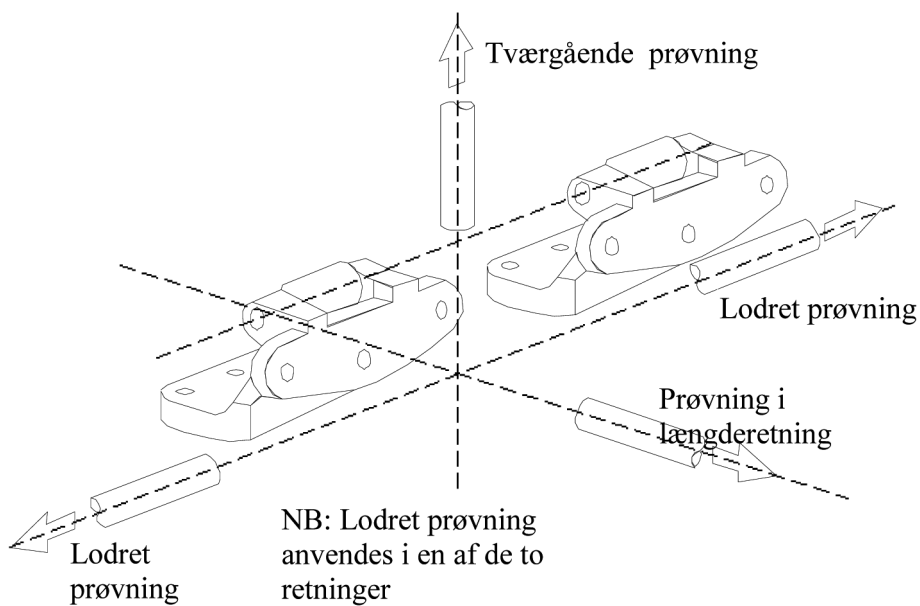
Figur 5-1

Statiske prøveanordninger



Figur 5-2

Retninger for statisk belastningsprøvning for døre, som åbnes i lodret retning



## BILAG 6

**SIDESKYDEDØRE****Prøvning af komplet dør**

## 1. FORMÅL

Formålet med denne prøvning er at fastsætte de mindste ydelseskrav og en prøvningsmetode for evaluering og prøvning af dørøphæng til skydedøre, når de er monteret både på døren og dørrammen. Denne prøvning supplerer de relevante prøvninger i bilag 3 og bilag 4.

## 2. GENERELLE FORSKRIFTER

2.1. Prøvningerne udføres på et komplet køretøj eller et nøgent karrosseri med skydedøren og dens øphæng.

2.2. Prøvningen udføres ved hjælp af to kraftpåføringsanordninger, der er i stand til at påføre de udadgående kræfter i tværretningen, som er angivet i punkt 6.2.4 i dette regulativ. Prøveopstillingen er vist i figur 6-1. Kraftpåførings-systemet skal omfatte følgende:

2.2.1. to plader til kraftpåføring

2.2.2. to kraftpåføringsanordninger, der er i stand til at påføre den udadgående belastning i tværretningen, der kræves for en forskydning på mindst 300 mm

2.2.3. to belastningsceller med tilstrækkelig kapacitet til at måle de påførte belastninger

2.2.4. to anordninger til måling af lineær forskydning, som under prøvningen skal måle kraftpåføringsanordningernes retning

2.2.5. udstyr til måling af mindst 100 mm adskillelse mellem dørens indvendige side og dørrammens udvendige kant under overholdelse af alle relevante sikkerheds- og sundhedskrav.

## 3. PRØVEOPSTILLING

3.1. Fjern al indvendig beklædning og alle indvendige pyntedele fra skydedørsenheden.

3.2. Fjern sæder og eventuelle indvendige komponenter, som kan påvirke monteringen af prøvningsudstyret og dets funktion, og al stolpebeklædning samt eventuelle aftagelige komponenter, som overlapper døren og forhindrer korrekt placering af kraftpåføringspladerne.

3.3. Fastgør kraftpåføringsanordningerne og det tilhørende stel til prøvningskøretøjets gulv. Hver kraftpåføringsanordning og tilhørende stel fastgøres solidt til en vandret overflade på køretøjets gulv, mens belastningen påføres.

3.4. Bestem, i hvilken af skydedørens kanter (forreste/bageste) eller den omgivende køretøjskonstruktion låsen/låseblikket befinder sig.

3.5. Luk skydedøren og kontroller, at alle dørøphæng er i fuldt indgreb.

3.6. For hver prøvet dørkant, hvor der er en enkelt lås/låseblik, følges denne opstillingsmetode:

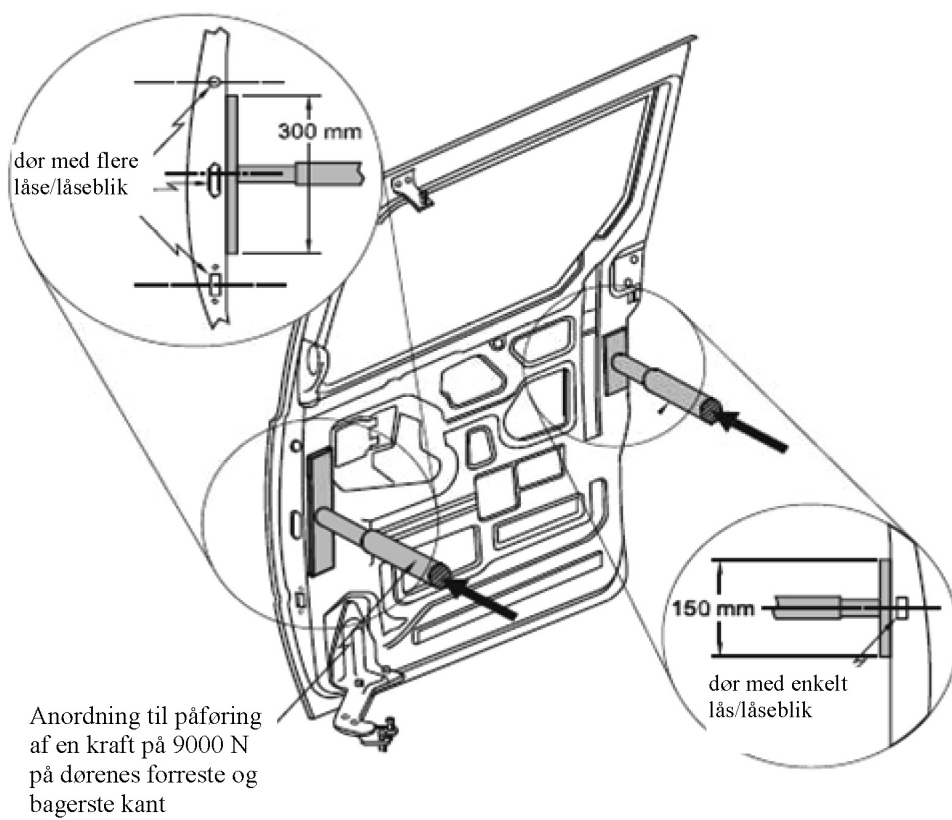
3.6.1. Kraftpåføringspladen skal være 150 mm lang, 50 mm bred og mindst 15 mm tyk. Pladens kanter afrundes til en radius på  $6 \text{ mm} \pm 1 \text{ mm}$ .

3.6.2. Placer kraftpåføringsanordningen og kraftpåføringspladen på døren, således at den påførte kraft er vandret og vinkelret på køretøjets længdemidterlinje og i højde med den på døren monterede del af låsen/låseblikket.

- 3.6.3. Kraftpåføringspladen placeres således, at pladens lange kant er så tæt ved og parallelt med dørens indvendige kant som muligt, dog må pladens forreste kant højst være 12,5 mm fra den indre kant.
- 3.7. For hver prøvet dørkant, hvor der er mere end en enkelt lås/låseblik, følges denne opstillingsmetode:
- 3.7.1. Kraftpåføringspladen skal være 300 mm lang, 50 mm bred og mindst 15 mm tyk. Pladens kanter afrundes til en radius på  $6 \text{ mm} \pm 1 \text{ mm}$ .
- 3.7.2. Placer kraftpåføringsanordningen og kraftpåføringspladen på døren, således at den påførte kraft er vandret og vinkelret på køretøjets længdemidterlinje og i højde med et punkt midt imellem låseenhedens/låseblikenhedens yderste kant.
- 3.7.3. Kraftpåføringspladen placeres således, at pladens lange kant er så tæt ved og parallelt med dørens indvendige kant som muligt, dog må pladens forreste kant højst være 12,5 mm fra den indre kant.
- 3.8. For hver prøvet dørkant, hvor der ikke er mindst en lås/låseblik, følges denne opstillingsmetode:
- 3.8.1. Kraftpåføringspladen skal være 300 mm lang, 50 mm bred og mindst 15 mm tyk.
- 3.8.2. Placer kraftpåføringsanordningen og kraftpåføringspladen på døren, således at den påførte kraft er vandret og vinkelret på køretøjets længdemidterlinje og i højde med et punkt midt på dørkantens længde og således, at belastningsanordningen ikke kommer i kontakt med vinduesglasset.
- 3.8.3. Kraftpåføringspladen placeres så tæt på dørkanten som muligt. Kraftpåføringspladen behøver ikke være lodret.
- 3.9. Døren skal være ulåst. Der må ikke påsejses eller fastgøres yderligere anordninger eller dele til skydedøren eller dens komponenter.
- 3.10. Alt udstyr til måling af døradskillens omfang under prøvningen fastgøres.
- 3.11. Anbring belastningspåføringsenheden, således at kraftpåføringspladerne berører med skydedørens indvendige side.
4. PRØVNINGSMETODE
- 4.1. Hver kraftpåføringsanordning bevæges med en hastighed på op til 2 000 N/min, jf. fabrikantens forskrifter, indtil der opnås en kraft på 9 000 N på hver kraftpåføringsanordning, eller indtil en af dem opnår en samlet forskydning på 300 mm.
- 4.2. Hvis en af kraftpåføringsanordningerne når den tilsigtede kraft på 9 000 N før den anden, fastholdes de 9 000 N med den pågældende kraftpåføringsanordning, indtil den anden kraftpåføringsanordning når 9 000 N.
- 4.3. Når begge kraftpåføringsanordninger har nået 9 000 N, stoppes deres fremadrettede bevægelse og den resulterende belastning opretholdes i mindst 10 sekunder.
- 4.4. Den i punkt 4.3 beskrevne placering for kraftpåføringsanordningen fastholdes, og i løbet af 60 sekunder måles adskillelsen mellem dørrammens ydre kant og dørens indvendige side langs dørens omkreds.

Figur 6-1

Sideskydedør, prøvningsmetode for komplet køretøj (Bemærk: Skydedøren vises adskilt fra køretøjet)



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

## **Regulativ nr. 18 fra De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (FN/ECE) — Eksisterende bestemmelser for godkendelse af motorkøretøjer hvad angår tyverisikring**

Omfattende al gældende tekst frem til:

Supplement 2 til ændringsserie 03 — ikrafttrædelsesdato: 15. oktober 2008

### INDHOLDSFORTEGNELSE

#### REGULATIV

1. Anvendelsesområde
2. Definitioner
3. Ansøgning om godkendelse
4. Godkendelse
5. Almindelige forskrifter
6. Særlige forskrifter
7. Ændring af køretøjstype og udvidelse af godkendelsen
8. Procedurer i forbindelse med produktionens overensstemmelse
9. Sanktioner i tilfælde af produktionens manglende overensstemmelse
10. Endeligt ophør af produktionen
11. Anordninger med yderligere funktioner
12. Overgangsbestemmelser
13. Navne og adresser på tekniske tjenester, der er ansvarlige for udførelse af godkendelsesprøvningsne, og på de administrative myndigheder

#### BILAG

- Bilag 1 — Meddelelse vedrørende godkendelse, udvidelse, nægtelse eller inddragelse af godkendelse eller endeligt ophør af produktionen for en køretøjstype, hvad angår dens tyverisikring i henhold til regulativ nr. 18
- Bilag 2 — Eksempler på udformning af godkendelsesmærker
- Bilag 3 — Fremgangsmåde ved prøvning af slitagebestandighed af beskyttelsesanordninger, der virker på styreapparatet

1. ANVENDELSESOMRÅDE
- 1.1. Dette regulativ finder anvendelse på motorkøretøjer med mindst tre hjul, bortset fra køretøjer i klasse M<sub>1</sub> og N<sub>1</sub> <sup>(1)</sup>, for så vidt angår tyverisikring.
- 1.2. Køretøjer godkendt i henhold til bestemmelserne i del I i regulativ nr. 116 anses for at være i overensstemmelse med nærværende regulativ.

#### 2. DEFINITIONER

I dette regulativ forstås ved:

- 2.1. »Godkendelse af et køretøj«: godkendelsen af en køretøjstype med hensyn til tyverisikring
- 2.2. »Køretøjstype«: en klasse motorkøretøjer i klasse M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> og N<sub>3</sub>, som ikke udviser væsentlige indbyrdes forskelle, navnlig på følgende punkter:

<sup>(1)</sup> Som defineret i bilag 7 til den konsoliderede resolution om køretøjers konstruktion (R.E.3), (TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend.2).

- 2.2.1. fabrikantens angivelser af køretøjstype
- 2.2.2. indretning og udformning af det eller de af køretøjets komponenter, som beskyttelsesanordningen virker på
- 2.2.3. beskyttelsesanordningens type
- 2.3. »Beskyttelsesanordning«: et system, der sikrer mod, at uvedkommende starter motoren på normal måde eller aktiverer nogen anden af køretøjets hovedenergikilder, og som er kombineret med mindst ét system, der muliggør:
  - a) låsning af styreapparatet eller
  - b) låsning af transmissionen eller
  - c) låsning af gearskifteforbindelsen eller
  - d) låsning af bremserne.

Hvis der er tale om et system, der låser bremserne, må deaktivering af anordningen ikke medføre en automatisk deaktivering af bremserne i modstrid med førerens intentioner.
- 2.4. »Styreapparat«: styretøjets betjeningsindretning, ratsøjlen og dens beklædningsdele, ratstammen, styreudvekslingen samt alle andre dele, som direkte har indvirkning på beskyttelsesanordningens effektivitet.
- 2.5. »Kombination«: en af de særligt planlagte og konstruerede variationer af et låsesystem, som, når de aktiveres rigtigt, muliggør betjening af låsesystemet
- 2.6. »Nøgle«: enhver anordning, der er konstrueret og produceret således, at den giver mulighed for betjening af et låsesystem, som er konstrueret og produceret således, at det kun kan betjenes ved hjælp af denne nøgle.
3. ANSØGNING OM GODKENDELSE
- 3.1. Ansøgningen om godkendelse af en køretøjstype med hensyn til en beskyttelsesanordning til tyverisikring skal indsendes af fabrikanten eller af dennes godkendte repræsentant.
- 3.2. Ansøgningen vedlægges nedennævnte dokumenter i tre eksemplarer samt følgende oplysninger:
  - 3.2.1. en detaljeret beskrivelse af køretøjstypen med hensyn til indretning og udformning af det betjeningsorgan eller den enhed, som beskyttelsesanordningen virker på
  - 3.2.2. tegninger af beskyttelsesanordningen og dennes montering i relevant målestok og tilstrækkeligt detaljeret
  - 3.2.3. en teknisk beskrivelse af anordningen.
- 3.3. Følgende materiale skal indleveres til den tekniske tjeneste, der er ansvarlig for at udføre godkendelsesprøvningen:
  - 3.3.1. et køretøj, der er repræsentativt for den køretøjstype, der søges godkendt, hvis den tekniske tjeneste kræver dette, samt
  - 3.3.2. på anmodning af den tekniske tjeneste, sådanne af køretøjets komponenter, som den tekniske tjeneste anser for at være væsentlige for de kontroller, der er foreskrevet i punkt 5 og 6 i dette regulativ.
4. GODKENDELSE
- 4.1. Hvis den køretøjstype, der er indleveret til godkendelse efter dette regulativ, opfylder forskrifterne i punkt 5 og 6 nedenfor, meddeles godkendelse af køretøjstypen.
- 4.2. Der tildeles et godkendelsesnummer til hver godkendt type. De to første cifre i godkendelsesnummeret (i øjeblikket 03 svarende til ændringsserien 03, der trådte i kraft den 23. juni 2005) angiver den ændringsserie, der omfatter de seneste væsentlige tekniske ændringer af regulativet på tidspunktet for meddelelsen af godkendelsen. Samme kontraherende part må ikke tildele dette typegodkendelsesnummer, hverken til samme køretøjstype, hvis denne er udstyret med en anden beskyttelsesanordning, eller hvis dens beskyttelsesanordning er monteret anderledes, eller til en anden køretøjstype.



- 4.3. Meddelelse om godkendelse eller afslag på godkendelse af en køretøjstype efter dette regulativ, skal fremsendes til de kontraherende parter, der anvender dette regulativ, ved hjælp af en formular, der er i overensstemmelse med modellen i bilag 1 til dette regulativ, samt med tegninger, leveret af ansøgeren, af beskyttelsesanordningen og dennes montering i et format, der ikke er større end A4 (210 × 297 mm) eller er foldet til dette format, samt i et passende målestoksforhold.
- 4.4. Ethvert køretøj, som er i overensstemmelse med en type, som er godkendt efter dette regulativ, skal på et let synligt og let tilgængeligt sted, der er angivet i godkendelsesattesten, være påført et internationalt godkendelsesmærke bestående af følgende:
- 4.4.1. en cirkel, hvori er anbragt bogstavet »E« efterfulgt af kendingsnummeret for det land <sup>(1)</sup>, der har foretaget godkendelsen
- 4.4.2. nummeret på dette regulativ, efterfulgt af bogstavet »R«, en streg og godkendelsesnummeret til højre for den cirkel, der er beskrevet i punkt 4.4.1.
- 4.5. Er køretøjet i overensstemmelse med en køretøjstype, som i henhold til et eller flere andre af de til overenskomsten vedføjede regulativer er godkendt i samme stat, som har meddelt typegodkendelse efter dette regulativ, behøver det i punkt 4.4.1 ovenfor foreskrevne symbol ikke gentages. I så fald anbringes regulativets nummer og typegodkendelsesnummeret samt yderligere symboler for alle regulativer, i henhold til hvilke typegodkendelse er meddelt i det land, som har meddelt typegodkendelse i henhold til dette regulativ, i lodrette kolonner til højre for det mærke, der er beskrevet i punkt 4.4.1.
- 4.6. Godkendelsesmærket skal være letlæseligt og ikke sletbart.
- 4.7. Godkendelsesmærket skal anbringes tæt ved eller på den fabrikationsplade, fabrikanten har anbragt på køretøjet.
- 4.8. Bilag 2 til dette regulativ viser eksempler på godkendelsesmærkets udformning.
5. ALMINDELIGE FORSKRIFTER
- 5.1. Beskyttelsesanordningen skal være konstrueret således, at det er nødvendigt at sætte den ud af funktion:
- 5.1.1. for at starte motoren på sædvanlig måde, og
- 5.1.2. for at føre eller styre køretøjet eller bringe det til at bevæge sig fremad ved egen kraft.
- 5.1.3. kravet i punkt 5.1 kan opfyldes samtidig med eller inden de handlinger, der beskrives i punkt 5.1.1 og 5.1.2.
- 5.2. Forskrifterne i punkt 5.1 skal opfyldes ved en enkelt anvendelse af én nøgle.
- 5.3. Med undtagelse af det i punkt 6.1.5 nævnte tilfælde skal systemer, som aktiveres ved isætning af en nøgle i en lås, være udformet således, at de hindrer udtagning af nøglen, før den i punkt 5.1 omhandlede beskyttelsesanordning er trådt i funktion eller indstillet til at fungere.

<sup>(1)</sup> 1 for Tyskland, 2 for Frankrig, 3 for Italien, 4 for Nederlandene, 5 for Sverige, 6 for Belgien, 7 for Ungarn, 8 for Tjekkiet, 9 for Spanien, 10 for Serbien og Montenegro, 11 for Det Forenede Kongerige, 12 for Østrig, 13 for Luxembourg, 14 for Schweiz, 15 (ubenyttet), 16 for Norge, 17 for Finland, 18 for Danmark, 19 for Rumænien, 20 for Polen, 21 for Portugal, 22 for Den Russiske Føderation, 23 for Grækenland, 24 for Irland, 25 for Kroatien, 26 for Slovenien, 27 for Slovakiet, 28 for Belarus, 29 for Estland, 30 (ubenyttet), 31 for Bosnien-Hercegovina, 32 for Letland, 33 (ubenyttet), 34 for Bulgarien, 35 (ubenyttet), 36 for Litauen, 37 for Tyrkiet, 38 (ubenyttet), 39 for Aserbajdsjan, 40 for Den Tidligere Jugoslaviske Republik Makedonien, 41 (ubenyttet), 42 for Det Europæiske Fællesskab (godkendelse meddelt af de enkelte medlemsstater, der anvender deres egne ECE-symboler), 43 for Japan, 44 (ubenyttet), 45 for Australien, 46 for Ukraine, 47 for Sydafrika og 48 for New Zealand 49 for Cypern, 50 for Malta og 51 for Republikken Korea. De efterfølgende numre tildeles andre stater i den kronologiske orden, i hvilken de ratificerer eller tiltræder overenskomsten om ensartede tekniske forskrifter for hjulkøretøjer samt udstyr og dele, som kan monteres og/eller benyttes på hjulkøretøjer, samt vilkårene for gensidig anerkendelse af godkendelser, der er meddelt på grundlag af sådanne forskrifter, hvorefter FN's generalsekretær giver de kontraherende parter i overenskomsten meddelelse herom.

- 5.4. Den beskyttelsesanordning, der er omhandlet i punkt 5.1 ovenfor, og de af køretøjets komponenter, som den virker på, skal være konstrueret således, at den ikke hurtigt og upåfaldende kan åbnes, sættes ud af funktion eller ødelægges, f.eks. ved hjælp af billigt, let skjuleligt værktøj, udstyr eller produkter, som offentligheden har let adgang til.
- 5.5. Beskyttelsesanordningen skal monteres på køretøjet som originaludstyr (dvs. udstyr, som monteres af bilfabrikanten før første detailsalg). Den skal være monteret således, at den i låst position ikke kan demonteres uden brug af specialværktøj, selv efter fjernelse af huset, hvori den er fastgjort. Hvis beskyttelsesanordningen kan gøres uvirksom ved fjernelse af visse skruer eller bolte, skal disse enten være umulige at fjerne eller dækket af anordningens dele, når denne er låst.
- 5.6. Nøglesystemet skal omfatte mindst 1 000 forskellige nøglekombinationer eller et antal, der svarer til det antal køretøjer, der fremstilles hvert år, hvis dette antal er under 1 000. På køretøjer af ens type skal hyppigheden af hver anvendt kombination være i størrelsesordenen 1:1 000.
- 5.7. Koden til nøgle og lås må ikke være synlig.
- 5.8. Låsen skal være konstrueret, fremstillet og monteret således, at låsecylinderen i låst position ikke med et drejningsmoment mindre end 2,45 Nm lader sig dreje med andet end den til låsen hørende nøgle, og
  - 5.8.1. for låsecylindre med stifttilholdere således at højst to tilholdere er identiske, virker i samme retning og er placeret ved siden af hinanden, og højst 60 % af tilholderne i samme lås er identiske
  - 5.8.2. for låsecylindre med skivetilholdere således at højst to tilholdere er identiske, virker i samme retning og er placeret ved siden af hinanden, og højst 50 % af tilholderne i samme lås er identiske.
- 5.9. Beskyttelsesanordninger skal udelukke enhver risiko for utilsigtet spærring, når køretøjet er i fart, navnlig alle former for spærring, som kan medføre sikkerhedsrisiko.
  - 5.9.1. Beskyttelsesanordninger må ikke kunne aktiveres, uden at man forinden bringer motorens betjeningsapparat i en position svarende til standsning af motoren og derefter foretager endnu et indgreb, som ikke er en uafbrudt fortsættelse af indgrebet til standsning af motoren, eller uden at man forinden bringer motorens betjeningsapparat i en position svarende til standsning af motoren, og køretøjet holder stille med parkeringsbremsen trukket an eller køretøjets fart ikke er over 4 km/h.
  - 5.9.2. Hvis beskyttelsesanordninger, som virker på styreapparat, transmission, gearskifte eller bremses, aktiveres ved udtagning af nøglen, må de ikke fungere, før nøglen er taget mindst 2 mm ud, eller de skal være forsynet med en sikkerhedsanordning, der hindrer, at nøglen utilsigtet udtages helt eller delvis.
  - 5.9.3. Punkt 5.8, 5.8.1 eller 5.8.2 samt punkt 5.9.2 finder kun anvendelse på anordninger, som omfatter mekaniske nøgler.
- 5.10. Kun udløsning af beskyttelsesanordningens låsning og/eller frastilling må være servoassisteret. Anordningen må kun fastholdes i driftsstillingen ved mekaniske midler.
- 5.11. Køretøjets motor må ikke kunne startes på normal måde, før beskyttelsesanordningen er frastillet.
- 5.12. Tyverisikringsanordninger, der hindrer udløsning af køretøjets bremses er kun tilladt, når bremsenes virksomme elementer fastholdes i bremsestilling af en rent mekanisk virkende anordning. I så fald finder forskrifterne i 5.11 ikke anvendelse.
- 5.13. Hvis beskyttelsessystemet er udstyret med en anordning til påkaldelse af førerens opmærksomhed, skal dette system aktiveres, når brugeren åbner førerdøren, medmindre beskyttelsesanordningen er blevet aktiveret og en nøgle udtaget af brugeren.

6. SÆRLIGE FORSKRIFTER
- Ud over de almindelige forskrifter omhandlet i punkt 5 skal beskyttelsesordeningen opfylde de særlige forskrifter nedenfor:
- 6.1. Beskyttelsesordeninger, som virker på styreapparatet
- 6.1.1. En beskyttelsesanordning, som virker på styreapparatet, skal fastlåse styreapparatet.
- 6.1.2. Beskyttelsesordeningen må ikke kunne hindres i at virke, når den er indstillet til at fungere.
- 6.1.3. Anordningen skal fortsat overholde kravene i punkt 5.9, 6.1.1, 6.1.2 og 6.1.4, efter at den har været underkastet 2 500 låsecykluser i hver retning under den i bilag 3 beskrevne prøve for slitagebestandighed.
- 6.1.4. Beskyttelsesordeningen skal i aktiveret stilling kunne modstå påføring af et statisk drejningsmoment på 200 Nm omkring ratstammens akse i begge retninger, uden at styreapparatet derved påføres en beskadigelse, der kan true sikkerheden.
- 6.1.5. Beskyttelsesordeninger, der gør det muligt at udtage nøglen, mens denne er i en anden position end den, der bevirker blokering af styreapparatet, skal være således udformet, at nøglen ikke utilsigtet kan anbringes i denne position og udtages.
- 6.2. Tyverisikringsordeninger, der virker på transmissionen eller bremserne
- 6.2.1. En beskyttelsesanordning, der virker på transmissionen, skal hindre omdrejning af køretøjets drivende hjul.
- 6.2.2. En tyverisikringsanordning, der virker på bremserne, skal bremse mindst ét hjul i hver ende af mindst én aksel.
- 6.2.3. Beskyttelsesordeningen må ikke kunne hindres i at virke, når den er indstillet til at fungere.
- 6.2.4. Transmissionen eller bremserne må ikke utilsigtet kunne blokeres, når nøglen er sat i tyverisikringsordeningens lås, selv om spærreanordningen for start af motoren er i brug eller indstillet til at fungere. Denne bestemmelse finder dog ikke anvendelse, når forskrifterne i punkt 6.2 i dette regulativ er opfyldt af anordninger, der samtidigt har andre funktioner, og låsen under ovennævnte betingelser er nødvendig for en sådan yderligere funktion (f.eks. elektrisk parkeringsbremse).
- 6.2.5. Beskyttelsesordeningen skal være konstrueret og fremstillet således, at den forbliver fuldt funktionel ved en slitagegrad hidrørende fra 2 500 låsecykluser i hver retning. Hvis der er tale om en beskyttelsesanordning, der virker på bremserne, vedrører dette alle den pågældende anordnings mekaniske og elektriske dele.
- 6.2.6. Beskyttelsesordeninger, der gør det muligt at udtage nøglen, mens denne er i en anden position end den, der bevirker blokering af transmissionen eller bremserne, skal være således konstrueret, at nøglen ikke utilsigtet kan anbringes i denne position og udtages.
- 6.2.7. Hvis der anvendes en beskyttelsesanordning, der virker på transmissionen, skal den — uden at der derved opstår skader, der kan true sikkerheden — kunne modstå statisk belastning i begge retninger med et drejningsmoment, der er 50 % større end det maksimale drejningsmoment, som normalt kan påføres transmissionen. Størrelsen af det i denne prøvning påførte drejningsmoment fastsættes på grundlag af det maksimale drejningsmoment, som kan overføres af kobling eller automatisk transmission, ikke på grundlag af motorens største drejningsmoment.
- 6.2.8. Hvis der er tale om et køretøj med en beskyttelsesanordning, der virker på bremserne, skal anordningen være i stand til holde køretøjet med last stationært på en hældning med 18 % stigning eller fald.
- 6.2.9. Hvis der er tale om et køretøj med en beskyttelsesanordning, der virker på bremserne, må forskrifterne i dette regulativ ikke fortolkes som en fravigelse af forskrifterne i regulativ 13 eller 13-H, heller i tilfælde af svigt.
- 6.3. Beskyttelsesordeninger, som virker på gearskiftets betjeningsapparat
- 6.3.1. En beskyttelsesanordning, der virker på gearskiftets betjeningsapparat, skal kunne hindre ethvert gearskift.

- 6.3.2. På manuelle gearkasser skal gearskiftestangen kunne låses i bakgear; derudover er låsning i frigear tilladt.
- 6.3.3. På automatiske transmissioner med parkeringsstilling skal mekanismen kunne låses i denne position; derudover er låsning i frigear og/eller bakgear tilladt.
- 6.3.4. På automatiske transmissioner uden parkeringsstilling skal mekanismen kunne låses i følgende positioner: frigear og/eller bakgear.
- 6.3.5. Beskyttelsesanordningen skal være konstrueret og fremstillet således, at den forbliver fuldt funktionel ved en slitagegrad hidrørende fra 2 500 låsecykler i hver retning.

#### 7. ÆNDRING AF KØRETØJSTYPER OG UDVIDELSE AF GODKENDELSEN

- 7.1. Alle ændringer af køretøjstypen skal meddeles den administrative myndighed, der har godkendt køretøjstypen.

Den pågældende myndighed kan da enten:

- 7.1.1. vurdere, at de foretagne ændringer ikke har en væsentlig negativ virkning, og at beskyttelsesanordningerne under alle omstændigheder stadig opfylder forskrifterne, eller
- 7.1.2. anmode om en yderligere rapport fra den tekniske tjeneste, der er ansvarlig for udførelse af prøvningen.
- 7.2. Parterne i overenskomsten, som anvender dette regulativ, underrettes om, hvorvidt godkendelse er meddelt eller nægtet, med angivelse af ændringer, efter proceduren i punkt 4.3 ovenfor.
- 7.3. Den kompetente myndighed, som meddeler udvidelse af godkendelsen, påfører et fortløbende nummer på hver meddelelsesblanket, som udfærdiges i forbindelse med en sådan udvidelse.

#### 8. PROCEDURER I FORBINDELSE MED PRODUKTIONENS OVERENSSTEMMELSE

Procedurene til sikring af produktionens overensstemmelse skal opfylde bestemmelserne i overenskomstens tillæg 2 (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2), idet følgende forskrifter finder anvendelse:

- 8.1. Køretøjer, som er godkendt efter dette regulativ for så vidt angår tyverisikring, skal være produceret således, at de er i overensstemmelse med den godkendte type, idet de opfylder forskrifterne i punkt 5 og 6 ovenfor.

#### 9. SANKTIONER I TILFÆLDE AF PRODUKTIONENS MANGLENDE OVERENSSTEMMELSE

- 9.1. Godkendelser, som er meddelt for en type køretøj i henhold til dette regulativ, kan inddrages, hvis forskrifterne i punkt 8 ovenfor ikke er opfyldt.
- 9.2. Hvis en kontraherende part, der anvender dette regulativ, inddrager en godkendelse, som han tidligere har meddelt, skal han straks underrette de øvrige kontraherende parter, som anvender dette regulativ, herom ved hjælp af en formular, der svarer til modellen i bilag 1 til dette regulativ.

## 10. ENDELIGT OPHØR AF PRODUKTION

Hvis indehaveren af en godkendelse ophører fuldstændigt med at producere en køretøjstype, der er godkendt i henhold til dette regulativ, underretter han den myndighed, der har meddelt godkendelsen, herom. Efter modtagelse af den pågældende meddelelse underretter myndigheden de andre kontraherende parter i overenskomsten, som anvender dette regulativ, herom ved hjælp af en formular svarende til modellen i bilag 1 til dette regulativ.

## 11. ANORDNINGER MED YDERLIGERE FUNKTIONER

11.1. Der kan meddeles godkendelse i henhold til dette regulativ af en beskyttelsesanordning, der også er udstyret med en akustisk eller visuel alarmanordning, eller med hensyn til montering af supplerende tyverisikringsanordninger, forudsat at disse supplerende anordninger aktiveres separat; de kontraherende parter, der anvender dette regulativ, anses ikke for i medfør af bestemmelserne i artikel 3 i den overenskomst, som regulativet er et bilag til, at være afskåret fra at forbyde sådanne yderligere anordninger i køretøjer, som de indregistrerer.

11.2. Hvis beskyttelsesanordningen er forsynet med yderligere udstyr med en ekstern akustisk og/eller visuel advarselsanordning, skal de signaler, der udsendes af denne advarselsanordning, være korte og automatisk ophøre efter højst 30 sekunder. De må kun gå i gang igen, hvis anordningen aktiveres igen. Desuden gælder det,

11.2.1. at signalet, hvis det er et akustisk signal, må udsendes af akustiske advarselsanordning, der normalt er monteret på køretøjet,

11.2.2. og at signalet, hvis det er et visuelt signal,

11.2.2.1. enten skal frembringes alene ved blinkning med køretøjets nærlyslygter, eller

11.2.2.2. være i overensstemmelse med punkt 11.2.2.2.1 og 11.2.2.2.2 nedenfor.

11.2.2.2.1. Varighed af optisk alarmsignal

Det optiske alarmsignal skal have en varighed mellem 25 sekunder og 5 minutter, efter at alarmen er udløst. Ved frakobling af tyverialarmen skal alarmsignalet øjeblikkeligt ophøre.

11.2.2.2.2. Det optiske signals art

Blinken af samtlige køretøjets retningsviserblinklygter og/eller dets kabinebelysning, herunder alle lygter i samme elektriske kreds.

Trigger-frekvens  $2 \pm 1$  Hz

I forhold til det akustiske signal tillades også asynkrone signaler.

Til-tid = fra-tid  $\pm 10$  %.

## 12. OVERGANGSBESTEMMELSER

Ingen kontraherende part, som anvender dette regulativ, kan nægte at godkende en køretøjstype i en anden klasse end klasse  $M_1$  og  $N_1$ , der er godkendt i henhold til dette regulativ som ændret ved ændringsserie 01 og 02 til dette regulativ.

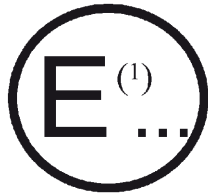
## 13. NAVNE OG ADRESSER PÅ DE TEKNISKE TJENESTER, DER ER ANSVARLIGE FOR UDFØRELSE AF GODKENDELSESPRØVNINGERNE, OG PÅ DE ADMINISTRATIVE MYNDIGHEDER

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

## BILAG 1

## MEDDELELSE

(Største format: A4 (210 × 297 mm))



udstedt af Myndighedens navn:

.....  
 .....  
 .....

vedrørende <sup>(2)</sup>: MEDDELELSE AF GODKENDELSE  
 UDVIDELSE AF GODKENDELSE  
 NÆGTELSE AF GODKENDELSE  
 INDDRAGELSE AF GODKENDELSE  
 ENDELIGT OPHØR AF PRODUKTIONEN

for en køretøjstype, hvad angår dens tyverisikring i henhold til regulativ nr. 18.

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

1. Motorkøretøjets fabriks- eller handelsbetegnelse: .....
2. Køretøjstype: .....
3. Fabrikantens navn og adresse: .....
4. Navn og adresse på fabrikantens eventuelle repræsentant: .....
5. Kort beskrivelse af beskyttelsesanordningen, dens montering og de køretøjsdele eller funktioner, som den virker på (bortset fra motorstart), dvs. styreapparat/gearskifteapparat/transmission <sup>(2)</sup>: .....
6. Køretøjet er desuden udstyret med en akustisk/visuel <sup>(2)</sup> advarselsanordning af følgende type: .....
7. Køretøjet indleveret til godkendelse den: .....
8. Teknisk tjeneste, som er ansvarlig for udførelse af godkendelsesprøvingerne: .....
9. Afprøvningsrapportens dato: .....
10. Afprøvningsrapportens nummer: .....
11. Godkendelse meddelt/udvidet/nægtet/inddraget <sup>(2)</sup> .....
12. Begrundelse(r) for udvidelsen af godkendelsen: .....
13. Godkendelsesmærkets placering på køretøjet: .....

14. Sted: .....
15. Dato: .....
16. Underskrift: .....
17. En fortegnelse over dokumenter påført godkendelsesnummeret, der er indleveret til den administrative myndighed, der har meddelt typegodkendelse, og som kan rekvireres, er vedlagt denne meddelelse.

—

---

<sup>(1)</sup> Kendingsnummer for det land, der har meddelt/udvidet/nægtet/inddraget godkendelsen (se godkendelsesbestemmelserne i regulativet).

<sup>(2)</sup> Det ikke gældende overstreges.

## BILAG 2

## EKSEMPLER PÅ UDFORMNING AF GODKENDELSESMÆRKER

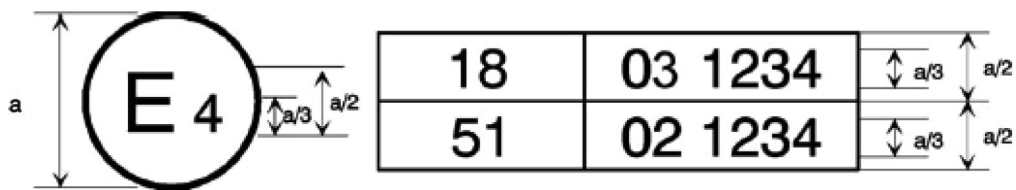
## MODEL A



$a = 8 \text{ mm min}$

Ovennævnte godkendelsesmærke, der er påmonteret et køretøj, viser, at den pågældende køretøjstype er godkendt i Nederlandene (E 4) i henhold til regulativ nr. 18 med godkendelsesnummer 031234. De første to cifre (03) i godkendelsesnummeret angiver, at godkendelsen er meddelt i henhold til regulativ nr. 18 som ændret ved ændringsserie 03.

## MODEL B



$a = 8 \text{ mm min}$

Ovennævnte godkendelsesmærke på et køretøj viser, at den pågældende køretøjstype er godkendt i Nederlandene (E 4) i henhold til regulativ nr. 18 og 51<sup>(1)</sup>. De første to cifre af godkendelsesnumrene angiver, at på datoerne for meddelelse af de respektive godkendelser omfattede regulativ nr. 18 ændringsserie 03, mens regulativ nr. 51 omfattede ændringsserie 02.

<sup>(1)</sup> Det andet nummer er kun givet som eksempel.



## BILAG 3

**FREMANGSMÅDE VED AFPRØVNING FOR SLITAGEBESTANDIGHED AF ANORDNINGER, DER VIRKER PÅ STYREAPPARATET**

## 1. PRØVNINGSUDSTYR

Prøvningsudstyret består af:

- 1.1. en opstilling, egnet til montering af prøveeksemplaret af styreapparatet, komplet med beskyttelsesanordning, som angivet i punkt 2.3 i dette regulativ
- 1.2. et middel, omfattende brug af nøgle, hvormed man kan aktivere og deaktivere beskyttelsesanordningen
- 1.3. et middel til at dreje ratstammen i forhold til beskyttelsesanordningen.

## 2. PRØVNINGSMETODE

- 2.1. Et eksemplar af styreapparatet, komplet med beskyttelsesanordning, fastgøres i den i punkt 1.1 ovenfor nævnte opstilling.
- 2.2. En afprøvningscyklus omfatter følgende operationer:
  - 2.2.1. Udgangsstilling. Beskyttelsesanordningen deaktiveres, og ratstammen bringes i en position, som hindrer aktivering af beskyttelsesanordningen, medmindre denne er af en type, som kan låses i alle styreapparatets positioner.
  - 2.2.2. Aktivering. Beskyttelsesanordningen føres fra deaktiveret til aktiveret stilling ved hjælp af nøglen.
  - 2.2.3. <sup>(1)</sup> Aktiveret. Ratstammen drejes således, at den påføres et moment på  $5,85 \text{ Nm} \pm 0,25 \text{ Nm}$  i det øjeblik, hvor beskyttelsesanordningen bringes i indgreb.
  - 2.2.4. Deaktiveret. Beskyttelsesanordningen deaktiveres med sædvanlige midler, idet det påførte moment nedsættes til nul for at lette anordningens frakobling.
  - 2.2.5. <sup>(1)</sup> Retur. Ratstammen drejes til en position, som ikke tillader beskyttelsesanordningen at gå i indgreb.
  - 2.2.6. Modsat rettet drejning. De i punkt 2.2.2, 2.2.3, 2.2.4 og 2.2.5 anførte operationer gentages, men ratstammen drejes i modsat retning.
  - 2.2.7. Intervallet mellem to efterfølgende deaktiveringer af anordningen skal være mindst 10 sekunder.
- 2.3. Denne slitagecyklus gentages det i punkt 6.1.3 i dette regulativ foreskrevne antal gange.

---

<sup>(1)</sup> Hvis anordningen tillader låsning af styreapparatet i nogen stilling overhovedet, skal fremgangsmåden i punkt 2.2.3 og 2.2.5 udelades.

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

## **Regulativ nr. 39 fra De Forenede Nationers Økonomiske Kommission (FN/ECE) — Ensartede forskrifter for godkendelsen af køretøjer med hensyn til speedometerudstyr, herunder montering af dette**

### **Revision 1**

Omfattende al gældende tekst frem til:

Supplement 5 til den oprindelige udgave af regulativet — Ikrafttrædelsesdato: 7. december 2002

### INDHOLDSFORTEGNELSE

#### REGULATIV

1. Anvendelsesområde
2. Definitioner
3. Ansøgning om godkendelse
4. Godkendelse
5. Specifikationer
6. Modifikationer af køretøjstypen
7. Produktionens overensstemmelse
8. Sanktioner i tilfælde af produktionens manglende overensstemmelse
9. Navne og adresser på de tekniske tjenester med ansvar for udførelse af godkendelsesprøvnings og på de administrative myndigheder

#### BILAG

- Bilag 1 — Meddelelse vedrørende godkendelsen eller udvidelse af eller afslag på godkendelse eller »produktion definitivt ophørt« af en køretøjstype med henblik på speedometerudstyret, herunder monteringen af det i henhold til regulativ nr. 39
- Bilag 2 — S sammensætning af godkendelsesmærker
- Bilag 3 — Afprøvning af nøjagtigheden af speedometre for produktionens overensstemmelse

#### 1. ANVENDELSESOMRÅDE

Dette regulativ er gældende for godkendelsen af køretøjer af kategorierne L, M og N <sup>(1)</sup>.

#### 2. DEFINITIONER

I dette regulativ gælder følgende definitioner:

- 2.1. »Godkendelse af et køretøj« betyder godkendelsen af en køretøjstype med hensyn til speedometerudstyret, herunder montering.
- 2.2. »Køretøjstype med hensyn til speedometer« betyder køretøjer, der indbyrdes ikke fremviser væsentlige forskelle, hvor disse forskelle især omhandler følgende:
  - 2.2.1. størrelsesbenævnelsen for de dæk, der vælges ud fra det sortiment af dæk, som normalt monteres
  - 2.2.2. det overordnede udvekslingsforhold, herunder evt. reduktionsdrev, for speedometeret

<sup>(1)</sup> Som defineret i bilag 7 til Consolidated Resolution on the Construction of Vehicles (R.E.3) (document TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend.2).

- 2.2.3. typen af speedometer med hensyn til:
- 2.2.3.1. tolerancerne for speedometerets målemekanisme
- 2.2.3.2. speedometerets tekniske konstant
- 2.2.3.3. det viste hastighedsinterval.
- 2.3. »Normalt monterede dæk« angiver den eller de typer af dæk, der leveres af fabrikanten på det pågældende køretøj — snedæk betragtes ikke som normalt monterede dæk.
- 2.4. »Normalt køretryk« angiver det kolde dæktryk, der er angivet af fabrikanten, forøget med 0,2 bar.
- 2.5. »Speedometer« angiver den del af speedometerudstyret, der over for føreren løbende angiver køretøjets hastighed <sup>(1)</sup>.
- 2.5.1. »Tolerancer for speedometerets målemekanisme« betyder nøjagtigheden af selve speedometeret, udtrykt som de øvre og nedre hastighedsvisningsgrænser for et område af fartindgangssignaler.
- 2.5.2. »Speedometerets tekniske konstant« betyder forholdet mellem omdrejninger eller impulser pr. minut og en angivet vist hastighed.
- 2.6. »Ikke-lastet køretøj« angiver et køreklart køretøj med brændstof, kølevæske, smøremiddel, værktøj og et reservehjul (hvis det angives som standardudstyr af fabrikanten), der indeholder en fører med en vægt på 75 kg, men uden passagerer, ekstraudstyr eller last.
3. ANSØGNING OM GODKENDELSE
- 3.1. Ansøgningen om godkendelse af en køretøjstype med hensyn til speedometerudstyret, herunder montering, skal indgives af fabrikanten af køretøjet eller af dennes godkendte repræsentant.
- 3.2. Følgende dokumenter skal vedlægges i tre eksemplarer samt følgende oplysninger:
- 3.2.1. En beskrivelse af køretøjstypen med hensyn til de punkter, der er angivet i punkt 2.2, 2.3, 2.4 og 2.5 ovenfor, køretøjstypen skal angives.
- 3.3. Et ikke-lastet køretøj, der er repræsentativt for køretøjstypen, skal leveres til den tekniske service, hvor godkendelsesafprøvningsne udføres.
- 3.4. Den kompetente myndighed skal kontrollere, at der er sikret effektiv overvågning af produktionens overensstemmelse, før typegodkendelsen udstedes.
4. GODKENDELSE
- 4.1. Hvis den køretøjstype, der er ansøgt godkendelse for i henhold til dette regulativ, overholder forskrifterne i regulativet med hensyn til speedometerudstyret, herunder montering, godkendes denne køretøjstype.

<sup>(1)</sup> Dette omfatter ikke den hastighedsvisende del af en taktograf, hvis dette er i overensstemmelse med typegodkendelses-specifikationer, som ikke tillader en absolut forskel mellem faktisk og vist hastighed, som er større end de værdier, som er resultat af kravene i punkt 5.3. herunder.

- 4.2. Der tildeles et godkendelsesnummer til hver enkelt godkendt type. De to første cifre angiver det højeste tal i serien af ændringer af regulativet på tidspunktet for godkendelsen. Den samme kontraktpart må ikke tildele det samme nummer til en anden køretøjstype i henhold til bestemmelserne i artikel 6 i dette regulativ.
- 4.3. Meddelelse om godkendelse eller afslag på godkendelse af en køretøjstype efter dette regulativ, skal overgives de parter til aftalen, der anvender dette regulativ, ved hjælp af en formular, der er i overensstemmelse med modellen i bilag 1 til dette regulativ, samt med diagrammer, leveret af ansøgeren, over installationen i et format, der ikke er større end A4 (210 × 297 mm) eller er foldet til dette format, samt i et passende målestoksforhold.
- 4.4. For hvert køretøj, der er i overensstemmelse med en køretøjstype, der er godkendt efter dette regulativ, skal der monteres et internationalt godkendelsesmærke med en kendelig og nemt tilgængelig placering, der er angivet på godkendelsen. Mærket skal bestå af:
  - 4.4.1. en cirkel omkring bogstavet »E« efterfulgt af betegnelsestallet for det land, hvor godkendelsen er udstedt <sup>(1)</sup>
  - 4.4.2. nummeret på dette regulativ, efterfulgt af bogstavet »R«, en streg og godkendelsesnummeret til højre for den cirkel, der er beskrevet i punkt 4.4.1.
- 4.5. Hvis køretøjet er i overensstemmelse med en køretøjstype, der er godkendt efter et eller flere regulativer, der er tillæg til aftalen i det land, hvor godkendelsen er udstedt i henhold til dette regulativ, skal det symbol, der er beskrevet i punkt 4.4.1, ikke gentages. I dette tilfælde skal de ekstra numre og symboler for alle de regulativer, som godkendelsen er udstedt efter i det land, hvor godkendelsen er udstedt i henhold til dette regulativ, placeres i lodrette kolonner til højre for det symbol, der er beskrevet i punkt 4.4.1.
- 4.6. Godkendelsesmærket skal være letlæseligt og uudsletteligt.
- 4.7. Godkendelsesmærket skal placeres tæt ved eller på køretøjets dataplade, der er monteret af fabrikanten.
- 4.8. Bilag 2 til dette regulativ indeholder eksempler på sammensætning af godkendelsesmærker.
5. SPECIFIKATIONER
  - 5.1. Speedometeret skal placeres i førerens direkte synsfelt, og så det nemt kan aflæses både dag og nat. Det viste hastighedsområde skal være tilstrækkeligt til at omfatte maksimumhastigheden for denne type køretøj som angivet af fabrikanten.
    - 5.1.1. Hvis speedometeret er beregnet til køretøjer af kategori M, N samt L<sub>3</sub>, L<sub>4</sub> og L<sub>5</sub>, skal skalainddelingen være 1, 2, 5 eller 10 km/h. De numeriske hastighedsværdier skal angives på følgende måde: Når den højeste værdi ikke er over 200 km/h, skal hastighedsværdier angives i intervaller på højst 20 km/h. Når den højeste værdi er over 200 km/h, skal hastighedsværdier angives i intervaller på højst 30 km/h. De angivne numeriske hastighedsintervaller behøver ikke være ensartede.

<sup>(1)</sup> 1 for Tyskland, 2 for Frankrig, 3 for Italien, 4 for Nederlandene, 5 for Sverige, 6 for Belgien, 7 for Ungarn, 8 for Tjekkiet, 9 for Spanien, 10 for Jugoslavien, 11 for Det Forenede Kongerige, 12 for Østrig, 13 for Luxembourg, 14 for Schweiz, 15 (ubenyttet), 16 for Norge, 17 for Finland, 18 for Danmark, 19 for Rumænien, 20 for Polen, 21 for Portugal, 22 for Den Russiske Føderation, 23 for Grækenland, 24 for Irland, 25 for Kroatien, 26 for Slovenien, 27 for Slovakiet, 28 for Belarus, 29 for Estland, 30 (ubenyttet), 31 for Bosnien-Hercegovina, 32 for Letland, 33 (ubenyttet), 34 for Bulgarien, 35 (ubenyttet), 36 for Litauen, 37 for Tyrkiet, 38 (ubenyttet), 39 for Aserbajdsjan, 40 for Den Tidligere Jugoslaviske Republik Makedonien, 41 (ubenyttet), 42 for Det Europæiske Fællesskab (godkendelse meddelt af de enkelte medlemsstater, der anvender deres egne ECE-symboler), 43 for Japan, 44 (ubenyttet), 45 for Australien, 46 for Ukraine, 47 for Sydafrika og 48 for New Zealand. Efterfølgende numre tildeles andre stater i den kronologiske orden, i hvilken de ratificerer eller tiltræder aftalen om ensartede tekniske forskrifter for hjulkøretøjer og udstyr og dele, som kan monteres og/eller anvendes på hjulkøretøjer, samt vilkårene for gensidig anerkendelse af godkendelser udstedt på grundlag af sådanne forskrifter, og de således tildelte numre meddeles af FN's generalsekretær til aftalens parter.

- 5.1.2. Hvis køretøjet fremstilles til salg i et andet land, hvor der anvendes britiske måleenheder, skal speedometeret også inddeles i miles i timen (mph), og skalinddelingen skal være på 1, 2, 5 eller 10 mph. Hastighedsværdierne skal angives på skiven med intervaller på højst 20 mph og skal starte ved 10 eller 20 mph. De angivne hastighedsintervaller behøver ikke være ensartede.
- 5.1.3. Hvis speedometeret er beregnet til køretøjer af kategori L<sub>1</sub> (knallert) og L<sub>2</sub>, skal skalaen højst gå til 80 km/h. Skalaindelingen skal være 1, 2, 5 eller 10 km/h, og de angivne numeriske hastigheds-værdier skal højst være 10 km/h. De angivne numeriske hastighedsintervaller behøver ikke være ensartede.
- 5.1.4. Hvis køretøj af kategori M, N, and L<sub>3</sub>, L<sub>4</sub> og L<sub>5</sub> fremstilles til salg i et andet land, hvor der anvendes britiske måleenheder, skal speedometeret også inddeles i mph (miles i timen), og skalaindelingen skal være på 1, 2, 5 eller 10 mph. De numeriske hastighedsværdier skal angives på skiven med intervaller på højst 20 mph og skal starte ved 10 eller 20 mph. De angivne numeriske hastigheds-intervaller behøver ikke være ensartede.
- 5.2. Nøjagtigheden af speedometerudstyret skal afprøves i henhold til følgende fremgangsmåde:
- 5.2.1. Dækkene skal være af én af de typer, der normalt monteres på køretøjet som angivet i punkt 2.3 i dette regulativ. Der skal udføres en test af hver speedometertype, som fabrikanten agter at montere.
- 5.2.2. Afprøvningen skal udføres med køretøjet i ikke-lastet tilstand. Der kan benyttes ekstra last med henblik på målingen. Køretøjets vægt og fordelingen mellem akslerne skal være angivet i godkendelsesmeddelelsen (se bilag 1, punkt 6).
- 5.2.3. Speedometerets referencetemperatur skal være  $23 \pm 5$  °C.
- 5.2.4. Under hver afprøvning skal dæktrykket være det normale køretryk som defineret i punkt 2.4.
- 5.2.5. Køretøjet afprøves ved følgende hastigheder:

Maksimal dimensionerende hastighed ( $V_{\text{maks}}$ ) for køretøjet som angivet af fabrikanten (km/h)	Prøvehastighed ( $V_1$ ) (km/h)
$V_{\text{maks}} \leq 45$	80 % af $V_{\text{maks}}$
$45 < V_{\text{maks}} \leq 100$	40 km/h og 80 % $V_{\text{maks}}$ (hvis den resulterende hastighed er $\geq 55$ km/h)
$100 < V_{\text{maks}} \leq 150$	40 km/h, 80 km/h og 80 % $V_{\text{maks}}$ (hvis den resulterende hastighed er $\geq 100$ km/h)
$150 < V_{\text{maks}}$	40 km/h, 80 km/h og 120 km/h

- 5.2.6. Det måleinstrument, der bruges til at måle den nøjagtige hastighed, skal have en nøjagtighed på  $\pm 0,5$  %.
- 5.2.6.1. Overfladen på forsøgsbanen skal være flad og tør og skal give tilstrækkeligt vejgreb.
- 5.2.6.2. Hvis der bruges et rulledynamometer til afprøvningen, skal rullens diameter være mindst 0,4 m.

- 5.3. Den angivne hastighed må ikke være under køretøjets virkelige hastighed. Ved de hastigheder, der er angivet i punkt 5.2.5 ovenfor, skal der være følgende forhold mellem den viste hastighed ( $V_1$ ) og den virkelige hastighed ( $V_2$ ).

$$0 \leq (V_1 - V_2) \leq 0,1 V_2 + 4 \text{ km/h}$$

6. TILPASNINGER AF KØRETØJSTYPEN

- 6.1. Alle tilpasninger af køretøjstypen skal meddeles den myndighed, der har godkendt køretøjstypen. Myndigheden kan enten:

6.1.1. vurdere, at de foretagne ændringer ikke har en væsentlig negativ virkning, og at køretøjet under alle omstændigheder stadig opfylder kravene; eller

6.1.2. anmode om en yderligere testrapport fra den tekniske service, der har ansvaret for afprøvningen.

6.2. Godkendelse eller afslag på godkendelse skal sammen med detaljerne om ændringerne meddeles i henhold til fremgangsmåde beskrevet i punkt 4.3 ovenfor til de aftaleparter, der anvender dette regulativ.

7. PRODUKTIONENS OVERENSSTEMMELSE

7.1. Fremgangsmåderne for produktionens overensstemmelse skal være i overensstemmelse med aftalen, tillæg 2 (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2), med følgende krav:

7.2. Alle køretøjer, der er godkendt efter dette regulativ, skal fremstilles, så de stemmer overens med den godkendte type ved at opfylde kravene i den eller de relevante dele af dette regulativ.

7.3. For hver køretøjstype udføres der tilstrækkelige kontroller med hensyn til speedometerudstyret og monteringen. Især skal der for hver køretøjstype mindst udføres den afprøvning, der er foreskrevet i bilag 3 til dette regulativ.

7.4. Den myndighed, der har udstedt typegodkendelse, kan til enhver tid kontrollere metoderne til overensstemmelseskontrol, der anvendes i hvert enkelt produktionsanlæg. Den normale hyppighed for disse kontroller skal være hvert andet år.

7.5. Hvis der findes utilfredsstillende resultater under kontrollerne i henhold til punkt 7.4 ovenfor, skal den kompetente myndighed sikre, at alle nødvendige midler bruges på at genoprette produktionens overensstemmelse så hurtigt som muligt.

8. SANKTIONER I TILFÆLDE AF PRODUKTIONENS MANGLENDE OVERENSSTEMMELSE

8.1. Den godkendelse, der udstedes for en køretøjstype i henhold til dette regulativ, kan trækkes tilbage, hvis kravet i punkt 7.1 ovenfor ikke opfyldes, eller hvis køretøjerne ikke består de kontroller, der er beskrevet i punkt 7 ovenfor.

8.2. Hvis en kontraktpart, der anvender dette regulativ, tilbagetrækker en tidligere udstedt godkendelse, skal den straks meddele dette til de andre kontraktparter, der anvender dette regulativ, ved hjælp af en meddelelsesblanket, der er i overensstemmelse med modellen i bilag 1 til dette regulativ.

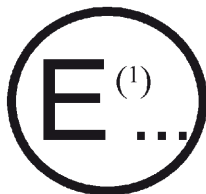
9. NAVNE OG ADRESSER PÅ DE TEKNISKE TJENESTER MED ANSVAR FOR GODKENDELSESPRØVNINGER OG PÅ DE ADMINISTRATIVE MYNDIGHEDER

De kontraktparter, der anvender dette regulativ, skal oplyse FN's sekretariat om navne og adresser på de tekniske tjenester, der udfører godkendelsesprøvnings, og på de myndigheder, der udsteder godkendelse, og som formularer til attesting af godkendelse eller til udvidelse, afslag eller tilbagetrækning af godkendelser, der er udstedt i andre lande, sendes til.

## BILAG 1

## MEDDELELSE

(Maksimalt format: A4 (210 × 297 mm))



Udstedt af: Myndighedens navn:

.....  
 .....  
 .....

angående <sup>(2)</sup>: GODKENDELSE UDSTEDT  
 GODKENDELSE UDVIDET  
 GODKENDELSE AFVIST  
 GODKENDELSE TRUKKET TILBAGE  
 PRODUKTION DEFINITIVT OPHØRT

af en køretøjstype med hensyn til speedometerudstyret, herunder montering, i henhold til regulativ nr. 39.

Godkendelsesnr.: ..... Udvidelsesnr.: .....

1. Fabrikmærke eller bilmærke: .....
2. Køretøjstype: .....
3. Fabrikantens navn og adresse: .....
4. Navn og adresse på fabrikantens evt. repræsentant: .....
5. Beskrivelse af speedometerudstyret: .....
- 5.1. Oplysninger om normalt monterede dæk: .....
- 5.2. Oplysninger om dæk anvendt under prøvning: .....
- 5.3. Speedometerudstyrets udvekslingsforhold: .....
6. Køretøjets vægt ved prøvning og fordeling mellem aksler: .....
7. Varianter: .....
8. Køretøj, der er ansøgt godkendelse for: .....
9. Teknisk tjeneste med ansvar for godkendelsestest: .....
10. Dato for afsendelse af rapport fra den tekniske tjeneste: .....
11. Nummer på rapport fra den tekniske tjeneste: .....
12. Godkendelse udstedt/afvist/udvidet/trukket tilbage <sup>(2)</sup>

13. Placering af godkendelsesmærke på køretøjet: .....
14. Sted: .....
15. Dato: .....
16. Underskrift: .....
- \_\_\_\_\_

---

<sup>(1)</sup> Betegnelsesnummer for det land, hvor godkendelsen er udstedt/udvidet/afvist/tilbagetrukket (se godkendelsesforskrifter i regulativet).

<sup>(2)</sup> Streg det over, som ikke er gældende.

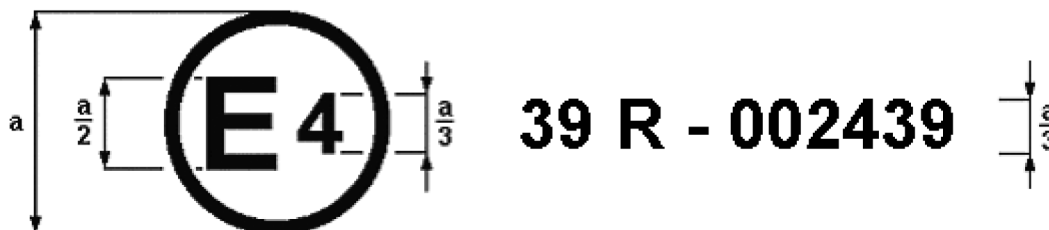


## BILAG 2

## SAMMENSETNING AF GODKENDELSESMÆRKER

## MODEL A

(se punkt 4.4 i dette regulativ)

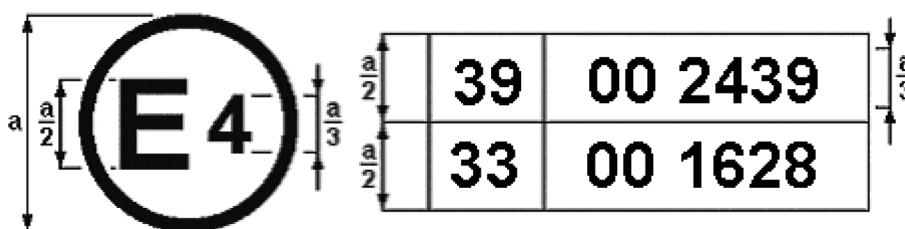


a = mindst 8 mm.

Godkendelsesmærket ovenfor viser, at den pågældende køretøjstype er godkendt i Nederlandene (E 4), i henhold til regulativ nr. 39. Godkendelsesnummeret angiver, at godkendelsen er udstedt i henhold til kravene i regulativ nr. 39 i den oprindelige udgave.

## MODEL B

(se punkt 4.5 i dette regulativ)



a = mindst 8 mm.

Godkendelsesmærket ovenfor viser, at den pågældende køretøjstype er godkendt i Nederlandene (E 4), i henhold til regulativ nr. 39 og 33 <sup>(1)</sup>. Godkendelsesnumrene angiver, at regulativ nr. 39 og 33 ved udstedelsen af de respektive godkendelser stadig var i den oprindelige udgave.

<sup>(1)</sup> Det andet nummer er blot et eksempel.

## BILAG 3

**TEST AF SPEEDOMETERNØJAGTIGHED FOR PRODUKTIONENS OVERENSSTEMMELSE**

## 1. TESTBETINGELSER

Testbetingelser skal være som angivet i punkt 5.2.1 til 5.2.6 i dette regulativ.

## 2. BETINGELSER

Produktionen skal betragtes som værende i overensstemmelse med dette regulativ, hvis der er følgende forhold mellem den hastighed, som speedometeret viser ( $V_1$ ), og den faktiske hastighed ( $V_2$ ):

Ved køretøj af kategori M og N:

$$0 \leq (V_1 - V_2) \leq 0,1 V_2 + 6 \text{ km/h}$$

Ved køretøj af kategori L<sub>3</sub>, L<sub>4</sub> og L<sub>5</sub>:

$$0 \leq (V_1 - V_2) \leq 0,1 V_2 + 8 \text{ km/h}$$

Ved køretøj af kategori L<sub>1</sub> og L<sub>2</sub>:

$$0 \leq (V_1 - V_2) \leq 0,1 V_2 + 4 \text{ km/h.}$$

---

Kun de originale FN/ECE-tekster har retlig virkning i henhold til folkeretten. Dette regulativs nuværende status og ikrafttrædelsesdato bør kontrolleres i den seneste version af FN/ECE's statusdokument TRANS/WP.29/343/, der findes på adressen:  
<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocsts.html>

## **Regulativ nr. 73 fra FN's Økonomiske Kommission for Europa (FN/ECE) — Ensartede forskrifter for godkendelsen af godskøretøjer, anhængere og sættevogne med hensyn til sideafskærmning**

Omfattende al gældende tekst frem til:

Supplement 1 til den oprindelige udgave af regulativet — Ikrafttrædelsesdato: 10. november 2007

### INDHOLDSFORTEGNELSE

#### REGULATIV

1. Anvendelsesområde
2. Formål
3. Definitioner
4. Ansøgning om godkendelse
5. Godkendelse
6. Betingelser
7. Tekniske specifikationer for sideafskærmningsanordninger
8. Fravigelser
9. Tilpasninger af køretøjstypen og forlængelse af godkendelsen
10. Produktionens overensstemmelse
11. Straffe for produktionens manglende overensstemmelse
12. Produktion definitivt ophørt
13. Navne og adresser på tekniske anlæg med ansvar for udførelsen af godkendelsestest og på myndigheder

#### BILAG

- Bilag 1 — Meddelelse vedrørende godkendelsen af eller afslag på eller forlængelse af godkendelse eller »produktion definitivt ophørt« af en køretøjstype med henblik på sideafskærmning i henhold til regulativ nr. 73
- Bilag 2 — Eksempler på godkendelsesmærker

#### 1. ANVENDELSESOMRÅDE

Dette regulativ gælder for sideafskærmning på komplette køretøjer af kategorierne N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> og O<sub>4</sub> <sup>(1)</sup>. Regulativet gælder ikke for:

- a) sættevognstrækkere
- b) køretøjer, der er konstrueret til særlige formål, hvor det af praktiske årsager ikke er muligt at montere sideafskærmning.

#### 2. FORMÅL

Køretøjer, der er omfattet af dette regulativ, skal konstrueres og/eller udstyres, så de yder udsatte trafikanter effektiv beskyttelse mod risikoen for at falde ind under siderne på køretøjer og komme ind under hjulene <sup>(2)</sup>.

<sup>(1)</sup> Som defineret i bilag 7 til den konsoliderede resolution om køretøjers konstruktion (R.E.3), (TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend.2, senest ændret ved Amend. 4).

<sup>(2)</sup> Dette regulativ forhindrer ikke noget land i at have yderligere krav til køretøjesdele, der befinder sig foran forhjulene og bag ved baghjulene.

3. DEFINITIONER
- 3.1. I dette regulativ gælder følgende definitioner:
  - 3.1.1. »Godkendelse af et køretøj« betyder godkendelsen af en komplet køretøjstype med hensyn til sideafskærmning;
  - 3.1.2. »Køretøjstype« betyder en kategori af køretøjer, der ikke afviger væsentligt med hensyn til f.eks. bagakslens bredde, samlet bredde, mål, udformning og materialer for hele køretøjets side (herunder førerhuset, hvis det er monteret), og egenskaberne for hjulophænget, hvis det har betydning for de krav, der er angivet i afsnit 7 i dette regulativ;
  - 3.1.3. »Maksimalvægt« angiver den vægt, der er angivet af fabrikanten af køretøjet som den teknisk tilladte (denne vægt kan være højere end den »maksimalt tilladte vægt«, der er fastlagt af den nationale myndighed);
  - 3.1.4. »Vægt uden last« angiver vægten af et køreklart køretøj, uden fører eller passagerer og uden last, men med brændstof, kølevæske, smøremiddel, værktøj og reservehjul, hvis det leveres som standardudstyr af fabrikanten af køretøjet;
  - 3.1.5. »Udsatte trafikanter« angiver fodgængere, cyklister eller motorcyklister, der bruger vejen på en måde, så de kan være udsat for at falde ind under siderne på køretøjet og komme ind under hjulene.
4. ANSØGNING OM GODKENDELSE
- 4.1. Ansøgningen om godkendelse af en køretøjstype med hensyn til sideafskærmning skal indsendes af fabrikanten af køretøjet eller af dennes godkendte repræsentant.
- 4.2. Følgende dokumenter skal vedlægges i tre eksemplarer samt følgende oplysninger:
  - 4.2.1. en detaljeret beskrivelse af køretøjet med hensyn til konstruktion, mål, udformning og materialer som krævet i henhold til dette regulativ;
  - 4.2.2. tegninger af køretøjet, der viser køretøjstypen set fra siden og bagfra samt oplysninger om udformningen af siderne af konstruktionen;
  - 4.2.3. en detaljeret beskrivelse af den specifikke sideafskærmningsanordning: dens mål, udformning, materialer og placering på køretøjet.
- 4.3. Et køretøj, der er repræsentativt for den type, der skal godkendes, skal leveres til det tekniske anlæg, der skal kontrollere de tekniske specifikationer.
  - 4.3.1. Et køretøj, der ikke består af alle komponenterne, som findes på typen, kan accepteres til godkendelse, hvis det kan bevises, at fraværet af de udeladte komponenter ikke har en negativ indvirkning på resultatet af godkendelsen, hvad angår kravene i dette regulativ.
  - 4.3.2. Det er ansøgerens ansvar at bevise, at godtagelsen af de varianter, der er angivet i afsnit 4.3.1 ovenfor, kan forenes med overholdelsen af kravene i dette regulativ.
  - 4.3.3. Den kompetente myndighed skal kontrollere, at der er sikret effektiv overvågning af produktionen, før typegodkendelsen udstedes.
5. GODKENDELSE
- 5.1. Hvis det køretøj, der er ansøgt godkendt i henhold til dette regulativ, opfylder betingelserne i afsnit 6 og 7 ovenfor, udstedes der godkendelse for den pågældende køretøjstype.
- 5.2. Der tildeles et godkendelsesnummer til hver enkelt godkendt type. De to første cifre (for tiden 00 for regulativet i den oprindelige form) angiver den serie af ændringer, der indarbejder de seneste, større tekniske ændringer, der er foretaget i regulativet på tidspunktet for udstedelsen af godkendelsen. Den samme kontraktpart må ikke tildele det samme nummer til andre køretøjstyper.

- 5.3. Meddelelsen om godkendelse af eller afslag på eller forlængelse af en godkendelse af en køretøjstype i henhold til dette regulativ skal gives til aftalens parter, som anvender dette regulativ. Dette skal ske ved hjælp af en formular, der er i overensstemmelse med modellen i bilag 1 til dette regulativ.
- 5.4. På alle køretøjer, der er i overensstemmelse med en køretøjstype, der er godkendt i henhold til dette regulativ, skal der monteres et internationalt godkendelsesmærke med en kendelig og nemt tilgængelig placering, der er angivet i godkendelsesformularen. Mærket skal bestå af:
- 5.4.1. en cirkel omkring bogstavet »E« efterfulgt af betegnelsestallet for det land, hvor godkendelsen er udstedt <sup>(1)</sup>
- 5.4.2. nummeret på dette regulativ, efterfulgt af bogstavet »R«, en streg og godkendelsesnummeret til højre for den cirkel, der er foreskrevet i afsnit 5.4.1.
- 5.5. Hvis et køretøj er i overensstemmelse med en køretøjstype, der er godkendt efter et eller flere regulativer, der er tillæg til aftalen i det land, hvor godkendelsen er udstedt efter dette regulativ, skal det symbol, der er beskrevet i afsnit 5.4.1., ikke gentages. I dette tilfælde skal regulativet og godkendelsesnumrene samt de ekstra symboler for alle de regulativer, som godkendelsen er udstedt efter i det land, hvor godkendelsen er udstedt i henhold til dette regulativ, placeres i lodrette kolonner til højre for det symbol, der er beskrevet i afsnit 5.4.1.
- 5.6. Godkendelsesmærket skal være letlæseligt og uudsletteligt.
- 5.7. Godkendelsesmærket skal placeres tæt ved eller på køretøjets dataplade, der er monteret af fabrikanten.
- 5.8. Bilag 2 til dette regulativ indeholder eksempler på sammensætningen af godkendelsesmærker.
6. KRAV
- 6.1. GENERELT
- 6.1.1. Køretøjer i kategori N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> og O<sub>4</sub> skal konstrueres og udstyres, så der langs hele køretøjet ydes effektiv beskyttelse af udsatte trafikanter mod risikoen for at falde ind under siden af køretøjet og komme ind under hjulene. Dette udstyr skal betragtes som tilfredsstillende, hvis enten:
- 6.1.1.1. køretøjet er udstyret med en særlig afskærmningsanordning i henhold til kravene i afsnit 7; eller
- 6.1.1.2. køretøjet er udformet og/eller udstyret i siden, så komponenterne i kraft af deres form og egenskaber kan indarbejdes og/eller anses for at erstatte sideafskærmningsanordningen. De komponenter, der tilsammen tilfredsstiller kravene i afsnit 7 ovenfor, anses for at udgøre en sideafskærmningsanordning.

<sup>(1)</sup> 1 for Tyskland, 2 for Frankrig, 3 for Italien, 4 for Nederlandene, 5 for Sverige, 6 for Belgien, 7 for Ungarn, 8 for Den Tjekkiske Republik, 9 for Spanien, 10 for Serbien, 11 for Det Forenede Kongerige, 12 for Østrig, 13 for Luxembourg, 14 for Schweiz, 15 (ubenyttet), 16 for Norge, 17 for Finland, 18 for Danmark, 19 for Rumænien, 20 for Polen, 21 for Portugal, 22 for Den Russiske Føderation, 23 for Grækenland, 24 for Irland, 25 for Kroatien, 26 for Slovenien, 27 for Slovakiet, 28 for Belarus, 29 for Estland, 30 (ubenyttet), 31 for Bosnien- Hercegovina, 32 for Letland, 33 (ubenyttet), 34 for Bulgarien, 35 (ubenyttet), 36 for Litauen, 37 for Tyrkiet, 38 (ubenyttet), 39 for Aserbajdsjan, 40 for Den Tidligere Jugoslaviske Republik Makedonien, 41 (ubenyttet), 42 for Det Europæiske Fællesskab (godkendelser meddeles af medlemsstaterne under anvendelse af deres respektive ECE-symboler), 43 for Japan, 44 (ubenyttet), 45 for Australien, 46 for Ukraine, 47 for Sydafrika, 48 for New Zealand, 49 for Cypern, 50 for Malta, 51 for Republikken Korea, 52 for Malaysia, 53 for Thailand, 54 og 55 (ubenyttet) og 56 for Montenegro. Efterfølgende numre tildeles andre stater i den kronologiske orden, i hvilken de ratificerer eller tiltræder aftalen om ensartede tekniske forskrifter for hjulkøretøjer og udstyr og dele, som kan monteres og/eller anvendes på hjulkøretøjer, og vilkårene for gensidig anerkendelse af godkendelser udstedt på grundlag af sådanne forskrifter, og de således tildelte numre meddeles af FN's generalsekretær til overenskomstens parter.

## 6.2. PLACERING AF KØRETØJET UNDER KONTROL

Når køretøjet kontrolleres for overholdelse af de tekniske specifikationer, der er angivet i afsnit 7 nedenfor, skal køretøjet placeres på følgende måde:

Køretøjet skal placeres på en flad, vandret overflade;

De styrende hjul skal vende lige fremad;

Køretøjet skal være uden last;

Sættevogne skal hvile på støttebenene og skal stå vandret.

## 7. TEKNISKE SPECIFIKATIONER FOR SIDEAFSKÆRMNINGSANORDNINGER

7.1. Sideafskærmningsanordningen skal ikke øge køretøjets samlede bredde, og hovedparten af dens ydre overflade skal ikke være mere end 120 mm indvendig fra køretøjets yderste plan (maksimal bredde). Den forreste ende kan være drejet indad på nogle køretøjer i henhold til afsnit 7.4.3 og 7.4.4. Den bageste ende må ikke være mere end 30 mm indvendig fra den yderste kant af baghjulene (hjulenes udbuling fornedet medregnes ikke) over de bageste 250 mm som minimum.

7.2. Anordningens ydre overflade skal være glat og så vidt muligt gennemgående fra ende til anden. Tilstødende dele kan dog overlappe, hvis den overlappende kant vender op- eller nedad, eller hvis der er en afstand på højst 25 mm målt på langs, forudsat, at bagenden ikke stikker ud over den forreste ende. Hættemøtrikker eller rundhovedede nitter må højst stikke 10 mm ud over overfladen, og andre dele må også stikke 10 mm ud, hvis de er glatte og afrundede. Alle eksterne kanter og hjørner skal afrundes med en radius på mindst 2,5 mm.

7.3. Anordningen kan bestå af en flad, gennemgående overflade eller af en eller flere vandrette skinner eller en kombination af overflade og skinner. Når der bruges skinner, må der ikke være mere end 300 mm mellem dem og ikke mindre end:

50 mm i højden i forbindelse med N<sub>2</sub> og O<sub>3</sub>;

100 mm i højden og i det store hele flade i forbindelse med N<sub>3</sub> og O<sub>4</sub>

kombinationer af overflader og skinner skal dog danne en praktisk talt gennemgående sideafskærmning i henhold til bestemmelserne i punkt 7.2.

7.4. Den forreste kant på sideafskærmningen skal være udformet på følgende måde:

7.4.1. Placeringen skal være:

7.4.1.1. på et motorkøretøj: højst 300 mm til bagenden af det lodrette plan, der er vinkelret på køretøjets langsgående plan og tangentialt til den yderste overflade på dækket på det hjul, der er umiddelbart foran afskærmningen;

7.4.1.2. på en anhænger: højst 500 mm til bagkanten af det plan, der er defineret i afsnit 7.4.1.1;

7.4.1.3. på en sættevogn: højst 250 mm til bagenden af det tværgående midterplan på støttebenene (hvis de er monteret), men under alle omstændigheder må afstanden fra forkanten af det tværgående plan, der passerer gennem midten af træktappen i den bageste position, ikke være større end 2,7 m.

- 7.4.2. Når den forreste kant ligger i et ellers åbent område, skal kanten bestå af en gennemgående lodret del, der spænder over hele afskærmningens højde. Den ydre og forreste overflade af denne del skal måle mindst 50 mm bagtil og være drejet 100 mm indad i forbindelse med  $N_2$  og  $O_3$  og mindst 100 mm bagud og 100 mm indad i forbindelse med  $N_3$  og  $O_4$ .
- 7.4.3. På et motorkøretøj, hvor de 300 mm, der henvises til i afsnit 7.4.1.1., falder inden for førerhuset, skal afskærmningen udformes, så mellemrummet mellem den forreste kant og førerhusets paneler ikke er større end 100 mm, og hvis det er nødvendigt, skal den drejes indad med en vinkel på højst  $45^\circ$ . I dette tilfælde gælder bestemmelserne i afsnit 7.4.2 ikke.
- 7.4.4. På et motorkøretøj, hvor de 300 mm, der henvises til i afsnit 7.4.1.1., falder bag førerhuset og sideafskærmningen går helt frem til inden for 100 mm fra førerhuset, kan fabrikanten vælge, at bestemmelserne i afsnit 7.4.3 skal gælde.
- 7.5. Sideafskærmningens bageste kant må ikke være mere end 300 mm foran det lodrette plan, der er vinkelret på køretøjets langsgående plan og tangentialt på dækkets ydre overflade umiddelbart bagved. Der kræves ikke en gennemgående lodret del på bagkanten.
- 7.6. Den nederste kant på sideafskærmningen må på intet punkt være mere end 550 mm over jorden.
- 7.7. Overkanten på afskærmningen skal ikke være mere end 350 mm under den del af køretøjet, gennemskåret eller i kontakt med et lodret plan, der er tangentialt på dækkens ydre overflade (hjulenes udbuling forned medregnes ikke) undtagen i følgende tilfælde:
- 7.7.1. Når planet i afsnit 7.7 ikke gennemskærer køretøjets struktur, skal overkanten være i plan med overfladen på den bærende platform eller 950 mm fra jorden, alt efter hvilket der er mindst;
- 7.7.2. Når planet i afsnit 7.7 gennemskærer køretøjets del i et niveau, der er mere end 1,3 m over jorden, skal overkanten af sideafskærmningen ikke være mere end 950 mm over jorden;
- 7.7.3. På et køretøj, der er særligt konstrueret og ikke blot tilpasset til befordring af en container eller aftagelig kasse, kan afskærmningens overkant fastlægges i henhold til afsnit 7.7.1. og 7.7.2 ovenfor, idet containeren eller kassen betragtes som en del af køretøjet.
- 7.8. Sideafskærmninger skal i det store hele være stive, sikkert monteret (de må ikke kunne løsne sig på grund af vibrationer under normal brug af køretøjet), og de skal med undtagelse af de dele, der er angivet i afsnit 7.9, være lavet af metal eller et andet egnet materiale. Sideafskærmningen skal anses for at være velegnet, hvis det kan modstå statisk vandret kraft på 1 kN, der påføres vinkelret på en vilkårlig del af dens eksterne overflade af midten af et stempel, hvis overflade er rundt og fladt med en diameter på 220 mm + 10 mm, og hvis sideafskærmningens afbøjning under belastning ikke er mere end:

30 mm over de bageste 250 mm af afskærmningen, og

150 mm over resten af afskærmningen.

Overensstemmelse med dette krav kan kontrolleres ved beregning.

- 7.9. Komponenter, der er fastmonteret på køretøjet, f.eks. reservehjul, batterikasse, luftkasser, brændstofftanke, lamper, reflektorer og værktøjskasser kan indbygges i sideafskærmningen, forudsat at de overholder målkravene i dette regulativ. Kravene i afsnit 7.2 skal gælde generelt med hensyn til mellemrum mellem beskyttelsesanordninger og permanent monterede komponenter.
- 7.10. Afskærmningen må ikke bruges til montering af bremse-, luft- eller hydraulikslanger.
8. FRAVIGELSER
- 8.1. Ved fravigelse af ovennævnte bestemmelser skal køretøjer af følgende typer kun overholde hvad der er angivet i hvert tilfælde:
- 8.1.1. En anhænger, der kan udvides skal overholde alle krav i afsnit 7, når den er lukket sammen til mindste længde. Når anhængerens er trukket ud, skal sideafskærmningerne dog overholde afsnit 7.6, 7.7 og 7.8, og enten 7.4 eller 7.5, men ikke nødvendigvis begge. Udtrækningen af anhængerens må ikke danne mellemrum langs sideafskærmningerne;
- 8.1.2. En tankvogn, dvs. et køretøj, der er beregnet udelukkende til transport af væsker i en lukket tank, der er permanent monteret på køretøjet og er udstyret med slange- eller rørforbindelser til af- og pålæsning, skal være udstyret med sideafskærmninger, der skal overholde alle krav i afsnit 7, så vidt det er praktisk muligt. Nøje overholdelse kan kun frafalde, når driftsmæssige krav gør det nødvendigt;
- 8.1.3. På et køretøj, der er monteret med forlængerben til yderligere stabilitet under læsning, aflæsning eller andre situationer, som køretøjet er beregnet til, kan sideafskærmningen monteres med yderligere mellemrum, når disse er nødvendige for at kunne forlænge benene.
- 8.1.4. På et køretøj, der er udstyret med forankringspunkter til RO/RO-transport, skal der tillades mellemrum i afskærmningen for at give mulighed for montering og stramning af fastspændingsreb.
- 8.2. Hvis siderne af køretøjer er udformet og/eller udstyret på en sådan måde, at komponenterne i kraft af deres form og egenskaber tilsammen opfylder kravene i afsnit 7, kan de betragtes som en erstatning for sideafskærmningerne.
9. TILPASNINGER AF KØRETØJSTYPEN OG FORLÆNGELSE AF GODKENDELSE
- 9.1. Alle tilpasninger af køretøjstypen skal meddeles den myndighed, der har godkendt køretøjstypen. Myndigheden kan enten:
- 9.1.1. vurdere, at de foretagne ændringer ikke har en væsentlig negativ virkning, og at køretøjet under alle omstændigheder stadig opfylder kravene; eller
- 9.1.2. anmode om en yderligere testrapport fra det tekniske anlæg, der har ansvaret for afprøvningen.
- 9.2. Godkendelse eller afslag på godkendelse skal sammen med detaljer om ændringerne meddeles i henhold til fremgangsmåden beskrevet i afsnit 5.3 ovenfor til aftaleparterne, der anvender dette regulativ.
- 9.3. Den kompetente myndighed, der udsteder forlængelse af godkendelser, skal tildele et serienummer til hver enkel meddelelsesblanket, der udarbejdes i forbindelse med en sådan forlængelse.



## 10. PRODUKTIONENS OVERENSSTEMMELSE

Procedurerne til sikring af produktionens overensstemmelse skal være i overensstemmelse med dem, der er fastlagt i overenskomstens tillæg 2 (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2), idet der gælder følgende forskrifter:

10.1. Alle køretøjer, der er godkendt i henhold til dette regulativ, skal fremstilles, så de er i overensstemmelse med typen ved at opfylde de krav, der er angivet i afsnit 6 ovenfor.

10.2. Den myndighed, som har meddelt typegodkendelse, kan til enhver tid efterprøve de metoder til overensstemmelsesprøvning, som anvendes på de enkelte produktionsanlæg. Der foretages normalt en inspektion hvert andet år.

## 11. STRAFFE FOR PRODUKTIONENS MANGLENDE OVERENSSTEMMELSE

11.1. Den godkendelse, der udstedes med hensyn til en køretøjstype i henhold til dette regulativ, kan trækkes tilbage, hvis de krav, der er fastlagt i afsnit 6 og 7 ovenfor, ikke overholdes.

11.2. Hvis en kontraktpart, der anvender dette regulativ, tilbagetrækker en tidligere udstedt godkendelse, skal den straks meddele de andre kontraktparter, der anvender dette regulativ, ved hjælp af en kopi af den godkendelsesformular, der er angivet i slutningen, med store bogstaver og med følgende underskrevne og daterede kommentar: »GODKENDELSE TRUKKET TILBAGE«.

## 12. PRODUKTION DEFINITIVT OPHØRT

Hvis indehaveren af godkendelsen helt ophører med at fremstille en køretøjstype, der er godkendt i henhold til dette regulativ, skal han meddele dette til den myndighed, der har udstedt godkendelsen. Ved modtagelse af den relevante meddelelse skal den pågældende myndighed meddele dette til de andre kontraktparter, der anvender dette regulativ, ved hjælp af en kopi af den godkendelsesformular, der er angivet i slutningen, med store bogstaver og med følgende underskrevne og daterede kommentar »PRODUKTION OPHØRT«.

## 13. NAVNE OG ADRESSER PÅ TEKNISKE ANLÆG, DER UDFØRER GODKENDELSESTEST, OG PÅ MYNDIGHEDER

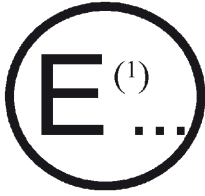
De kontraktparter, der anvender dette regulativ, skal oplyse FN's sekretariat om navne og adresser på tekniske anlæg, der udfører godkendelsestest, og på myndigheder, der udsteder godkendelse, og hvortil formularer til attestering af godkendelse af eller afslag på eller forlængelse eller tilbagetrækning af godkendelser, der er udstedt i andre lande, sendes.

---

## BILAG 1

## MEDDELELSE

(Maksimalt format: A4 (210 × 297 mm))



udstedt af: Myndighedens navn

.....

.....

.....

vedrørende <sup>(2)</sup>: GODKENDELSE  
 AFSLAG PÅ GODKENDELSE  
 FORLÆNGELSE AF GODKENDELSE  
 TILBAGETRÆKNING AF GODKENDELSE  
 PRODUKTION DEFINITIVT OPHØRT

af en køretøjstype med hensyn til side afskærmning i henhold til regulativ nr. 73

Godkendelsesnr. .... Udvidelsesnr.: .....

1. Fabrikmærke eller bilmærke .....
2. Køretøjstype .....
3. Fabrikantens navn og adresse.....
4. Navn og adresse på fabrikantens evt. repræsentant .....
5. Kort beskrivelse af køretøjstypen med hensyn til konstruktion, mål, udformning og materialer .....
6. Kort beskrivelse af beskyttelsesanordningerne med hensyn til udformning, mål og materialer .....
7. Maksimal vægt .....
8. Værdi af registreret afbøjning (se afsnit 7.8) ..... (målt eller beregnet)
9. Køretøj indleveret til godkendelse den .....
10. Teknisk tjeneste med ansvar for godkendelsesprøvning .....
11. Dato på rapport fra denne tjeneste .....
12. Nummer på rapport fra denne tjeneste .....
13. Godkendelse udstedt/afvist/udvidet/trukket tilbage <sup>(2)</sup>:
14. Placering af godkendelsesmærke på køretøjet .....

15. Sted .....

16. Dato .....

17. Underskrift .....

18. Følgende dokumenter med påmontering af godkendelsesnummeret ovenfor kan rekvireres:

[skal udfyldes]

\_\_\_\_\_

<sup>(1)</sup> Navn på myndighed.

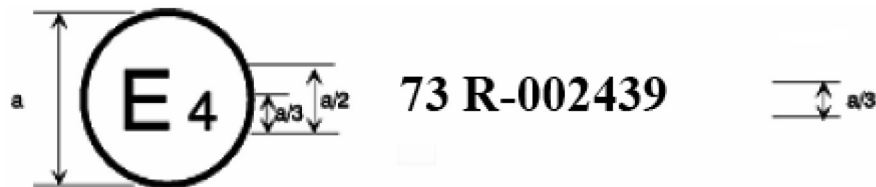
<sup>(2)</sup> Streg det over, som ikke er gældende.

## BILAG 2

## EKSEMPLER PÅ GODKENDELSESMÆRKER

## MODEL A

(se afsnit 5.4 i dette regulativ)

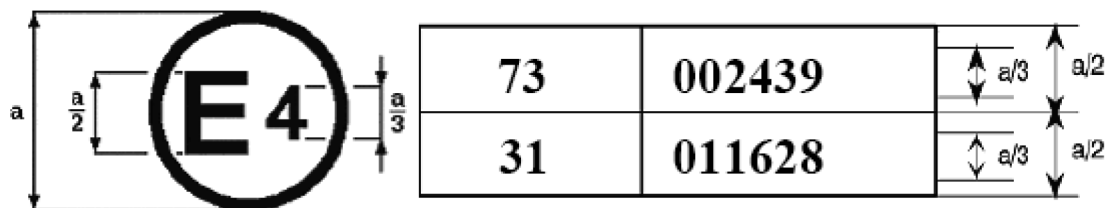


a = 8 mm min.

Det ovennævnte godkendelsesmærke, der er påmonteret et køretøj, angiver, at den pågældende køretøjstype med hensyn til sideafskærmning er godkendt i Nederlandene (E 4) i henhold til regulativ nr. 73 med godkendelsesnummer 002439. De første to cifre i godkendelsesnummeret angiver, at godkendelsen er udstedt i overensstemmelse med kravene i regulativ nr. 73 i den oprindelige form.

## MODEL B

(se afsnit 5.5 i dette regulativ)



Overnævnte godkendelsesmærke, der er påmonteret et køretøj, viser, at den pågældende køretøjstype er godkendt i Nederlandene (E 4), i henhold til regulativ nr. 73 og 31 <sup>(1)</sup>. De to første cifre i godkendelsesnumrene angiver, at regulativ nr. 73 på de tidspunkter, hvor de respektive godkendelser er udstedt, ikke var blevet ændret, og regulativ nr. 31 omfattede allerede en serie af ændringer, kaldet 01.

<sup>(1)</sup> Det sidstnævnte nummer er kun et eksempel.







## ABONNEMENTSPRISER 2010 (ekskl. moms, inkl. normale forsendelsesomkostninger)

EU-Tidende, L- + C-udgaven, kun papirudgave	22 officielle EU-sprog	1 100 EUR pr. år
EU-Tidende, L- + C-udgaven, papirudgave + årlig cd-rom	22 officielle EU-sprog	1 200 EUR pr. år
EU-Tidende, L-udgaven, kun papirudgave	22 officielle EU-sprog	770 EUR pr. år
EU-Tidende, L- + C-udgaven, månedlig kumulativ cd-rom	22 officielle EU-sprog	400 EUR pr. år
Supplement til EUT (S-udgaven), udbud og offentlige kontrakter, cd-rom, 2 udgaver pr. uge	Flersproget: 23 officielle EU-sprog	300 EUR pr. år
EU-Tidende, C-udgaven — udvælgelsesprøver	Sprog iht. udvælgelsesprøve(r)	50 EUR pr. år

*Den Europæiske Unions Tidende*, der udkommer på EU's officielle sprog, fås i abonnement i 22 sprogudgaver. EU-Tidende omfatter L-udgaven (retsforskrifter) og C-udgaven (meddelelser og oplysninger).

Der abonneres særskilt på hver sprogudgave.

I henhold til Rådets forordning (EF) nr. 920/2005, offentliggjort i EU-Tidende L 156 af 18. juni 2005, er Den Europæiske Unions institutioner midlertidigt fritaget for forpligtelsen til at udarbejde og offentliggøre alle retsakter på irsk. Irske udgaver af EU-Tidende vil derfor blive markedsført særskilt.

Abonnementet på supplementet til EU-Tidende (S-udgaven (udbud og offentlige kontrakter)) omfatter alle udgaver på de 23 officielle sprog på én cd-rom.

Abonnenter på *Den Europæiske Unions Tidende* kan uden ekstra omkostninger rekvirere eksemplarer af diverse bilag til EU-Tidende (C ... A-udgaver). Abonnenterne gøres opmærksom på udgivelsen af bilagene ved hjælp af »meddelelser til læserne« i *Den Europæiske Unions Tidende*.

I løbet af 2010 vil cd-rom-formatet blive erstattet af dvd-formater.

### Salg og abonnementer

Betalingsabonnementer på diverse tidsskrifter, som f.eks. *Den Europæiske Unions Tidende*, kan købes gennem vore salgsganter. Listen over salgsganterne findes på internettet:

[http://publications.europa.eu/others/agents/index\\_da.htm](http://publications.europa.eu/others/agents/index_da.htm)

**EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) giver direkte og gratis adgang til EU-retten. Via dette netsted kan man konsultere *Den Europæiske Unions Tidende*, og netstedet indeholder endvidere traktaterne, retsforskrifter, retspraksis og forberedende retsakter.**

**Yderligere oplysninger om Den Europæiske Union findes på: <http://europa.eu>**

