

# Den Europæiske Unions Tidende

# L 215



Dansk udgave

Retsforskrifter

53. årgang

14. august 2010

Indhold

II *Ikke-lovgivningsmæssige retsakter*

RETSAKTER VEDTAGET AF ORGANER OPRETTET VED INTERNATIONALE AFTALER

- ★ **Regulativ nr. 25 fra De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (FN/ECE) — Ensartede forskrifter for godkendelse af nakkestøtter hvad enten de er indbygget i et sæde eller ej** ..... 1
- ★ **Regulativ nr. 26 fra De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (FN/ECE) — Ensartede forskrifter for godkendelse af køretøjer for så vidt angår udragende dele** ..... 27

Pris: 3 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/wp29fdocstts.html>

### **Regulativ nr. 25 fra De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (FN/ECE) — Ensartede forskrifter for godkendelse af nakkestøtter hvad enten de er indbygget i et sæde eller ej**

omfattende al gældende tekst frem til:

Ændringsserie 04 — Trådt i kraft: 15. januar 1997

Korrigerende 2 til revision 1 til regulativet — Trådt i kraft: 12. november 2008

#### INDHOLDSFORTEGNELSE

##### REGULATIV

1. Anvendelsesområde
2. Definitioner
3. Ansøgning om godkendelse
4. Mærkning
5. Godkendelse
6. Generelle forskrifter
7. Prøvning
8. Produktionens overensstemmelse
9. Sanktioner i tilfælde af produktionens manglende overensstemmelse
10. Ændring af en type nakkestøtte og udvidelse af godkendelse
11. Brugsvejledninger
12. Endeligt ophør af produktionen
13. Overgangsbestemmelser
14. Navne og adresser på tekniske tjenester, som er ansvarlige for udførelse af godkendelsesprøvning, og på de administrative myndigheder

##### BILAG

- Bilag 1 — Meddelelse om godkendelse eller udvidelse, nægtelse eller inddragelse af godkendelse eller endeligt ophør af produktionen af en type nakkestøtte, hvad enten den er indbygget i et sæde eller ej, i henhold til regulativ nr. 25
- Bilag 2 — Udformning af godkendelsesmærkning
- Bilag 3 — Metode til bestemmelse af H-punkt og faktisk torsovinkel for siddepladser i motorkøretøjer

Bilag 4 — Bestemmelse af højde og bredde af nakkestøtte

Bilag 5 — Enkeltheder om linjer og målinger i forbindelse med prøvning

Bilag 6 — Metode til prøvning af energioptagelse

Bilag 7 — Bestemmelse af afstanden »a« for nakkestøtters mellemrum

1. ANVENDELSESOMRÅDE

1.1. Dette regulativ finder anvendelse på nakkestøtter, der svarer til én af de to typer beskrevet i punkt 2.2 nedenfor <sup>(1)</sup>.

1.1.1. Det finder ikke anvendelse på nakkestøtter monteret på klapsæder eller sæder som vender sidelæns eller bagud.

1.1.2. Det finder anvendelse på ryglæn, når disse er udformet til også at fungere som nakkestøtter som beskrevet i punkt 2.2 nedenfor.

2. DEFINITIONER

I dette regulativ forstås ved:

2.1. »køretøjstype«: en klasse motorkøretøjer, som ikke udviser væsentlige indbyrdes forskelle, navnlig hvad angår:

2.1.1. former og indvendige dimensioner af det karosseri, der udgør kabinen

2.1.2. sædernes type og dimensioner

2.1.3. type og mål på nakkestøtternes fastgøringer og på de relevante dele af køretøjets konstruktion, hvis nakkestøtten fastgjort direkte på køretøjets konstruktion

2.2. »nakkestøtte«: en anordning, hvis formål er at begrænse voksne personers bagudrettede forskydning af hovedet i forhold til kroppen for at nedsætte risikoen for skade på halshvirvlerne i tilfælde af en ulykke

2.2.1. »indbygget nakkestøtte«: en nakkestøtte, der udgøres af den øverste del af ryglænet. Nakkestøtter, der svarer til definitionerne i punkt 2.2.2 og 2.2.3 nedenfor, men som ikke kan aftages af sædet eller af køretøjets konstruktion uden brug af værktøj eller uden hel eller delvis aftagning af sædets beklædning, svarer til denne definition

2.2.2. »aftagelig nakkestøtte«: en nakkestøtte bestående af en komponent, der kan adskilles fra sædet og er konstrueret til indføring og tvangslåsning i ryglænets stel

2.2.3. »separat nakkestøtte«: en nakkestøtte, der er separat i forhold til sædet og konstrueret til indføring og/eller tvangslåsning i køretøjets konstruktion

2.3. »sædetype«: en kategori af sæder med samme dimensioner, samme stel og samme polstring, hvor finish og farve kan være forskellige

2.4. »nakkestøttetype«: en kategori af nakkestøtter med samme dimensioner, samme stel og samme polstring, hvor finish, farve og betræk kan være forskellige

<sup>(1)</sup> Nakkestøtter i køretøjer tilhørende klasse M<sub>1</sub>, som opfylder kravene i regulativ nr. 17, behøver ikke at opfylde kravene i dette regulativ.

- 2.5. »referencepunkt« for sædet (»H-punkt«) (se bilag 3 til dette regulativ): tracéen af den teoretiske omdrejningsakse mellem ben og krop på en menneskekrop, repræsenteret af en prøvedukke, i vertikalt plan i længderetningen i forhold til sædet
- 2.6. »referencelinje«: en ret linje enten på en prøvedukke med samme vægt og mål som 50-percentil voksen mand eller en prøvedukke med tilsvarende karakteristika, der går gennem omdrejningspunktet mellem ben og sædeparti og omdrejningspunktet mellem hals og brystkasse. På prøvedukken i bilag 3 til dette regulativ er referencelinjen til bestemmelse af sædet H-punkt den linje, der er vist i figur 1 i bilagets tillæg
- 2.7. »hovedlinje«: en ret linje, der går gennem hovedets tyngdepunkt og omdrejningspunktet mellem hals og brystkasse. I hovedets hvilestilling ligger hovedlinjen i referencelinjens forlængelse
- 2.8. »klapsæde«: ekstra sæde, der er til lejlighedsvis brug og normalt sammenklappet
- 2.9. »indstillingsanordning«: en anordning, hvormed sædet eller dele heraf kan indstilles, således at det tilpasses kropsbygningen af den person, der bruger det.

Denne anordning kan navnlig give mulighed for:

- 2.9.1. længdeindstilling
- 2.9.2. højdeindstilling
- 2.9.3. vinkelindstilling
- 2.10. »forskydningsanordning«: en anordning, hvormed sædet eller dele deraf kan forskydes eller drejes uden faste mellemstillinger, med det formål at lette adgangen til området bag det pågældende sæde.
3. ANSØGNING OM GODKENDELSE
- 3.1. Ansøgning om godkendelse skal indgives af indehaveren af fabriks- eller varemærket for sædet eller nakkestøtten eller af dennes bemyndigede repræsentant.
- 3.2. Hver ansøgning om godkendelse skal være ledsaget af nedenstående dokumenter i tre eksemplarer:
- 3.2.1. en detaljeret beskrivelse af nakkestøtten, navnlig med angivelse af de(t) anvendte polstringsmateriale(t) og i de relevante tilfælde placering og specifikationer af bøjler og monteringsbeslag for den eller de sædetyper, for hvilken eller hvilke der ansøges om godkendelse for nakkestøtten.
- 3.2.2. for så vidt angår en aftagelig nakkestøtte (se definition i punkt 2.2.2):
- 3.2.2.1. en detaljeret beskrivelse af den eller de sædetyper, for hvilken eller hvilke der ansøges om godkendelse for nakkestøtten
- 3.2.2.2. angivelse af den eller de køretøjstyper, i hvilken eller hvilke de i punkt 3.2.2.1 omhandlede sæder er bestemt til at blive monteret.
- 3.2.3. for så vidt angår en »separat« nakkestøtte (se definition i punkt 2.2.3):
- 3.2.3.1. en detaljeret beskrivelse af den del af køretøjets konstruktion, som nakkestøtten agtes fastgjort til
- 3.2.3.2. angivelse af den køretøjstype, som nakkestøtten agtes monteret i

- 3.2.3.3. målskitser af de karakteristiske dele af konstruktionen og nakkestøtten, idet tegningerne angiver det sted, hvor godkendelsesnummeret skal anbringes i forhold til godkendelsesmærkets cirkel.
- 3.2.4. målskitser af de karakteristiske dele af sædet og nakkestøtten. Tegningerne angiver det sted, hvor godkendelsesnummeret skal anbringes i forhold til godkendelsesmærkets cirkel.
- 3.3. Følgende skal indgives til den tekniske tjeneste, som er ansvarlig for gennemførelse af prøvningerne i forbindelse med godkendelsen:
- 3.3.1. Hvis nakkestøtten er af den »indbyggede« type (se definition i punkt 2.2.1), fire komplette sæder.
- 3.3.2. Hvis nakkestøtten er af den »aftagelige« type (se definition i punkt 2.2.2):
- 3.3.2.1. to sæt sæder af hver type, som nakkestøtten agtes monteret på.
- 3.3.2.2. 4 + 2 N nakkestøtter, hvor N angiver antallet af sædetyper, som nakkestøtten agtes monteret på.
- 3.3.3. Hvis nakkestøtten er af den »separate« type (se definition i punkt 2.2.3), tre nakkestøtter og den relevante del af køretøjets konstruktion eller et komplet køretøj.
- 3.4. Den tekniske tjeneste, som er ansvarlig for gennemførelse af prøverne i forbindelse med godkendelsen, kan anmode om:
- 3.4.1. at den for leveret bestemte dele eller bestemte prøver af de anvendte materialer og/eller
- 3.4.2. at den får indleveret køretøjer af den eller de typer, som omhandles i punkt 3.2.2.2 ovenfor.
4. MÆRKNING
- 4.1. Anordninger, som indgives til godkendelse, skal:
- 4.1.1. klart og uudsletteligt være påført ansøgerens firmanavn eller mærke
- 4.1.2. på et sted som angivet i tegningerne, der henvises til i punkt 3.2.3.3 eller 3.2.4 ovenfor, have tilstrækkelig plads til godkendelsesmærket.
- 4.2. Hvis nakkestøtten er af »indbygget« eller »aftagelig« type (se definitioner i punkt 2.2.1 og 2.2.2), kan de i punkt 4.1.1 og 4.1.2 ovenfor nævnte mærkninger placeres på etiketter anbragt som anført på de i punkt 3.2.4 ovenfor nævnte tegninger.
5. GODKENDELSE
- 5.1. Hvis de prøver på nakkestøtter, der er indgivet med henblik på godkendelse i henhold til dette regulativ, opfylder kravene i punkt 6 og 7 nedenfor, skal der meddeles godkendelse af denne type nakkestøtte.
- 5.2. Der tildeles et godkendelsesnummer til hver godkendt type. De første to cifre (i øjeblikket 03 svarende til den tredje serie af ændringer, der trådte i kraft den 20. november 1989) angiver den serie ændringer, som omfatter de seneste væsentlige tekniske ændringer af regulativet på godkendelsens udstedelsestidspunkt. Den samme kontraherende part må ikke tildele det samme nummer til en anden type nakkestøtte.
- 5.3. Underretning om godkendelse, udvidelse, nægtelse eller inddragelse af en godkendelse, eller endeligt ophør af produktionen af en type nakkestøtte i henhold til dette regulativ, skal gives de kontraherende parter i 1958-overenskomsten, der anvender dette regulativ, ved brug af en formular svarende til modellen i dette regulativs bilag 1.

- 5.4. Prøverne af nakkestøtter defineret i punkt 2.2.1, 2.2.2 og 2.2.3, som godkendes i henhold til dette regulativ skal, hvad enten de er indbygget i et sæde eller ej, på tydelig og uudslettelig måde være mærket med et godkendelsesmærke bestående af:
- 5.4.1. en cirkel, hvori er anbragt bogstavet »E« efterfulgt af kendingsnummer for det land, der har foretaget godkendelsen <sup>(1)</sup>
- 5.4.2. et godkendelsesnummer, og
- 5.4.3. i tilfælde af en nakkestøtte, der indbygget i ryglænet, foran godkendelsesnummeret nummeret på dette regulativ efterfulgt af bogstavet »R« og en bindestreg.
- 5.5. Godkendelsesmærket skal anbringes på det sted, der er anført i punkt 4.1.2 ovenfor.
- 5.6. Godkendelsesmærket skal være let læseligt og må ikke kunne fjernes.
- 5.7. Bilag 2 til dette regulativ indeholder et eksempel på godkendelsesmærkets sammensætning.
6. GENERELLE FORSKRIFTER
- 6.1. Nakkestøttens tilstedeværelse må ikke udsætte personerne i køretøjet for øget fare. Navnlig må nakkestøtten ikke i nogen brugsstilling frembyde farlig ujævnhed eller skarpe kanter, som kan øge skadesrisiko eller -omfang for personerne i køretøjet. De dele af nakkestøtterne, der ligger i det nedenfor definerede anlagsområde, skal bestå energispredningsprøven som anført i bilag 6 til dette regulativ.
- 6.1.1. Anlagsområdet er området mellem de to lodrette langsgående planer på hver side af og 70 mm fra det pågældende sædes langsgående midterplan.
- 6.1.2. Anlagsområdet er i højden begrænset til den del af nakkestøtten, der er over planet vinkelret på referencelinjen R og 635 mm fra H-punktet.
- 6.1.3. Kravene om energioptagelse i punkterne ovenfor gælder ikke bagsiden af nakkestøtter beregnet for sæder, bag hvilke der ikke er andre sæder.
- 6.2. Dele af nakkestøttens for- og bagside, med undtagelse af dele af bagsiden af nakkestøtter beregnet for sæder, bag hvilke der ikke er andre sæder, og som befinder sig uden for de ovenfor definerede langsgående vertikale planer, skal være polstret således, at direkte kontakt mellem hovedet og konstruktionens dele undgås, og skal, hvis de kan berøres af en kugle med 165 mm diameter, have en kurveradius på over 5 mm.

Disse komponenter kan også godkendes, hvis de består energioptagelsesprøven som anført i bilag 6 til dette regulativ. Hvis de ovennævnte dele af nakkestøtterne og deres støtter er beklædt med materiale, som har en shore A-hårdhed blødere end 50, gælder ovenstående krav — bortset fra kravene i forbindelse med energioptagelsesprøven efter forskrifterne i bilag 6 — kun de stive dele.

<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 (ubenyttet), 25 (ubenyttet), 26 for Slovenien og 27 for Slovakiet. Efterfølgende numre tildeles andre stater i den kronologiske orden, i hvilken de ratificerer eller tiltræder overenskomsten 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 overenskomstens parter.

- 6.3. Nakkestøtten skal være fastgjort til sædets eller køretøjets konstruktion på sådan måde, at der ikke springer stive og farlige dele frem fra nakkestøttens polstring eller fra dens fastgøring eller fra ryglænet som følge af det tryk, som hovedet udøver under prøvningen.
- 6.4. Nakkestøttens højde, målt i overensstemmelse med kravene i punkt 7.2 nedenfor, skal opfylde følgende specifikationer:
- 6.4.1. Nakkestøtters højde måles som beskrevet i punkt 7.2 nedenfor.
- 6.4.2. For nakkestøtter, der ikke kan indstilles i højden, må højden ikke være under 800 mm for forsæder og ikke under 750 mm for andre sæder.
- 6.4.3. For nakkestøtter, der kan indstilles i højden, gælder:
- 6.4.3.1. højden må ikke være under 800 mm for forsæder og ikke under 750 mm for andre sæder; denne værdi skal opnås i en stilling mellem den højeste og laveste position, hvori nakkestøtten kan stilles
- 6.4.3.2. der må ikke være nogen »brugsstilling«, som medfører en højde på under 750 mm
- 6.4.3.3. for andre sæder end forsæder kan det godkendes, at nakkestøtter kan indstilles til en højde på under 750 mm, forudsat at det for brugeren tydeligt fremgår, at denne højde ikke er en brugsstilling
- 6.4.3.4. nakkestøtter til forsæder kan være forsynet med en anordning, der automatisk forskyder dem til en højde på under 750 mm når sædet ikke benyttes, forudsat at de automatisk returnerer i brugsstilling, når sædet tages i brug.
- 6.4.4. De dimensioner, som er nævnt i punkt 6.4.2 og 6.4.3.1 herover, kan være mindre end 800 mm ved forsæder og 750 mm ved andre sæder, således at der er tilstrækkelig afstand mellem nakkestøtte og loft, ruder eller andre dele af køretøjets konstruktion, dog må afstanden ikke overstige 25 mm. I tilfælde af sæder med systemer til forskydning og/eller justering gælder dette i alle sædets stillinger. Herudover må ingen brugsstilling medføre mindre højde end 700 mm, uanset bestemmelserne i punkt 6.4.3.2 ovenfor.
- 6.4.5. Uanset de i punkt 6.4.2 og 6.4.3.1 ovenfor anførte højdekrav skal højden af nakkestøtter til brug på de bageste midtersæder eller -pladser være mindst 700 mm.
- 6.5. For nakkestøtter med højdeindstilling må højden af den anordning, mod hvilken hovedet hviler, ikke være under 100 mm, målt som beskrevet i punkt 7.2.
- 6.6. For nakkestøtter uden højdeindstilling må mellemrummet mellem ryglæn og nakkestøtte ikke være større end 60 mm.
- 6.6.1. Nakkestøtter med højdeindstilling må i laveste stilling ikke være over 25 mm fra ryglænets overside.



- 6.6.2. På nakkestøtter, der er indbygget i ryglænet, skal det betragtede område være følgende:
- 6.6.2.1. over et plan vinkelret på referencelinjen 540 mm fra R-punktet
- 6.6.2.2. mellem to lodrette langsgående planer i en afstand af 85 mm fra referencelinjen på hver side af denne.

I dette område tillades en eller flere åbninger, som uanset deres form frembyder en afstand »a« større end 60 mm, målt som beskrevet i punkt 7.5, forudsat at kravene i punkt 7.4.3.6 stadig er opfyldt efter udførelse af den supplerende prøvning omhandlet i punkt 7.4.3.4.

- 6.6.3. For højdeindstillelige nakkestøtter tillades i den anordning, der fungerer som nakkestøtte, en eller flere åbninger, som uanset deres form frembyder en afstand »a« større end 60 mm, målt som beskrevet i punkt 7.5, forudsat at kravene i punkt 7.4.3.6 stadig er opfyldt efter udførelse af den supplerende prøvning omhandlet i punkt 7.4.3.4.
- 6.7. Nakkestøttens bredde skal give tilstrækkelig støtte for hovedet hos en person i normal siddestilling. I måleplanet for bredde, som defineret nedenfor i punkt 7.3, skal nakkestøtten dække et areal på mindst 85 mm på hver side af symmetriplanet for det sæde, som nakkestøtten er beregnet til, idet afstanden måles som foreskrevet i punkt 7.3.
- 6.8. Nakkestøtten og dennes fastgøring skal være således, at den af nakkestøtten tilladte forskydning bagud af hovedet er mindre end 102 mm, målt med den statiske metode beskrevet i punkt 7.4.
- 6.9. Nakkestøtten og dennes fastgøring skal uden svigt kunne bære den i punkt 7.4.3.7 foreskrevne belastning.
- 6.10. På indstillelige nakkestøtter må den foreskrevne maksimale brugshøjde ikke kunne overskrides, medmindre brugeren bevidst bestræber sig derpå som et selvstændigt indgreb ud over justeringen

## 7. PRØVNINGER

- 7.1. Bestemmelse af referencepunktet (H-punktet) for det sæde, som nakkestøtten er indbygget i  
Dette punkt bestemmes efter forskrifterne i bilag 3 til dette regulativ.
- 7.2. Bestemmelse af nakkestøttens højde
- 7.2.1. Alle linjer trækkes i symmetriplanet af vedkommende sæde, idet dette plans skæring med sædet bestemmer konturen af nakkestøtte og ryglæn (jf. figur 1 i dette regulativs bilag 4).
- 7.2.2. Dukken svarende til en 50-percentil voksen mand eller den dukke, som er beskrevet i dette regulativs bilag 3, anbringes i normal stilling i sædet. Kan ryglænets hældning indstilles, spærres dette i en stilling, der hælder bagud i en vinkel så nær 25° som muligt i forhold til den i bilag 3 beskrevne dukkes lodrette torsoreferencelinje.
- 7.2.3. Projektionen af dukkens referencelinje, som er angivet i dette regulativs bilag 3, afsættes derefter i det i punkt 7.2.1 angivne plan for det pågældende sæde. Tangenten »S« til oversiden af nakkestøtten afsættes vinkelret på referencelinjen.
- 7.2.4. Afstanden »h« fra H-punktet til tangenten S er den højde, der skal tages i betragtning ved anvendelse af bestemmelserne i punkt 6.4.

- 7.3. Bestemmelse af nakkestøttens bredde (se bilag 4, figur 2, i dette regulativ).
- 7.3.1. Planet  $S_1$ , der er vinkelret på referencelinjen og 65 mm under den i punkt 7.2.3 definerede tangent »S«, bestemmer et tværsnit i nakkestøtten afgrænset af omridset C. Retningen af de rette linjer, der tangerer C, og repræsenterer skæringen af de vertikale planer (P og P') med planet  $S_1$ , parallelt med det pågældende sædes symmetriplan, trækkes i planet  $S_1$ .
- 7.3.2. Nakkestøttens bredde, der skal tages i betragtning ved anvendelse af bestemmelserne i punkt 6.7, er afstanden »L«, målt i planet  $S_1$  mellem de lodrette langsgående planer P og P'.
- 7.3.3. Nakkestøttens bredde skal om nødvendigt også bestemmes 635 mm over sædets R-punkt, idet denne afstand måles langs referencelinjen.
- 7.4. Bestemmelse af nakkestøttens effektivitet
- 7.4.1. Nakkestøttens effektivitet bedømmes ved nedenstående statiske prøvning.
- 7.4.2. Forberedelse af prøvningen
- 7.4.2.1. Hvis nakkestøtten er justerbar, skal den placeres så højt som muligt.
- 7.4.2.2. For bænkesæder, hvis bærende stel (herunder nakkestøtternes) er helt eller delvis fælles for flere end én siddeplads, udføres prøvningen samtidig for alle de pågældende siddepladser.
- 7.4.2.3. Hvis sædet eller ryglænet kan indstilles i forhold til en nakkestøtte fastgjort til køretøjets konstruktion, skal det indstilles i den efter prøvemyndighedens skøn mest ugunstige stilling.
- 7.4.3. Prøvning
- 7.4.3.1. Alle linjer afsættes i det pågældende sædes lodrette symmetriplan (jf. dette regulativs bilag 5).
- 7.4.3.2. Referencelinjens projektion afsættes i det plan, der henvises til i punkt 7.4.3.1.
- 7.4.3.3. Den forskudte referencelinje  $R_1$  bestemmes ved, at ryggen af den i bilag 3 omtalte dukke påføres en initial kraft, som frembringer et bagudrettet moment på 37,3 daNm omkring H-punktet.
- 7.4.3.4. Ved hjælp af et kugleformet hoved med diameter 165 mm påføres en initial kraft, som frembringer et moment på 37,3 daNm omkring H-punktet, idet kraften angriber vinkelret på den forskudte referencelinje  $R_1$  i en afstand af 65 mm under nakkestøttens overside, og idet referencelinjen fastholdes i sin forskudte position i overensstemmelse med punkt 7.4.3.3.
- 7.4.3.4.1. Hvis der er åbninger, som forhindrer, at den ovenfor beskrevne kraft påføres 65 mm fra oversiden af nakkestøtten, kan afstanden nedsættes, således at kraftens akse går gennem midtlinjen af den del af stellet, der er nærmest åbningen.
- 7.4.3.4.2. I de i punkt 6.6.2 og 6.6.3 beskrevne tilfælde gentages prøvningen, idet der i hver åbning ved hjælp af en kugle med diameter 165 mm påføres en kraft:

gennem tyngdepunktet af åbningens mindste tværsnit, langs tværplaner parallelle med referencelinjen, og således at der frembringes et moment på 37,3 daNm omkring R-punktet.

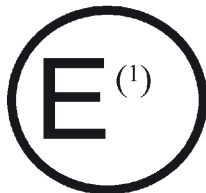
- 7.4.3.5. Tangenten Y til det kugleformede hoved, parallelt med den forskudte referencelinje  $R_1$ , bestemmes.
- 7.4.3.6. Afstanden X mellem tangenten Y og den forskudte referencelinje måles. Kravet i punkt 6.8 anses for opfyldt, hvis afstanden X er under 102 mm.
- 7.4.3.7. I tilfælde hvor den i punkt 7.4.3.4 anførte kraft påføres i en afstand af under 65 mm under nakkestøttens overside, og udelukkende i sådanne tilfælde, øges initialkraften til 89 daN, medmindre der forinden opstår brud på sæde eller ryglæn.
- 7.5. Bestemmelse af afstanden »a« af åbninger i nakkestøtten (se bilag 7 i dette regulativ)
- 7.5.1. Afstanden »a« bestemmes for hver åbning og i forhold til nakkestøttens forside ved hjælp af en kugle med diameter 165 mm.
- 7.5.2. Kuglen placeres således i åbningen, at den kommer længst muligt ind i denne, uden at den påføres nogen belastning.
- 7.5.3. Afstanden mellem kuglens to berøringspunkter i åbningen udgør afstanden »a«, der tages i betragtning ved bedømmelse i overensstemmelse med kravene i punkt 6.6.2 og 6.6.3.
8. PRODUKTIONENS OVERENSSTEMMELSE
- 8.1. Enhver nakkestøtte eller sæde, som bærer et godkendelsesmærke som foreskrevet i bilag 2, skal være i overensstemmelse med den godkendte type nakkestøtte og opfylde de ovenfor i punkt 6 og 7 anførte krav.
- 8.2. For at kontrollere denne overensstemmelse skal der undersøges et tilstrækkeligt antal stikprøver af serieproducerede nakkestøtter.
- 8.3. Til prøvningerne anvendes nakkestøtter, der er udbudt til salg, eller bestemt til udbydelse til salg.
- 8.4. Nakkestøtter, der udvælges til prøvning af overensstemmelse med en godkendt type, skal prøves efter punkt 7 i dette regulativ.
9. SANKTIONER I TILFÆLDE AF PRODUKTIONENS MANGLENDE OVERENSSTEMMELSE
- 9.1. Godkendte nakkestøtter
- Godkendelser, som er meddelt for en type nakkestøtte i henhold til dette regulativ, kan inddrages, hvis nakkestøtter mærket i henhold til forskrifterne i punkt 5.4 ikke opfylder stikprøverne eller ikke er i overensstemmelse med den godkendte type.
- 9.2. Hvis en af de kontraherende parter, der anvender dette regulativ, inddrager en godkendelse, som han tidligere har udstedt, skal han straks underrette de øvrige kontraherende parter, der anvender dette regulativ, herom ved hjælp af en formular svarende til modellen i bilag 1 til dette regulativ.
10. ÆNDRING AF EN TYPE NAKKESTØTTE OG UDVIDELSE AF GODKENDELSE
- 10.1. Enhver ændring af typen af nakkestøtte skal anmeldes til den administrative instans, som har godkendt typen af nakkestøtte. Den pågældende instans kan da enten:
- 10.1.1. skønne, at de foretagne ændringer næppe vil have mærkbare ugunstige virkninger, og at nakkestøtten stadig opfylder forskrifterne, eller
- 10.1.2. anmode om en yderligere prøvningsrapport fra den tekniske tjeneste, der er ansvarlig for udførelse af prøvningen.

- 10.2. De kontraherende parter, som anvender dette regulativ, underrettes om bekræftelse eller nægtelse af godkendelse, med angivelse af ændringerne, ved den i punkt 5.3 ovenfor foreskrevne procedure.
- 10.3. Den kompetente myndighed, som meddeler udvidelse af en godkendelse, tildeler udvidelsen et serienummer og underretter de øvrige parter i 1958-overenskomsten, der anvender dette regulativ, herom ved hjælp af en formular svarende til modellen i bilag 1 til dette regulativ.
11. BRUGSVEJLEDNINGER
- Med hver model, der svarer til en godkendt type nakkestøtter, skal fabrikanten levere nærmere oplysninger om typen af de sæder og sædeegenskaber, som nakkestøtten er godkendt til. Hvis nakkestøtten kan indstilles, skal justerings- og/eller udløsningsmekanisme klart angives i disse oplysninger.
12. ENDELIGT OPHØR AF PRODUKTIONEN
- Hvis indehaveren af godkendelsen fuldstændig indstiller produktionen af en type nakkestøtte, som er godkendt i henhold til dette regulativ, skal han underrette den myndighed, som har udstedt godkendelsen, herom. Ved modtagelse af den pågældende meddelelse underretter myndigheden de øvrige kontraherende parter i 1958-overenskomsten, der anvender dette regulativ, herom ved hjælp af en formular svarende til modellen i bilag 1 til dette regulativ.
13. OVERGANGSBESTEMMELSER
- 13.1. Efter den officielle ikrafttrædelsesdato for ændringsserie 04 kan ingen af de kontraherende parter, der anvender regulativet, nægte at udstede ECE-godkendelser i henhold til dette regulativ som ændret ved ændringsserie 04.
- 13.2. Fra 24 måneder efter ikrafttrædelsesdatoen for ændringsserie 04 må kontraherende parter, som anvender dette regulativ, kun udstede ECE-godkendelse, hvis den køretøjstype, som skal godkendes, opfylder kravene i dette regulativ som ændret ved ændringsserie 04.
- 13.3. Fra 48 måneder efter ikrafttrædelsesdatoen for ændringsserie 04 bliver eksisterende godkendelser udstedt i henhold til dette regulativ ugyldige, med mindre de pågældende køretøjstyper opfylder forskrifterne i dette regulativ som ændret ved ændringsserie 04.
14. NAVN OG ADRESSE PÅ DE TEKNISKE TJENESTER, SOM ER ANSVARLIGE FOR UDFØRELSE AF GODKENDELSESPRØVNINGEN, OG PÅ DE ADMINISTRATIVE MYNDIGHEDER
- De kontraherende parter i 1958-overenskomsten, der anvender dette regulativ, meddeler til FN's sekretariat navn og adresse på de tekniske tjenester, som forestår godkendelsesprøvningen, og på de administrative enheder, som udsteder godkendelse, og til hvem de i andre stater udstedte meddelelser med attestering af godkendelse eller udvidelse, nægtelse eller inddragelse af godkendelse eller endeligt ophør af produktionen 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

af en type nakkestøtte, hvad enten den er indbygget i et sæde eller ej, i henhold til regulativ nr. 25

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

1. Firmanavn eller mærke: .....
2. Fabrikantens navn: .....
3. Navn på fabrikantens eventuelle repræsentant: .....
4. Adresse: .....
5. Indleveret til godkendelse den (dato): .....
6. Teknisk tjeneste, som forestår godkendelsesprøvningen: .....
7. Kortfattet beskrivelse af nakkestøtten <sup>(3)</sup>: .....
8. Type og karakteristika for sæder, som nakkestøtten er bestemt til eller som den er indbygget i: .....
9. Angivelse af de køretøjstyper, som de sæder, som nakkestøtten er konstrueret til, er bestemt til: .....
10. Dato på prøvningsrapport udstedt af den tekniske tjeneste: .....
11. Nummer på prøvningsrapport udstedt af den tekniske tjeneste: .....
12. Godkendelse meddelt/udvidet/nægtet/inddraget <sup>(2)</sup> .....
13. Sted: .....
14. Dato: .....
15. Underskrift: .....
16. Fortegnelse over de dokumenter, som er indleveret til den administrative tjeneste, 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 (se godkendelsesbestemmelserne i regulativet).

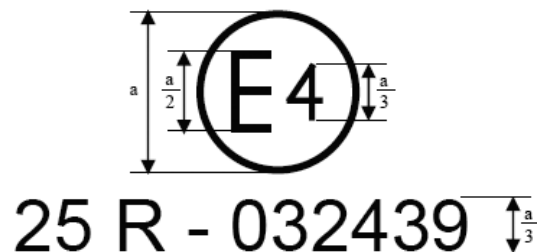
<sup>(2)</sup> Det ikke gældende overstreges.

<sup>(3)</sup> I tilfælde af »indbygget« eller »aftagelig« type nakkestøtte (se definitioner i punkt 2.2.1 og 2.2.2 i dette regulativ) behøver dette ikke udfyldes, hvis alle nødvendige karakteristika og egenskaber udfyldes under punkt 8.

## BILAG 2

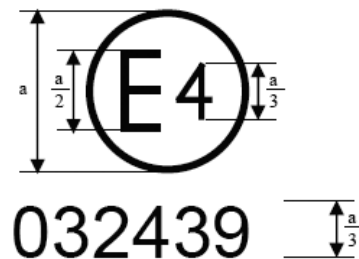
## UDFORMNING AF GODKENDELSESMÆRKNING (\*)

Godkendelsesmærke for en »indbygget« eller »aftagelig« type nakkestøtte (se definitioner i punkt 2.2.1 og 2.2.2 i dette regulativ).



Det ovenfor viste godkendelsesmærke, som er anbragt på en eller flere »integrerede« eller »aftagelige« type nakkestøtter, angiver, at den pågældende type nakkestøtte er godkendt i Nederlandene (E4) i henhold til regulativ nr. 25 under godkendelsesnummer 032439. De første to cifre i godkendelsesnummeret angiver, at godkendelsen er meddelt i henhold til kravene i regulativ nr. 25 som ændret i ændringsserien 03.

Godkendelsesmærke for en »separat« type nakkestøtte (se definition i punkt 2.2.3 i dette regulativ).



Det ovenfor viste godkendelsesmærke, som er anbragt på en nakkestøtte, angiver, at den pågældende type nakkestøtte er godkendt i Nederlandene (E4) som »separat« type nakkestøtte i henhold til regulativ nr. 25 under godkendelsesnummer 032439. De første to cifre i godkendelsesnummeret angiver, at godkendelsen er meddelt i henhold til kravene i regulativ nr. 25 som ændret i ændringsserien 03.

(\*) Bemærk: Godkendelsesnummeret skal placeres tæt på cirklen og enten over, under, til venstre eller til højre for bogstavet »E«.

## BILAG 3

**Metode til bestemmelse af H-punkt og faktisk torsovinkel for siddepladser i motorkøretøjer**

## 1. FORMÅL

Den i dette bilag beskrevne metode anvendes til at bestemme H-punkt og faktisk torsovinkel for en eller flere siddepladser i et motorkøretøj og eftervise sammenhængen mellem målte data og de konstruktivt bestemte specifikationer angivet af køretøjsfabrikanten <sup>(1)</sup>.

## 2. DEFINITIONER

I dette bilag forstås ved:

2.1. »referencedata«: en eller flere af følgende specifikationer for siddepladsen:

2.1.1. H-punkt og R-punkt og disses indbyrdes relation

2.1.2. faktisk torsovinkel og konstruktivt bestemt torsovinkel og disses indbyrdes relation

2.2. »tredimensionalt H-punkt maskine«: (3-D H-maskine), den anordning, som anvendes til bestemmelse af H-punkt og faktisk torsovinkel. Denne anordning er beskrevet i tillæg 1 til dette bilag

2.3. »H-punkt«: omdrejningscentrum for torso og lår af 3-D H-maskinen, når denne er anbragt i køretøjets sæde i overensstemmelse med punkt 4 nedenfor. H-punktet er beliggende i midtpunktet af anordningens centerlinie, som forbinder sigtekornene for H-punktet på hver side af 3-D H-maskinen. H-punktet svarer teoretisk til R-punktet (vedr. tolerancer henvises til punkt 3.2.2 nedenfor). Når H-punktet er bestemt efter fremgangsmåden i punkt 4, betragtes H-punktet som fastliggende i forhold til sædehyndens konstruktion og flytter sammen med denne, når sædet justeres

2.4. »R-punktet« eller »sædets referencepunkt«: et konstruktivt bestemt punkt, som fastlægges af køretøjsfabrikanten for hver siddeplads og er bestemt i forhold til det tredimensionale referencesystem

2.5. »torsolinje«: midteraksen af 3-D H-maskinens måleanordning, når denne er ført helt tilbage.

2.6. »faktisk torsovinkel«: vinklen mellem en lodret linje gennem H-punktet og torsolinjen, målt med 3-D H-maskinens rygvinkelkvadrant. Den faktiske torsovinkel svarer teoretisk til den konstruktivt bestemte torsovinkel (vedrørende tolerancer henvises til punkt 3.2.2 nedenfor)

2.7. »konstruktivt bestemt torsovinkel«: vinklen mellem en lodret linje gennem R-punktet og torsolinjen i en position svarende til ryglænets konstruktivt bestemte placering, som er fastlagt af køretøjets fabrikant

2.8. »midterplan af passager/fører« (C/LO): midterplanet af 3-D H-maskinen, som er anbragt på hver af de foreskrevne siddepladser; det repræsenteres af H-punktets koordinat på Y-aksen. For enkelt sæder falder sædets midterplan sammen med passagerens/førerens midterplan. For de øvrige sæder angives passagerens/førerens midterplan af fabrikanten

2.9. »tredimensionalt referencesystem«: et system svarende til det, der er beskrevet i tillæg 2 til dette bilag

2.10. »referencemærker«: fysiske punkter (huller, overflader, mærker eller fordybninger) på karrosseriets overflade som defineret af fabrikanten

2.11. »køretøjets målestilling«: køretøjets position, bestemt ved referencemærkernes koordinater i det tredimensionale referencesystem.

<sup>(1)</sup> Kan H-punktet for nogen siddeplads bortset fra forsæderne ikke bestemmes med den »tredimensionale H-punkt maskine« eller dertil hørende metoder, kan det af fabrikanten angivne R-punkt efter den kompetente myndigheds skøn anvendes som referencepunkt.

### 3. FORSKRIFTER

#### 3.1. Datapræsentation

For hver siddeplads, for hvilken der kræves referencedata til at godtgøre overensstemmelsen med dette regulativs bestemmelser, skal alle nedenstående data eller et passende udvalg heraf forelægges i den form, der er angivet i tillæg 3 til dette bilag:

##### 3.1.1. R-punktets koordinater i det tredimensionale referencesystem

##### 3.1.2. den konstruktivt bestemte torsovinkel

##### 3.1.3. alle angivelser, som er nødvendige til at indstille sædet (hvis det er indstilleligt) i den i punkt 4.3 nedenfor fastlagte måleposition.

#### 3.2. Forhold mellem måleværdier og konstruktivt bestemte specifikationer

##### 3.2.1. H-punktets koordinater og værdien af den faktiske torsovinkel, som fremkommer ved den i punkt 4 nedenfor beskrevne fremgangsmåde, sammenholdes med henholdsvis R-punktets koordinater og værdien af den konstruktivt bestemte torsovinkel angivet af køretøjets fabrikant.

##### 3.2.2. For den pågældende siddeplads anses den indbyrdes beliggenhed af R-punktet og H-punktet og forholdet mellem den konstruktivt bestemte torsovinkel og den faktiske torsovinkel for tilfredsstillende, såfremt H-punktet, bestemt ved sine koordinater, ligger inden for et kvadrat, hvis sidelængde er 50 mm, og hvis diagonalen skærer hinanden i R-punktet, og såfremt den faktiske torsovinkel er inden for 5° fra den konstruktivt bestemte torsovinkel.

##### 3.2.3. Er disse betingelser opfyldt, anvendes R-punktet og den konstruktivt bestemte torsovinkel til eftervisning af, at dette regulativs bestemmelser er overholdt.

##### 3.2.4. Opfylder H-punktet og den faktiske torsovinkel ikke forskrifterne i punkt 3.2.2 ovenfor, bestemmes H-punktet og den faktiske torsovinkel yderligere to gange (tre gange i alt). Såfremt resultaterne af to af disse tre gennemførelser opfylder forskrifterne, finder betingelserne i punkt 3.2.3 ovenfor anvendelse.

##### 3.2.5. Såfremt resultaterne af mindst to af de i punkt 3.2.4 ovenfor beskrevne gennemførelser ikke opfylder forskrifterne i punkt 3.2.2 ovenfor, eller såfremt efterprøvning ikke kan finde sted, fordi køretøjets fabrikant har undladt at give oplysning om R-punktets beliggenhed eller om den konstruktivt bestemte torsovinkel, anvendes det geometriske tyngdepunkt af de tre målte punkter eller gennemsnittet af de tre målte vinkler og anses for at gælde i alle tilfælde, hvor der henvises til R-punkt eller konstruktivt bestemt torsovinkel i dette regulativ.

### 4. METODE TIL BESTEMMELSE AF H-PUNKT OG FAKTISK TORSOVINKEL

#### 4.1. Køretøjets konditioneres efter fabrikantens skøn ved en temperatur på $20 \pm 10$ °C for at sikre, at sædematerialet har nået rumtemperatur. Har prøvesædet aldrig været benyttet, skal en 70 til 80 kg tung person eller genstand anbringes på sædet to gange ét minut for at komprimere sædehynde og ryglæn. Hvis fabrikanten begærer det, skal alle sæder være ubelastet i et tidsrum af mindst 30 min. før montering af 3-D H-maskinen.

#### 4.2. Køretøjet skal være i den i punkt 2.11 ovenfor fastlagte måleposition.

#### 4.3. Hvis sædet er indstilleligt, anbringes dette først i den længst tilbageskudte kørselsstilling i overensstemmelse med producentens angivelser, udelukkende under hensyntagen til længdejusteringen af sædet, og ikke sædejustering til andre formål end normal kørselsstilling. Anvendes andre former for indstilling af sædet (højde, vinkel, ryglæn osv.), vælges den indstilling, som foreskrives af køretøjets fabrikant. Affjedrede sæder skal i lodret retning være stift fastgjort i den normale kørestilling angivet af fabrikanten.

#### 4.4. Det område af sædet, som berøres af 3-D H-maskinen, skal være dækket af bomulds Musselin af tilstrækkelig størrelse og passende vævning, beskrevet som almindeligt bomuldsstof med 18,9 tråde pr. cm<sup>2</sup> og vægt 0,228 kg/m<sup>2</sup>, eller af strikkes eller uvævet stof med tilsvarende egenskaber.

Foretages prøvningen på et sæde uden for køretøjet, skal det gulv, som sædet er anbragt på, have samme hovedegenskaber <sup>(1)</sup> som gulvet i det køretøj, hvor sædet påtænkes anvendt.

<sup>(1)</sup> Hældning, højdeforskel med et sædebeslag, overfladestruktur osv.



- 4.5. 3-D H-maskinens sæde og ryglæn anbringes, så passagerens midterplan (C/LO) falder sammen med 3-D H-maskinens midterplan. På producentens begæring kan 3-D H-maskinen flyttes, så den er inden for C/LO, hvis 3-D H-maskinen er anbragt så yderligt, at den ikke kan bringes i niveau på grund af sædets kant.
- 4.6. Fod-/underbensenhederne fastgøres til sædeskålen, enten enkeltvis eller ved hjælp af T-stykket med underben. En linje gennem sigtekornene for H-punktet skal være parallel med jorden og vinkelret på sædets langsgående midterplan.
- 4.7. 3-D H-maskinens fod- og benposition indstilles som følger:
- 4.7.1. Omhandlet siddeplads: fører og yderste forsædepassager
- 4.7.1.1. De to fod-/benenheder føres fremad, så at fødderne indtager deres naturlige stilling på gulvet, om nødvendigt mellem betjeningspedalerne. Den venstre fod skal om muligt anbringes omtrent lige så langt til venstre for 3-D H-maskinens midterplan som den højre fod er til højre. Den libelle, som kontrollerer 3-D H-maskinens indstilling i tværretningen, bringes i vater, om nødvendigt ved efterindstilling af sædeskålen eller ved at ben-/fodenhederne stilles bagud. Linjen gennem sigtekornene for H-punktet holdes vinkelret på sædets langsgående midterplan.
- 4.7.1.2. Hvis det venstre ben ikke kan holdes parallelt med højre ben, og venstre fod ikke kan understøttes af konstruktionen, flyttes venstre fod, indtil den er understøttet. Sigtekornenes indstilling skal bibeholdes.
- 4.7.2. Omhandlet siddeplads: yderplads på bagsæde
- For bagsæde og ekstrasæder anbringes benene som foreskrevet af fabrikanten. Hvis de dele af gulvet, som fødderne derved støtter mod, har forskellig højde, benyttes som reference den fod, som først kommer i berøring med forsædet, og den anden fod anbringes således, at libellen til angivelse af sædets indstilling i tværretningen er i vater.
- 4.7.3. Andre omhandlede siddepladser:
- Hertil benyttes den generelle metode i punkt 4.7.1 ovenfor bortset fra, at fødderne anbringes som foreskrevet af køretøjets fabrikant.
- 4.8. Der påsættes vægtlodder for underben og lår, og 3-D H-maskinen bringes i vater.
- 4.9. Ryglænskålen skubbes frem mod det forreste stop, og 3-D H-maskinen trækkes fri af ryglænet ved hjælp af T-stykket. 3-D H-maskinen justeres på sædet med en af følgende metoder:
- 4.9.1. Hvis 3-D H-maskinen er tilbøjelig til at glide tilbage, benyttes følgende metode: Man lader 3-D H-maskinen glide tilbage, indtil T-stykket ikke længere behøver at belastes for at begrænse bevægelsen fremad-vandret, dvs. indtil sædets skål ligger an mod ryglænet. Om nødvendigt korrigeres underbenets position.
- 4.9.2. Hvis 3-D H-maskinen ikke er tilbøjelig til at glide tilbage, benyttes følgende metode: 3-D H maskinen skubbes tilbage ved, at T-stykket påføres en bagudrettet vandret belastning, indtil sædeskålen ligger an mod ryglænet (se figur 2 i tillæg 1 til dette bilag).
- 4.10. Der påføres en belastning på  $100 \pm 10$  N på 3-D H-maskinens ryglæn og skål i skæringspunktet mellem hoftevinkelkvadranten og T-stykkets hus. Belastningens retning holdes langs en linje mellem ovennævnte skæringspunkt og et punkt lige over lårbjælkens hus (jf. figur 2 i tillæg 1 til dette bilag). Derefter føres rygsålen forsigtigt tilbage til ryglænet. Under den resterende del af proceduren må man omhyggeligt forhindre 3-D H-maskinen i at glide bagud.
- 4.11. Vægtlodderne svarende til højre og venstre balde monteres, derefter skiftevis de otte torsovægtlodder. 3-D H-maskinen holdes i vater.
- 4.12. Rygsålen vippes fremad, så ryglænet aflastes. 3-D H-maskinen rokkes fra side til side gennem en vinkel på  $10^\circ$  ( $5^\circ$  på hver side af det lodrette midterplan) gennem tre hele cykluser for at udløse eventuel opstået friktion mellem 3-D H-maskinen og sædet.

Under den rokkende bevægelse kan 3-D H-maskinens T-stykke være tilbøjeligt til at flytte sig fra den foreskrevne vandrette og lodrette indstilling. T-stykket må derfor fastholdes ved, at man påfører det en passende sideværts belastning under den rokkende bevægelse. Det må sikres, at der ved fastholdelse af T-stykket og den rokkende bevægelse af 3-D H-maskinen ikke utilsigtet påføres nogen udvendig lodret eller frem- og tilbagerettet belastning.

3-D H-maskines fødder må ikke holdes tilbage eller blokeres under dette trin. Hvis fødderne ændrer stilling, skal man foreløbig lade dem forblive i denne stilling.

Derefter føres rygskaalen forsigtigt tilbage til ryglænet, og det kontrolleres, at begge libeller står i nulstilling. Har fødderne flyttet sig under den rokkende bevægelse af 3-D H-maskinen, skal de justeres på følgende måde:

Hver fod løftes skiftevis mindst muligt fri af bunden, indtil der ikke fremkommer nogen yderligere flytning af fødderne. Under denne løftning skal fødderne kunne dreje frit, og der må ikke påføres nogen fremadgående eller sideværts belastning. Når hver fod føres tilbage i sænket stilling, skal hælen være i berøring med den del af konstruktionen, der er beregnet til dette.

Kontrollér at libellen for sideværts indstilling er i nulstilling. Om nødvendigt påføres rygskaalen foroven en tilstrækkelig sideværts belastning til at bringe 3-D H-maskinens sædeskål i vater på sædet.

- 4.13. Idet T-stykket holdes for at undgå, at 3-D H-maskinen glider fremad på sædehynden, gør man således:
- a) rygskaalen føres tilbage til ryglænet
  - b) der påføres en vekslende afbrudt vandret bagudrettet belastning på højst 25 N på rygvinkelstangen i en højde omtrent svarende til midten af torsovægtlodderne, indtil hoftevinkelkvadranten viser, at der er nået en stabil stilling efter ophør af belastningen. Det må nøje sikres, at 3-D H-maskinen ikke påføres nogen ydre nedadrettet eller sideværts belastning. Hvis det endnu en gang er nødvendigt at bringe 3-D H-maskinen i niveau, drejes rygskaalen fremad og føres i vater, hvorefter proceduren gentages fra punkt 4.12.
- 4.14. Foretag alle målinger:
- 4.14.1. H-punktets koordinater måles i forhold til det tredimensionale referencesystem.
  - 4.14.2. Den faktiske torsovinkel aflæses på 3-D H-maskinens rygvinkelkvadrant med måleanordningen ført helt tilbage.
- 4.15. Ønskes installationen af 3-D H-maskinen gentaget, skal alle sæder være ubelastet i mindst 30 minutter, før geninstallation finder sted. 3-D H-maskinen må ikke efterlades i belastet stand på sædet længere end den tid, det tager at udføre prøvningen.
- 4.16. Hvis sæderne i samme række kan anses for at svare til hinanden (bænkesæde, identiske sæder osv.), bestemmes for hver sæderække kun ét H-punkt og én faktisk torsovinkel, idet den i dette bilags tillæg 1 beskrevne 3-D H-maskine anbringes på en siddeplads, som er repræsentativ for rækken. Denne plads skal være:
- 4.16.1. for forreste sæderække: førersædet
  - 4.16.2. for bagsæderække(r): en yderplads.

## Tillæg 1

**Beskrivelse af den tredimensionale H-punkt-maskine (\*)**

(3-D H-maskinen)

## 1. Ryglæns- og sædeskål

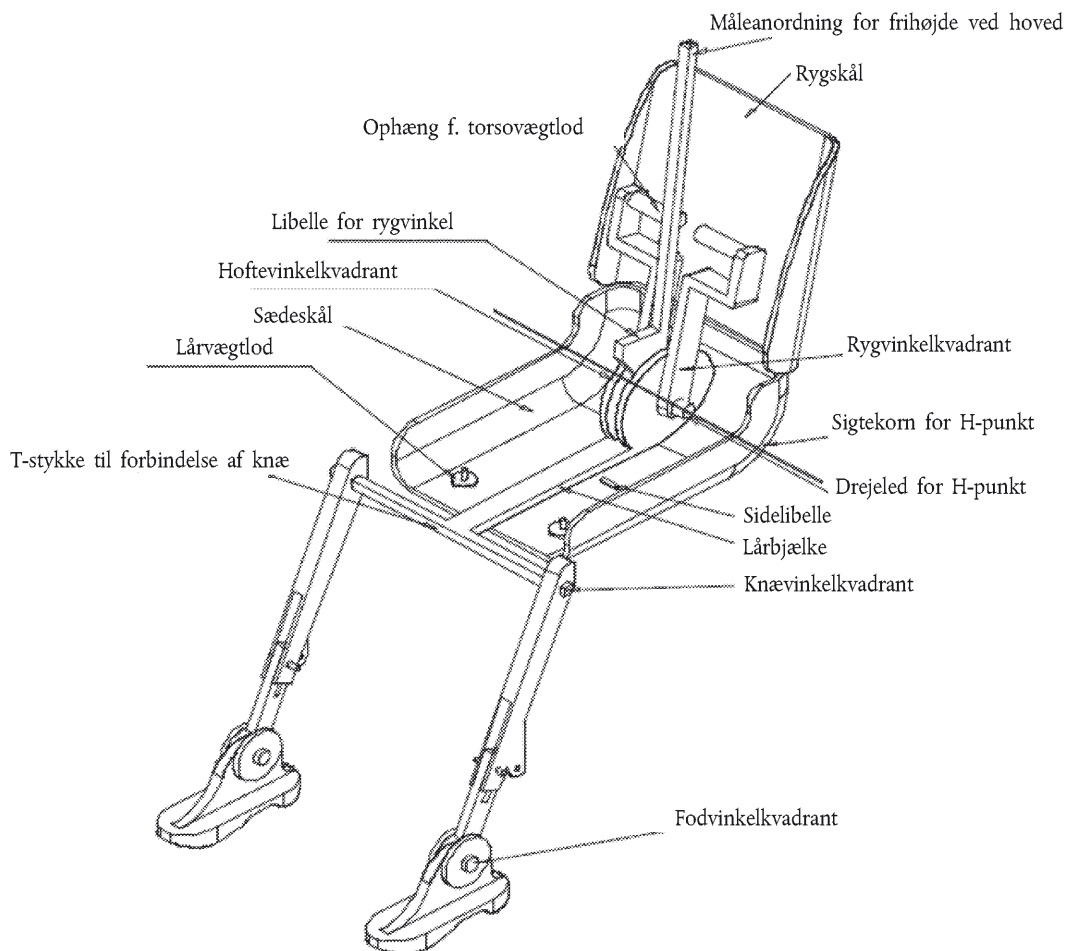
Ryglæns- og sædeskålene er udført i armeret plast og metal; de simulerer den menneskelige krops torso og lår og er mekanisk hængslet i H-punktet. Til måling af den faktiske torsovinkel er der til målestokken fastgjort en kvadrant, som er hængslet i H-punktet. En indstillelig lårbjælke, fastgjort til sædeskålen, fastlægger lårets centerlinje og fungerer som grundlinje for hoftevinkelkvadranten.

## 2. Krops- og benelementer

Underbenselementerne er forbundet med sædeskålen ved det T-stykke, som samler knæene og er en sideværts forlængelse af den indstillelige lårbjælke. Underbenselementerne er forsynet med kvadranter til måling af knævinklerne. Sko- og fodenhederne er kalibreret til måling af fodvinklen. Til den rumlige orientering af anordningen findes to libeller. Vægtlodder svarende til de forskellige kropselementer er anbragt i de respektive tyngdepunkter, så de giver samme indtrængning i sædet som den, der bevirkes af en mandsperson på 76 kg. Det kontrolleres, at alle 3-D H-maskinens led arbejder frit uden at frembyde nævneværdig friktion.

Maskinen svarer til den, der er beskrevet i ISO Standard 6549-1980.

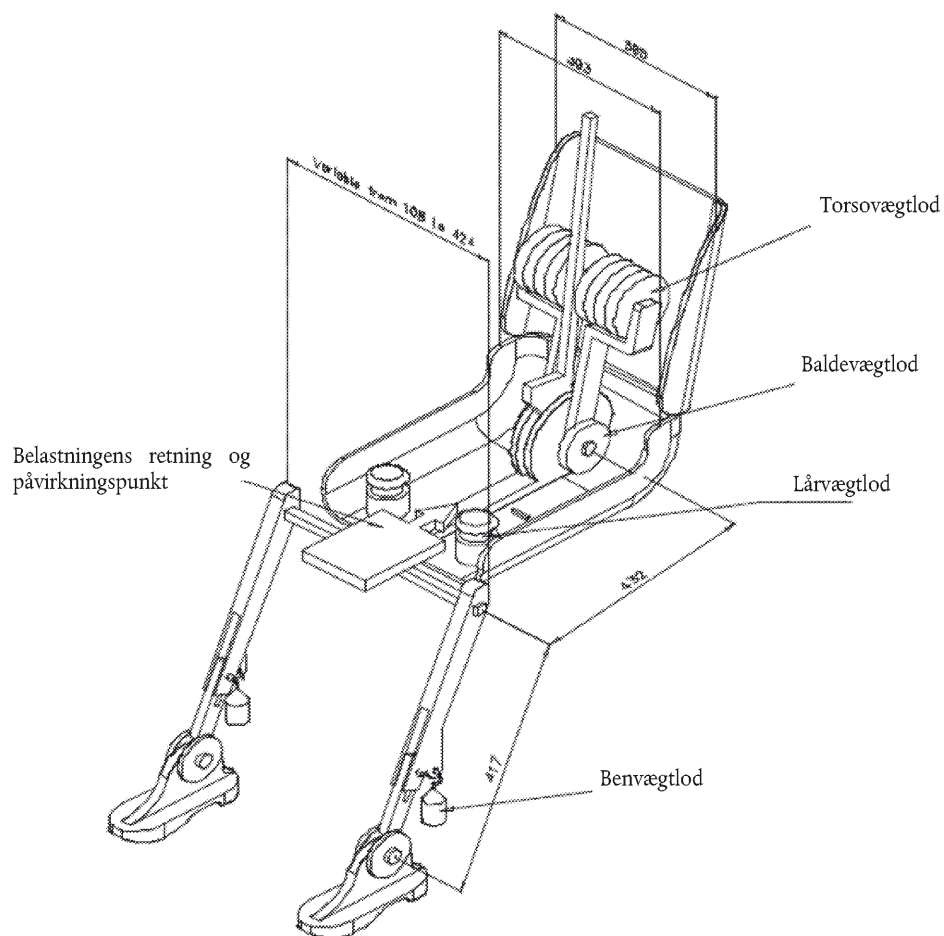
Figur 1

**Betegnelser for 3-D H-maskinens elementer**

(\*) Detaljer angående konstruktionen af 3-D H-maskinen kan findes hos Society of Automotive Engineers (SAE), 400 Commonwealth Drive, Warrendale, Pennsylvania 15096, Amerikas Forenede Stater.

Figur 2

## Dimensioner for 3-D H-maskinens elementer og vægtfordeling



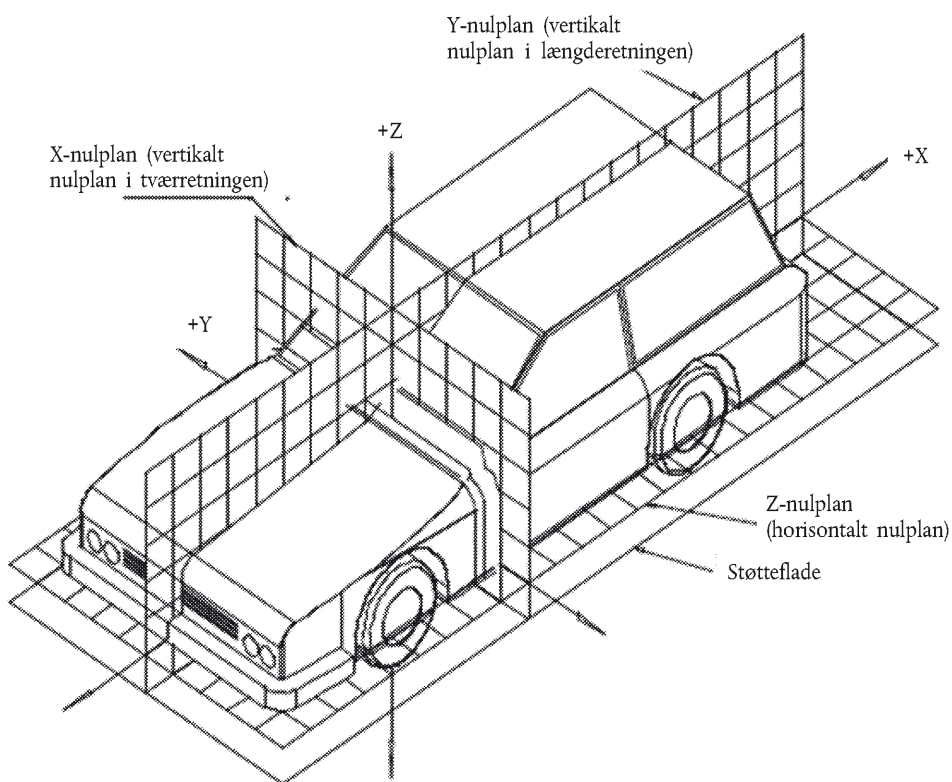
## Tillæg 2

## TREDIMENSIONALT REFERENCESYSTEM

1. Det tredimensionale referencesystem er defineret ved tre ortogonale planer, som fastlægges af køretøjets fabrikant (jf. illustrationen) (\*).
2. Køretøjets målestilling fastlægges ved, at køretøjet anbringes på støttefladen, således at referencemærkernes koordinater svarer til de værdier, der angives af fabrikanten.
3. Koordinaterne til R-punktet og H-punktet fastlægges i forhold til de referencemærker, som angives af køretøjets fabrikant.

Illustration

## Tredimensionalt referencesystem



(\*) Referencesystemet svarer til ISO-standard 4130:1978.

## Tillæg 3

## REFERENCEDATA FOR SIDDEPLADSER

## 1. Kodning af referencedata

Referencedata er angivet fortløbende for hver siddeplads. Siddepladser er identificeret ved en kode bestående af to tegn. Det første tegn er et arabertal, som angiver sæderækken, regnet fra køretøjets forende til bagenden. Det andet tegn er et stort bogstav, som angiver sædets placering i rækken, set i køretøjets normale køreretning; der anvendes følgende bogstaver:

L = venstre

C = midterste

R = højre

## 2. Beskrivelse af køretøjets målestilling

## 2.1. Referencemærkernes koordinater

X .....

Y .....

Z .....

## 3. Fortegnelse over referencedata

## 3.1. Siddeplads .....

## 3.1.1. R-punktets koordinater

X .....

Y .....

Z .....

## 3.1.2. Konstruktivt bestemt torsovinkel .....

## 3.1.3. Forskrifter for sædeindstilling (\*)

vandret: .....

lodret: .....

vinkelindstilling: .....

torsovinkel: .....

Bemærk: Referencedata for yderligere siddepladser angives under 3.2, 3.3, osv.

---

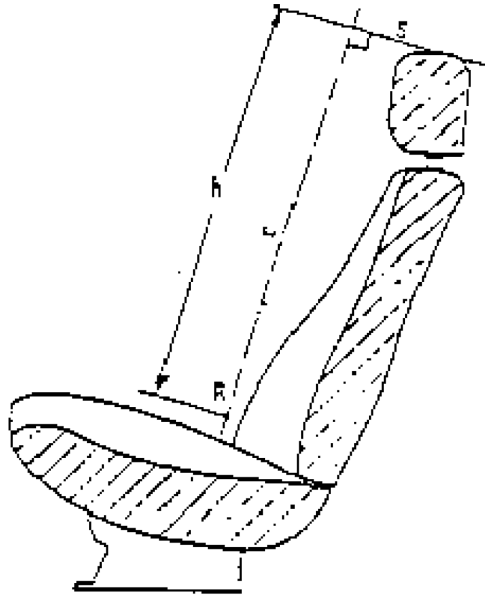
(\*) Det ikke gældende overstreges.

## BILAG 4

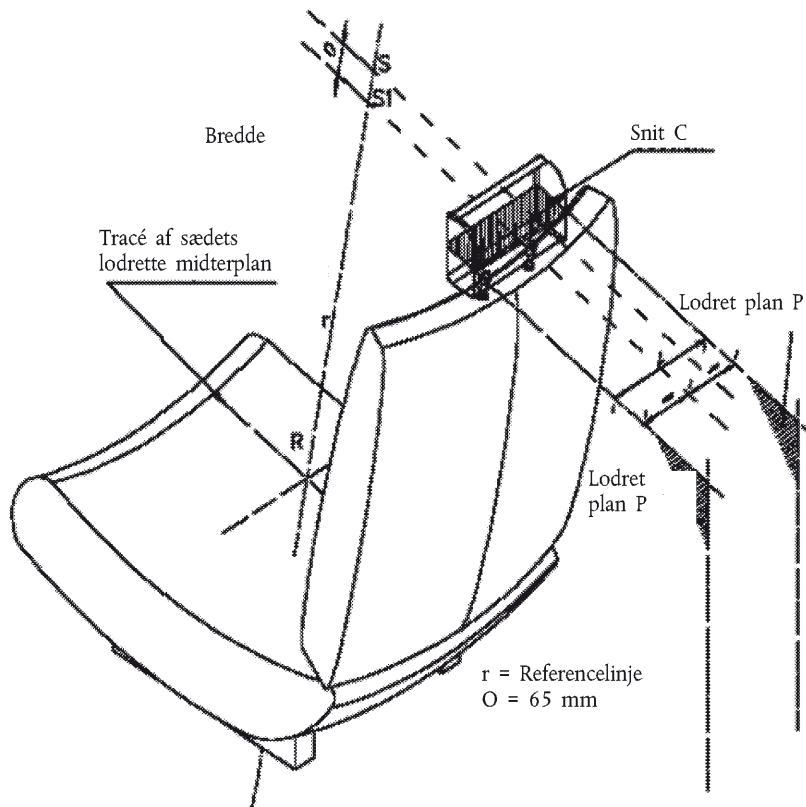
## Bestemmelse af højde og bredde af nakkestøtte

Figur 1

Højde

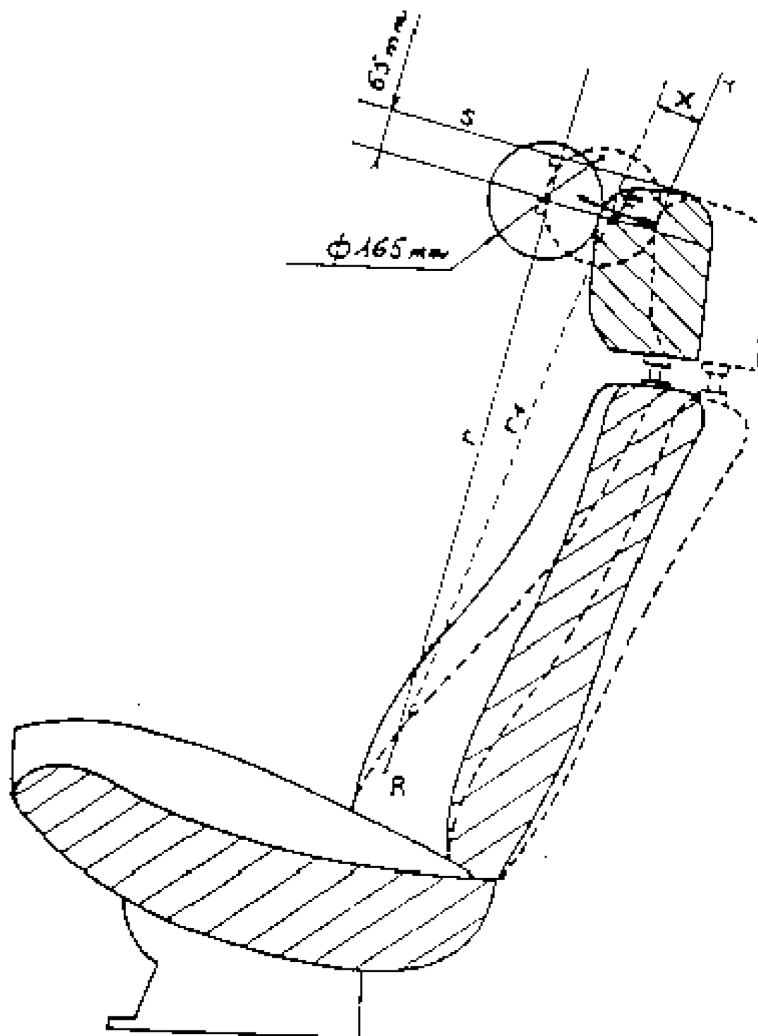


Figur 2



## BILAG 5

## Enkeltheder om linjer og målinger i forbindelse med prøvning



\_\_\_\_\_ Udgangsposition

----- Belastet position

r: referencelinje

r1: forskudt referencelinje

Moment udøvet af F om: 37,3 daNm

\_\_\_\_\_



## BILAG 6

## METODE TIL PRØVNING AF ENERGIOPTAGELSE

1. Opstilling, prøveapparat, måleinstrumenter og fremgangsmåde
  - 1.1. Opstilling

Nakkestøtten skal være dækket af et energioptagende materiale og skal til prøveformålet være monteret på sædets ryglæn, som den er i køretøjet, eller til den del af køretøjets konstruktion, hvortil den normalt er fastgjort. Denne del skal være solidt fastgjort til prøvebænken, således at den forbliver stationær, når stødet påføres, og fundamentet hertil skal, med mindre der er begrundede årsager til andet, være nogenlunde vandret. Hvis sædets ryglæn er indstilleligt, skal det være spærret i den i regulativets punkt 7.2.2 angivne position.

Nakkestøtten skal være monteret på sædets ryglæn, som den er i køretøjet. Er nakkestøtten af separat type, skal den være fastgjort til den del af køretøjets konstruktion, hvortil den normalt er fastgjort.

Er nakkestøtten indstillelig, skal den anbringes i den ugunstigste stilling, som indstillingsanordningen tillader.
  - 1.2. Prøvningsapparat
    - 1.2.1. Prøveapparatet består af et pendul, der er ophængt i kuglelejer, og hvis reducerede masse (\*) i anslagscentrum er 6,8 kg. Pendulets nederste ende består af et stift attraphoved med diameter 165 mm og centrum i pendulets anslagscentrum.
    - 1.2.2. Attraphovedet skal være monteret med to accelerometre og en hastighedsmåler, der alle skal kunne måle i stødretningen.
  - 1.3. Måleinstrumenter

De anvendte måleinstrumenter skal gøre det muligt at foretage målingerne med følgende nøjagtighed:

    - 1.3.1. Acceleration:

nøjagtighed:  $\pm 5\%$  af den faktiske værdi

målekædens kanalfrekvens: klasse CFC 600 svarende til specifikationerne i ISO-standard 6487 (1987)

følsomhed i tværetningen:  $\leq 5\%$  af skalaens laveste punkt.
    - 1.3.2. Hastighed:

nøjagtighed:  $\pm 2.5\%$  af den faktiske værdi

følsomhed: 0,5 km/h
    - 1.3.3. Tidsregistrering

Instrumenterne skal muliggøre registrering af begivenhederne gennem hele prøvningens forløb med en målenøjagtighed på en tusindedel sekund:

Begyndelsen af anslaget ved første kontakt mellem attraphovedet og prøveemnet skal detekteres og indgå i de registrerede data.
  - 1.4. Prøvningsmetode
    - 1.4.1. Nakkestøtten skal være monteret og indstillet som angivet i dette bilags punkt 1.1. Anslagene udføres på punkter, som vælges af laboratoriet inden for området som defineret i dette regulativs punkt 6.1, og eventuelt uden for området som defineret i punkt 6.2 i dette regulativ på overflader med krumningsradius mindre end 5 mm.

(\*) Forholdet mellem pendulets reducerede masse » $m_r$ « og pendulets samlede masse » $m$ « ved afstanden » $a$ « mellem anslagscenteret og rotationsaksen og ved afstanden » $l$ « mellem tyngdepunktet og rotationsaksen er givet ved formlen:  $m_r = m(l/a)$ .

- 1.4.1.1. På bagsiden skal anslag finde sted bagfra-fremad i et langsgående plan i en vinkel på 45° med lodret.
  - 1.4.1.2. På forsiden skal anslagsretningen være forfra-bagud i et langsgående plan og vandret.
  - 1.4.1.3. De forreste og bageste zoner er afgrænset af det vandrette plan, der tangerer oversiden af nakkestøtten, som angivet i punkt 7.2 i dette regulativ.
  - 1.4.2. Attraphovedet skal anslå mod prøveemnet med en hastighed på 24,1 km/h: denne hastighed skal enten opnås ved selve fremdriftsenergien eller ved en ekstra fremdriftsordning.
  2. Resultater

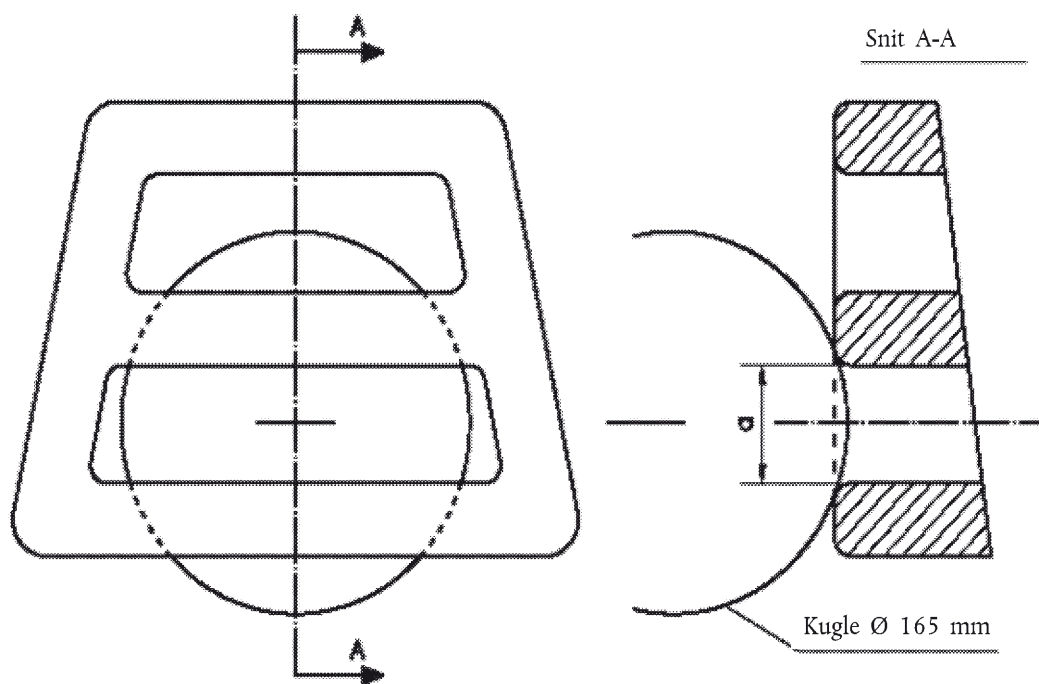
I prøvninger udført efter ovenstående retningslinjer må attraphovedets deceleration ikke overskride 80 g kontinuerligt i mere end 3 millisekunder. Decelerationshastigheden måles som gennemsnittet af aflæsningen på de to decelerometre.
  3. Ækvivalente metoder
    - 3.1. Ækvivalente prøvningsmetoder er tilladt, forudsat at de i punkt 2 ovenfor foreskrevne resultater kan opnås, navnlig kan dele af måleapparatet anbringes anderledes, under forudsætning af, at vinklerne mellem nakkestøtten og anslagsretningen bibeholdes.
    - 3.2. Det påhviler den, der anvender en anden metode end den i punkt 1 beskrevne, at godtgøre dennes ækvivalens.
-

## BILAG 7

**Bestemmelse af afstanden »A« for nakkestøtters mellemrum**

(se punkt 6.6.2 og 6.6.3 i dette regulativ)

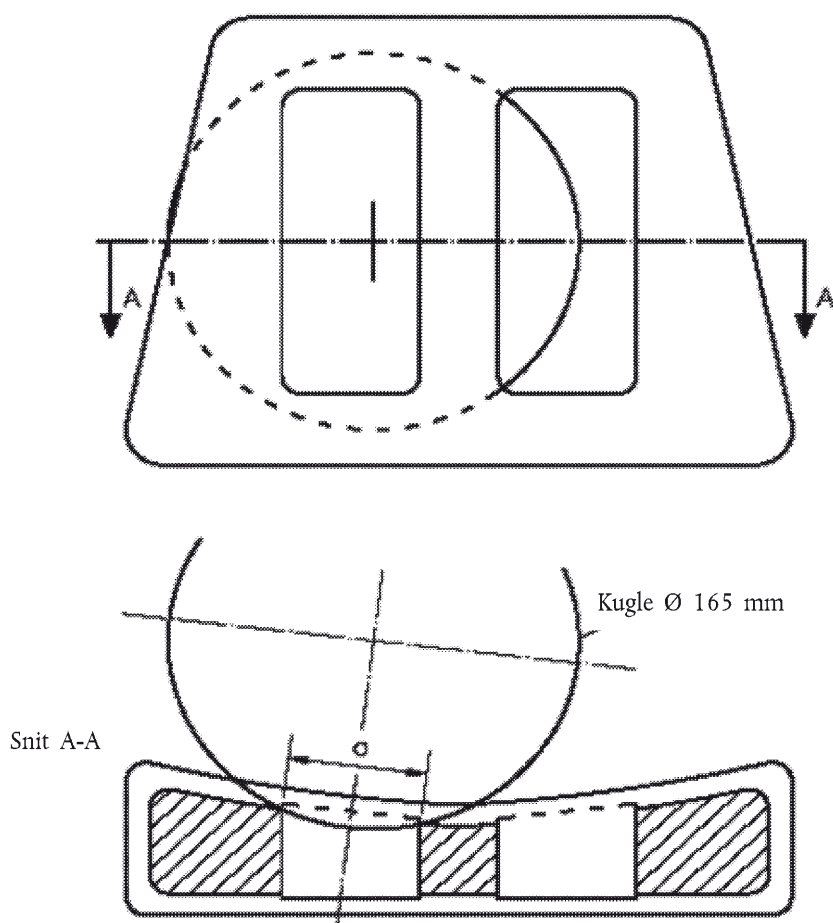
Figur 1

**Eksempel på vandrette mellemrum**

Bemærk: Snit A-A lægges således i et punkt af området med åbninger, at der bliver størst mulighed for indtrængen af kuglen, uden at denne påføres nogen belastning.

Figur 2

## Eksempel på lodrette mellemrum



Bemærk: Snit A-A lægges således i et punkt af området med åbninger, at der bliver størst mulighed for indtrængen af kuglen, uden at denne påføres nogen belastning.

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. 26 fra De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (FN/ECE) — Ensartede forskrifter for godkendelse af køretøjer for så vidt angår udragende dele**

Omfattende al gældende tekst frem til:

Supplement 1 til ændringsserie 03 — ikrafttrædelsesdato: 11. juni 2007

### INDHOLD

#### REGULATIV

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

#### BILAG

- Bilag 1 — Meddelelse vedrørende godkendelse, udvidelse af godkendelse, nægtelse af godkendelse, inddragelse af godkendelse eller endeligt ophør af produktionen for en køretøjstype for så vidt angår udragende dele
- Bilag 2 — Godkendelsesmærkers udformning
- Bilag 3 — Metoder til bestemmelse af målene på fremspring og mellemrum
- Bilag 4 — Meddelelse vedrørende meddelelse af godkendelse, udvidelse af godkendelse, nægtelse af godkendelse, inddragelse af godkendelse eller endeligt ophør af produktionen for en separat teknisk enhed bestående af en bagagebærer, en skiholder eller en radiomodtage- eller sendean-tenne

#### 1. ANVENDELSESOMRÅDE OG FORMÅL

- 1.1. Dette regulativ finder anvendelse på udragende dele på køretøjer af klasse M1<sup>(1)</sup>. Det finder ikke anvendelse på udvendige førerspejle eller på tilkoblingsanordningers trækkugle.
- 1.2. Formålet med dette regulativ er at mindske skadesrisiko og -omfang for personer, der i tilfælde af en kollision rammes eller strejfes af karosseriet. Dette gælder både, når køretøjet holder stille, og når det er i bevægelse.

<sup>(1)</sup> Som defineret i den konsoliderede resolution om køretøjers konstruktion (R.E.3), bilag 7 (dokument TRANS/SC1/WP29/78/Amend.3).

## 2. DEFINITIONER

I denne forordning forstås ved:

- 2.1. »godkendelse af et køretøj«, godkendelse af en køretøjstype hvad angår dets udragende dele
- 2.2. »køretøjstype«, en klasse motorkøretøjer, som ikke udviser væsentlige indbyrdes forskelle, navnlig hvad angår form og materialer af den udvendige overflade
- 2.3. »udvendig overflade«, køretøjets ydre, som omfatter motorhjelms, bagagerumsklaps, døre, skærme, tag, lygter og lyssignalanordninger og synlige forstærkende komponenter
- 2.4. »gulvlinje«, en linje, der bestemmes som følger:  
  
Rundt om det belæssede køretøj forskydes en kegle med lodret akse, hvis højde ikke er fastlagt, og halvvinkel på 30°, således at den til stadighed rører karosseriets udvendige flade så lavt som muligt. Gulvlinjen er det geometriske spor af berøringspunkterne. Ved bestemmelse af gulvlinjen tages donkraftbeslag, udstødningsrør og hjul ikke i betragtning. Mellemrummene ved hjulkasserne betragtes som dækket af en tænkt flade, der er en plan forlængelse af den tilstødende udvendige flade. Ved fastlæggelse af gulvlinjen i begge ender af køretøjet skal kofangeren tages i betragtning. Afhængigt af det pågældende køretøj kan gulvlinjen skære enden af kofangeren eller karrosseripladen under kofangeren. Er der to eller flere skæringspunkter samtidig, benyttes det laveste punkt ved bestemmelse af gulvlinjen
- 2.5. »krumningsradius«, radius i den cirkelbue, som nærmest svarer til den pågældende komponents afrundede form
- 2.6. »belæsset køretøj«, køretøj belæsset til den maksimale tekniske tiladte totalmasse. Køretøjer med hydropneumatisk, hydraulisk eller pneumatisk affjedring eller anordning til automatisk lastafhængig nivellering skal afprøves med køretøjet under de mest ugunstige normale kørebetingelser fastlagt af fabrikanten
- 2.7. køretøjets »ydre afgrænsningsflade«, i forhold til siderne af køretøjet, et plan, der er parallelt med køretøjets langsgående midterplan og tangerer dets ydre sidekant, og, i forhold til for- og bagenden, et tværplan, der tangerer dets yderste for- og bagkant, idet der ikke tages hensyn til udragende:
  - 2.7.1. dæk nær deres berøringspunkt med vejbanen, eller tilslutninger til dæktrykmåler
  - 2.7.2. eventuelle anordninger til skridsikring monteret på hjulene
  - 2.7.3. førerspejle
  - 2.7.4. sideblinklygter og markeringslygter, forreste og bageste positionslygter og parkeringslygter
  - 2.7.5. i forhold til køretøjets for- og bagende, dele monteret på kofangerne, bugseringsanordninger og udstødningsrør
- 2.8. »fremspringende mål«, for komponenter monteret på et karrosseripanel, det mål, der bestemmes ved den i punkt 2 i bilag 3 til dette regulativ beskrevne metode

- 2.9. »den nominelle linje af et panel«, linjen gennem de to punkter, der repræsenteres af placeringen af centrum af en kugle, når dens overflade foretager sin første og sidste berøring med en komponent ved måleproceduren beskrevet i punkt 2.2 i bilag 3 til dette regulativ
- 2.10. »antenne«, enhver anordning, der anvendes til transmission og/eller modtagelse af elektromagnetiske signaler.
3. ANSØGNING OM GODKENDELSE
- 3.1. Ansøgning om godkendelse af en køretøjstype hvad angår dets udragende dele
- 3.1.1. Ansøgning om godkendelse af en køretøjstype hvad angår udragende dele indgives af køretøjets fabrikant eller dennes behørigt befuldmægtigede repræsentant.
- 3.1.2. Ansøgningen skal være ledsaget af nedenstående dokumenter i tre eksemplarer:
- 3.1.2.1. fotografier af køretøjets forende, bagende og side, optaget i en vinkel på 30° til 45° med køretøjets langsgående midterplan
- 3.1.2.2. måltægning af kofangere og, når det er hensigtsmæssigt
- 3.1.2.3. tegninger af bestemte udragende dele samt i givet fald snittegninger af visse dele af den udvendige overflade, som omhandlet i punkt 6.9.1.
- 3.1.3. Et køretøj, som er repræsentativt for den ansøgte køretøjstype, skal indleveres til den tekniske tjeneste som forestår godkendelsesprøvningen. På forlangende af den nævnte tekniske tjeneste indleveres ligeledes visse komponenter og visse prøver af de anvendte materialer.
- 3.2. Ansøgning om typegodkendelse hvad angår bagagebærer, skiholder eller radiomodtage- eller sendeantennener, der anses som separate tekniske enheder.
- 3.2.1. Ansøgning om typegodkendelse hvad angår bagagebærer, skiholder eller radiomodtage- eller sendeantennener, der anses som separate tekniske enheder, indgives af køretøjets fabrikant, af fabrikanten af de nævnte separate tekniske enheder, eller af disses behørigt befuldmægtigede repræsentant.
- 3.2.2. For hver type anordning omhandlet i punkt 3.2.1 ovenfor skal ansøgningen ledsages af:
- 3.2.2.1. tre eksemplarer af dokumenter med tekniske specifikationer af den separate tekniske enhed samt de monteringsanvisninger, der skal følge med hver separat teknisk enhed, der sælges
- 3.2.2.2. et eksemplar af den pågældende type separate tekniske enhed. Den ansvarlige myndighed kan forlange endnu et prøveeksemplar, hvis den finder det nødvendigt.
4. GODKENDELSE
- 4.1. Godkendelse af en køretøjstype hvad angår dets udragende dele

- 4.1.1. Når den køretøjstype, der er forelagt til godkendelse efter dette regulativ, opfylder forskrifterne i punkt 5 og 6 nedenfor, meddeles godkendelse af køretøjstypen.
- 4.1.2. Hver godkendt køretøjstype tildeles et godkendelsesnummer. De første to cifre (p.t. 02 svarende til ændringsserie 02) angiver den ændringsserie, som indeholder de seneste væsentlige tekniske ændringer af regulativet på tidspunktet for udstedelse af godkendelsen. Samme overenskomstpart kan ikke tildele samme nummer til en anden køretøjstype.
- 4.1.3. Anmeldelse af godkendelse, udvidelse, nægtelse eller inddragelse af godkendelse eller af fuldstændig ophørt produktion af en køretøjstype i henhold til dette regulativ skal gives parterne i 1958-overenskomsten om anvendelse af dette regulativ med et anmeldesskema svarende til mønsteret i bilag 1 til dette regulativ.
- 4.1.4. Hvert køretøj, som er i overensstemmelse med en type godkendt efter dette regulativ, skal på et let synligt og let tilgængeligt sted være påført et internationalt godkendelsesmærke bestående af følgende:
  - 4.1.4.1. en cirkel, som omslutter bogstavet »E« efterfulgt af kendingsnummeret på den stat, som har meddelt godkendelse
  - 4.1.4.2. til højre for den i punkt 4.1.4.1 foreskrevne cirkel, nummeret på dette regulativ, efterfulgt af bogstavet »R«, en tankestreg og godkendelsesnummeret.
- 4.1.5. Svarer køretøjet til en køretøjstype, som efter et eller flere af de regulativer, som er bilag til overenskomsten, er godkendt i den stat, som har meddelt godkendelse efter dette regulativ, behøver det i punkt 4.1.4.1 foreskrevne symbol ikke gentages; i så fald skal numrene på regulativet og på godkendelserne samt de yderligere symboler for alle de regulativer, efter hvilke der er meddelt godkendelse i den stat, som har meddelt godkendelse efter dette regulativ, påføres i lodrette kolonner til højre for det i punkt 4.1.4.1 foreskrevne symbol.
- 4.1.6. Godkendelsesmærket skal være let læseligt og uudsletteligt.
- 4.1.7. Godkendelsesmærket skal påføres i nærheden af eller på køretøjets fabrikationsplade.
- 4.1.8. I bilag 2 til dette regulativ er givet eksempler på godkendelsesmærkets sammensætning.
- 4.1.9. Før typegodkendelse meddeles, kontrollerer den kompetente myndighed, at der findes tilfredsstillende ordninger til sikring af effektiv kontrol af produktionens overensstemmelse.
- 4.2. Typegodkendelse hvad angår bagagebærer, skiholder eller radiomodtage- eller sendeantennener, der anses som separate tekniske enheder
  - 4.2.1. Såfremt den type separate tekniske enhed, som er indleveret til godkendelse efter dette regulativ, opfylder forskrifterne i punkt 6.16, 6.17 og 6.18 nedenfor, meddeles godkendelse af den pågældende type separate tekniske enhed.



- 4.2.2. Hver godkendt type separat teknisk enhed tildeles et godkendelsesnummer. De første to cifre (p.t. 03 svarende til ændringsserie 03) angiver den ændringsserie, som indeholder de seneste væsentlige tekniske ændringer af regulativet på tidspunktet for udstedelse af godkendelsen. Samme overenskomstpart kan ikke tildele samme nummer til en anden type separat teknisk enhed.
- 4.2.3. Meddelelse om godkendelse, udvidelse, nægtelse eller inddragelse af godkendelse eller af fuldstændig ophørt produktion af en type separat teknisk enhed i henhold til dette regulativ skal fremsendes til de kontraherende parter, som anvender dette regulativ, ved hjælp af en meddelelsesformular svarende til modellen i bilag 4 til dette regulativ.
- 4.2.4. Hver separat teknisk enhed, som er i overensstemmelse med en type, som er godkendt efter dette regulativ, skal på et let synligt og let tilgængeligt sted være påført et internationalt godkendelsesmærke bestående af følgende:
- 4.2.4.1. en cirkel, som omslutter bogstavet »E« efterfulgt af kendingsnummeret på den stat, som har meddelt godkendelse <sup>(1)</sup>
- 4.2.4.2. til højre for den i punkt 4.2.4.1 foreskrevne cirkel, nummeret på dette regulativ, efterfulgt af bogstavet »R«, en tankestreg og godkendelsesnummeret.
- 4.2.5. Godkendelsesmærket skal være let læseligt og uudsletteligt.
- 4.2.6. Godkendelsesmærket skal være påført i nærheden af eller på køretøjets fabrikationsplade.
- 4.2.7. I bilag 2 til dette regulativ er givet eksempler på godkendelsesmærkets sammensætning.
- 4.2.8. Den kompetente myndighed kontrollerer, at der foreligger tilfredsstillende ordninger til at sikre effektiv overensstemmelseskontrol af produktionen, før typegodkendelse meddeles.
5. GENERELLE FORSKRIFTER
- 5.1. Når et køretøj er læsset, og døre, vinduer og adgangsløkke osv. er lukket, gælder bestemmelserne i dette bilag ikke for de dele af den udvendige overflade, som:
- 5.1.1. befinder sig i en højde af over 2 meter, eller
- 5.1.2. befinder sig under gulvlinjen, eller

<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 og Hercegovina, 32 for Letland, 33 (ubenyttet), 34 for Bulgarien, 35 (ubenyttet), 36 for Litauen, 37 for Tyrkiet, 38 (ubenyttet), 39 for Azerbajdjan, 40 for Den Tidligere Jugoslaviske Republik Makedonien, 41 (ubenyttet), 42 for Det Europæiske Fællesskab (godkendelse meddeles af dets medlemsstater med anvendelse af deres respektive ECE-symbol) og 43 for Japan, 44 (ubenyttet), 45 for Australien og 46 for Ukraine, 47 for Sydafrika, 48 for New Zealand, 49 for Cypern, 50 for Malta og 51 for Republikken Korea. Efterfølgende numre tildeles andre stater i den kronologiske orden, i hvilken de ratificerer 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.

- 5.1.3. er placeret, så de, hverken under statiske betingelser eller når de er i funktion, kan berøres af en kugle med en diameter på 100 mm.
- 5.2. Køretøjets udvendige overflade må ikke have udadvendende spidse eller skarpe dele eller fremspring, der ved deres form, dimensioner, retning eller hårdhed kan øge skadesrisiko eller -omfang for en person, der rammes eller strejfes af karosseriet ved en kollision.
- 5.3. Køretøjets udvendige overflade må ikke frembyde udragende dele, der kan gribe fat i fodgængere, cyklister eller motorcyklister.
- 5.4. Intet fremspringende punkt på den udvendige overflade må have en krumningsradius, der er mindre end 2,5 mm. Denne forskrift finder ikke anvendelse på dele af den ydre overflade, der rager mindre end 5 mm ud, men udadvendende kanter på sådanne dele skal være stumpede med mindre de rager mindre end 1,5 mm ud.
- 5.5. Fremspringende dele på den udvendige overflade, udført i et materiale med shore A hårdhed på ikke over 60, kan have krumningsradius mindre end 2,5 mm.

Hårdhedsmålingen skal finde sted på komponenten, således som den er monteret på køretøjet. Når det er umuligt at udføre en hårdhedsmåling efter Shore A-metoden, anvendes tilsvarende målinger til bedømmelsen.

- 5.6. Bestemmelserne i punkt 5.1 til 5.5 ovenfor finder anvendelse foruden de særlige forskrifter i punkt 6 nedenfor, undtagen når andet udtrykkeligt er angivet i disse særlige forskrifter.

## 6. SÆRLIGE FORSKRIFTER

### 6.1. Pynt

- 6.1.1. Påmonteret pynt, som rager mere end 10 mm ud fra fastgørelsesstedet, skal, når den angribes i det mest fremspringende punkt af en kraft på 10 daN fra en vilkårlig retning, lade sig trykke ind, gå løs eller afbøjes til en retning tilnærmelsesvis parallel med den overflade, hvorpå den er monteret. Disse bestemmelser gælder ikke for pynt på kølgerittr, for hvilke alene de almindelige forskrifter i punkt 5 finder anvendelse. Til påføring af den nævnte kraft på 10 daN anvendes et stempel med plan endeflade og diameter højst 50 mm. Når dette ikke er muligt, anvendes en tilsvarende metode. Når pynten har bøjet sig, givet efter eller er gået af, må den tilbageblevne del ikke rage mere end 10 mm ud. Sådanne udragende dele skal i alle tilfælde opfylde forskrifterne i punkt 5.2. Er pynten monteret på en fod, anses foden for at høre til pynten, ikke til underlaget.

- 6.1.2. Forskrifterne i punkt 6.1.1 ovenfor gælder ikke for beskyttelseslister og afskærmninger på den udvendige overflade; dog skal disse være solidt fastgjort på køretøjet.

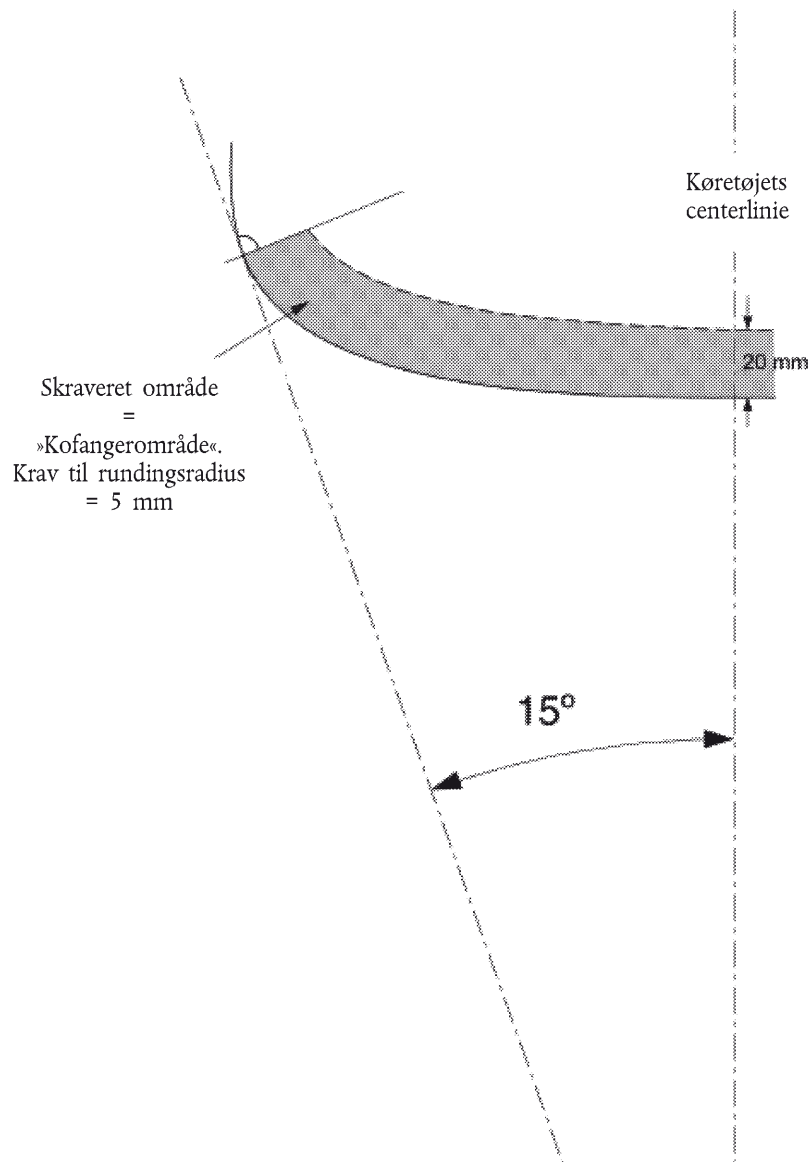
### 6.2. Forlygter

- 6.2.1. På lygter er kasketskygger og fremspringende lygtefatninger tilladt, forudsat at de ikke træder mere end 30 mm frem i forhold til den udvendige transparente overflade af lygten, og at deres krumningsradius intetsteds er under 2,5 mm. For forlygter monteret bag en ekstra transparent overflade måles fremspringet fra den yderste transparente overflade. Fremspring måles efter den i punkt 3 i bilag 3 til dette regulativ beskrevne metode.

- 6.2.2. Indtrækkelige lygter skal opfylde bestemmelserne i punkt. 6.2.1, både når de er i brug og i tilbagetrukket stilling.
- 6.2.3. Bestemmelserne i punkt 6.2.1 ovenfor finder ikke anvendelse på forlygter, der er forsænket i karrosseriet eller når karrosseriet rager ud over lygterne, forudsat at karrosseriet er i overensstemmelse med forskriften i punkt 6.9.1.
- 6.3. Gitre og mellemrum
- 6.3.1. Forskrifterne i punkt 5.4 gælder ikke for mellemrum mellem faste eller bevægelige komponenter, heri indbefattet gitre for luftindtag og luftudtag samt kølertitre, forudsat at afstanden mellem to komponenter ikke overstiger 40 mm og at gitrene og mellemrummene har et funktionelt formål. Når denne afstand er mellem 40 mm og 25 mm, skal krumningsradierne være mindst 1 mm. Hvis derimod afstanden mellem to komponenter er højst 25 mm, skal krumningsradius af komponenternes udvendige flader være mindst 0,5 mm. Afstanden mellem to tilstødende elementer i gitre og mellemrum bestemmes efter metoden i punkt 4 i bilag 3 til dette regulativ.
- 6.3.2. Overgangen fra fremadvendt flade til sidevendt flade på hver komponent, som indgår i et gitter eller i et mellemrum, skal være stump.
- 6.4. Frontrudeviskere
- 6.4.1. Frontrudeviskeren skal være fastgjort således, at viskerakslen er dækket af en beskyttende hus med en krumningsradius, der opfylder forskrifterne i punkt 5.4 ovenfor og har en overflade på mindst 150 mm<sup>2</sup>. Eventuelle afrundede dæksler skal have et projiceret areal på mindst 150 mm<sup>2</sup>, målt højst 6,5 mm fra det mest fremspringende punkt. Disse forskrifter skal også opfyldes af bagrudeviskere og forlygteviskere.
- 6.4.2. Punkt 5.4 gælder ikke for viskerbladene eller eventuelle støttearme dertil. Sådanne anordninger må dog ikke have skarpe kanter, spidse eller skarpe dele.
- 6.5. Kofangere
- 6.5.1. Enderne af kofangerne skal være bukket ind mod den ydre overflade for at mindske faren for, at de griber fat. Denne forskrift anses for opfyldt, når kofangeren enten er forsænket eller indbygget i karrosseriet, eller enden af kofangeren er bukket ind, så den ikke kan komme i berøring med en kugle Ø 100 mm, og mellemrummet mellem kofangeren og det omgivende karrosseri ikke er over 20 mm.
- 6.5.2. Hvis kofangerlinjen svarende til omridset af bilens lodrette projektion fører hen over en stiv overflade, skal denne overflade have en krumningsradius på mindst 5 mm i alle punkter fra omridset og 20 mm indad, og en mindste krumningsradius på 2,5 mm i alle andre tilfælde. Denne bestemmelse finder anvendelse på den del af området fra omridset og 20 mm indad, som er beliggende mellem og foran (eller, for bagkofangeren, bagved) berøringspunkterne med to lodrette planer, der hver danner en vinkel på 15° med køretøjets langsgående symmetriplan (se figur 1).
- 6.5.3. Forskriften i punkt 6.5.2 finder ikke anvendelse på dele på eller af kofangeren eller på kofangermellemstykker, der rager mindre end 5 mm ud, specielt dæksler for samlinger og dyser til forlygtevaskere; men udadvendende kanter på sådanne dele skal være stumpede, medmindre de rager mindre end 1,5 mm ud.

- 6.6. Håndtag, hængsler og trykknapper for døre, bagagerumsklap og motorhjelmsbrændstofklap og -dæksel
- 6.6.1. Disse dele må for dør- og bagagerumsklaphåndtags vedkommende højst danne et fremspring på 40 mm, i alle andre tilfælde højst 30 mm.

Figur 1



- 6.6.2. Sidedøres håndtag af drejetypen skal opfylde et af følgende krav:
- 6.6.2.1. Drejer håndtaget parallelt med dørfladen, skal håndtagets åbne ende vende bagud. Sådanne håndtags yderende skal være bukket ind mod dørfladen og anbragt i en beskyttende indfatning eller være forsænket.
- 6.6.2.2. Håndtag, som drejes udad i andre retninger end parallelt med dørfladen, skal i lukket stilling være anbragt i en beskyttende indfatning eller være forsænket. Den åbne ende skal vende bagud eller nedad.

Håndtag, som ikke opfylder det sidste krav, kan dog tillades, såfremt:

- a) de har en selvstændig tilbagetræksmekanisme
- b) de ikke kan rage længere end 15 mm ud, hvis tilbagetræksmekanismen svigter
- c) de i åben stilling opfylder forskrifterne i punkt 5.4,

og

- d) endefladens areal, målt højest 6,5 mm fra det længst fremspringende punkt, er mindst 150 mm<sup>2</sup>.

6.7. Hjul, hjulmøtrikker, navkapsler og hjulkapsler

6.7.1. Forskriften i punkt 5.4 finder ikke anvendelse.

6.7.2. Hjul, hjulmøtrikker, navkapsler og hjulkapsler må ikke danne spidse eller skarpe fremspring uden for fælgens ydre plan. Vingemøtrikker må ikke anvendes.

6.7.3. Under ligeudkørsel må, bortset fra dækket, ingen del af hjulet, som befinder sig over det vandrette plan gennem rotationsaksen, rage længere ud end den lodrette projektion i vandret plan af den ydre overflade eller opbygning. Hvis funktionskrav berettiger det, kan hjulkapsler, som dækker hjul- og navmøtrikker, dog danne fremspring ud over lodret projektion af den udvendige side eller opbygning, forudsat at den fremspringende del har en krumningsradius på mindst 30 mm, og at fremspringet i intet tilfælde overskrider 30 mm i forhold til lodret projektion af den udvendige side eller opbygning.

6.8. Pladekanter

6.8.1. Pladekanter som f.eks. tagrendekanter og skinner til skydedøre, er ikke tilladt, medmindre de er bukket tilbage eller har afskærmning, der opfylder de pågældende forskrifter i dette regulativ.

Ubeskyttede kanter betragtes som bukket tilbage, hvis de er bukket ca. 180° tilbage eller bukket ind mod karrosseriet på en sådan måde, at de ikke kan komme i berøring med en kugle med diameter 100 mm.

Forskrifterne i punkt 5.4 finder ikke anvendelse på følgende kanter på karrosseripladerne: bagkanten på motorhjelmene og forkanten på det bageste bagagerum.

6.9. Karrosseriplader

6.9.1. Krumningsradius for false i karrosseripladerne kan være mindre end 2,5 mm, forudsat at den er mindst en tiendedel af fremspringets højde »H«, målt efter metoden i punkt 1 i bilag 3.

6.10. Sidevendte luftdeflektorer og regnpreplader

6.10.1. På sidevendte deflektorer skal kanter, som kan drejes udad, have en krumningsradius på mindst 1 mm.

- 6.11. Donkraftbeslag og udstødningsrør
  - 6.11.1. Donkraftbeslag og udstødningsrør må ikke rage mere end 10 mm ud over den lodrette projektion af den umiddelbart oven for liggende gulvlinje. Som undtagelse fra denne forskrift kan et udstødningsrør rage mere end 10 mm uden for den lodrette projektion af gulvlinjen, når dets afslutning består af afrundede kanter med en krumningsradius på mindst 2,5 mm.
  
- 6.12. Luftindtags- og luftudtagsspjæld
  - 6.12.1. Luftindtags- og luftudtagsspjæld skal i alle brugsstillinger opfylde forskrifterne i punkt 5.2, 5.3 og 5.4.
  
- 6.13. Tag
  - 6.13.1. Oplukkelige tag bedømmes kun i lukket stilling.
  
  - 6.13.2. Cabrioletmodeller bedømmes med kalechen i både løftet og sænket position.
    - 6.13.2.1. Med sænket kaleche foretages ingen undersøgelse af køretøjet inden for en tænkt overflade, som dannes af kalechen, når den er løftet.
    - 6.13.2.2. Forefindes der som standardudstyr et overtræk til hængselanordningen af den sammenfoldede kaleche, finder vurderingen sted med overtrækket påsat.
  
- 6.14. Vinduer
  - 6.14.1. Vinduer, der bevæger sig uden for køretøjets ydre overflade, skal i alle brugsstillinger opfylde følgende forskrifter:
    - 6.14.1.1. der må ikke være blotlagte fremadvendende kanter
  
    - 6.14.1.2. ingen del af vinduet må rage uden for køretøjets ydre afgrænsningsflade.
  
- 6.15. Nummerpladebeslag
  - 6.15.1. De af køretøjets fabrikant leverede monteringsbeslag til nummerplader skal opfylde forskrifterne i punkt 5.4 i dette regulativ, hvis de kan komme i berøring med en kugle Ø 100 mm, når nummerpladen er monteret efter anbefalingerne fra køretøjets fabrikant.
  
- 6.16. Bagagebærer og skiholder
  - 6.16.1. Bagagebærere og skiholdere skal være således fastgjort til køretøjet, at de er sikkert låst i mindst én retning og kan overføre vandrette langsgående og tværgående kræfter mindst svarende til den lastevne, der foreskrives af deres fabrikant. Afprøvning af bagagebærer eller skiholder, monteret på køretøjet efter fabrikantens anvisninger, skal finde sted med prøvelasten anbragt i mere end ét punkt.
  
  - 6.16.2. Ingen del af overflader, som efter montering af bagagebærer eller skiholder kan komme i berøring med en kugle Ø 165 mm, må have mindre krumningsradius end 2,5 mm, medmindre bestemmelserne i punkt 6.3 kan anvendes.

- 6.16.3. Fastgøringsdele som bolte, der spændes og løsnes uden værktøj, må højst rage 40 mm uden for de i punkt 6.16.2 omhandlede overflade, idet fremspringet bestemmes efter den i punkt 2 i bilag 3 foreskrevne metode, men med brug en kugle Ø 165 mm i tilfælde, hvor den i punkt 2.2 i samme bilag foreskrevne metode anvendes.
- 6.17. Antenner
- 6.17.1. Radiomodtage- og sendeantenner skal være monteret således på køretøjet, at hvis deres frie ende i en af fabrikanten foreskrevet brugsstilling er mindre end 2 m fra vejoverfladen, skal den være inden for et område afgrænset af lodrette planer 10 cm inden for køretøjets ydre afgrænsningsflade som defineret i punkt 2.7.
- 6.17.2. Endvidere skal antenner være monteret således på køretøjet og den frie endes bevægelsesmulighed om nødvendigt begrænset således, at ingen del af antennen rager uden for køretøjets ydre afgrænsningsflade som defineret i punkt 2.7.
- 6.17.3. Antenners skaft kan have rundingsradius mindre end 2,5 mm. Dog skal antennens frie ende have faste hætter med rundingsradius mindst 2,5 mm.
- 6.17.4. Antenners fod må højst have et fremspring på 40 mm ud, målt efter metoden i bilag 3, punkt 2.
- 6.17.4.1. I tilfælde, hvor der ikke findes et bøjeligt skaft eller anden del, der gør det muligt at identificere antennens fod, anses denne forskrift for at være opfyldt, hvis antennen efter påføring af en horisontal kraft på ikke over 50 daN i fremadgående og bagudgående retning på det mest fremspringende punkt på antennen ved hjælp af et stempel med en plan endeflade på højst 50 mm i diameter:
- a) bøjes mod dens fastgørelsespunkt og ikke har et fremspring på mere end 40 mm, eller
- b) brækker af, og den tilbageværende del af antennen ikke udviser skarpe eller farlige dele, der berøres af kuglen med en diameter på 100 mm, og ikke har et fremspring på mere end 40 mm.
- 6.17.4.2. Punkt 6.17.4 og 6.17.4.1 finder ikke anvendelse på antenner, der befinder sig bag det vertikale tværplan gennem førerens R-punkt, under forudsætning af at fremspringet af antennen og dennes hus ikke er over 70 mm bestemt efter fremgangsmåden i bilag 3, punkt 2.
- Hvis antennen befinder sig bag nævnte vertikale plan men har et fremspring på mere end 70 mm, finder punkt 6.17.4.1 anvendelse med en grænse for fremspringet på 70 mm i stedet for 40 mm.
- 6.18. Monteringsanvisninger
- 6.18.1. Bagagebærere, skiholdere og radiomodtage- og sendeantenner, der er godkendt som separate tekniske enheder, må ikke udbydes, sælges eller erhverves, medmindre de er ledsaget af monteringsanvisning. Monteringsanvisningerne skal indeholde tilstrækkelige oplysninger til, at den godkendte komponent kan monteres på køretøjet efter de pågældende forskrifter i punkt 5 og 6. Specielt skal brugsstillingerne for teleskopantenner være angivet.

7. ÆNDRING AF EN KØRETØJSTYPE OG UDVIDELSE AF GODKENDELSEN
- 7.1. Enhver ændring af køretøjstypen skal anmeldes til den myndighed, som har godkendt køretøjstypen. Denne myndighed kan da enten:
  - 7.1.1. skønne, at de foretagne ændringer næppe vil få mærkbar negativ virkning, eller
  - 7.1.2. requirere en yderligere prøvningsrapport fra den tekniske tjeneste, som forestår prøvningen.
- 7.2. Underretning om godkendelse med angivelse af ændringer, eller nægtelse, gives efter proceduren i punkt 4.3 ovenfor til parterne i overenskomsten om dette regulativ.
- 7.3. Den kompetente myndighed, som meddeler udvidelse af godkendelsen, påfører et fortløbende udvidelsesnummer og underretter de øvrige parter i 1958-overenskomsten, som anvender dette regulativ herom ved hjælp af en meddelelsesformular svarende til modellen i bilag 1 til dette regulativ.
8. PRODUKTIONENS OVERENSSTEMMELSE
- 8.1. Køretøjet (den separate tekniske enhed), som er godkendt efter dette regulativ, skal være produceret således, at det er i overensstemmelse med den godkendte type, idet det opfylder forskrifterne i punkt 5 og 6 ovenfor.
- 8.2. Køretøjet (den separate tekniske enhed), som er godkendt efter dette regulativ, skal være produceret således, at det er i overensstemmelse med den godkendte type, idet det opfylder forskrifterne i punkt 5 og 6 ovenfor.
- 8.3. Indehaveren af godkendelsen skal navnlig:
  - 8.3.1. sørge for, at der findes procedurer til effektiv kontrol af produkternes kvalitet
  - 8.3.2. råde over det nødvendige udstyr til kontrol af overensstemmelsen af hver godkendt type
  - 8.3.3. drage omsorg for, at prøvningsdata registreres, og at de tilhørende dokumenter er til rådighed i et tidsrum, der fastsættes efter aftale med den administrative tjeneste
  - 8.3.4. analysere resultaterne af hver type prøvning, så det kontrolleres og sikres, at produktets karakteristika holdes konstante inden for den normale variation i en industriproduktion
  - 8.3.5. sikre, at der for hver produkttype mindst udføres de i dette regulativs bilag 3 foreskrevne prøver
  - 8.3.6. drage omsorg for, at ethvert prøveeksemplar eller prøveemne, der bærer vidnesbyrd om manglende overholdelse af den pågældende type prøve, medfører endnu en prøveudtagning og endnu en afprøvning. Der skal træffes alle nødvendige foranstaltninger til genoprettelse af overensstemmelsen af den pågældende produktion.
- 8.4. Den kompetente myndighed, som har udstedt typegodkendelse, kan til hver en tid efterprøve de metoder til overensstemmelsesprøvning, som anvendes på hvert produktionsanlæg.



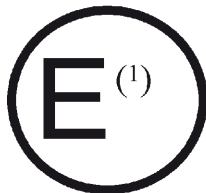
- 8.4.1. Ved hver inspektion skal prøvningsoptegnelser og produktionsjournaler forelægges den besøgende inspektør.
- 8.4.2. Inspektøren kan udtage stikprøver til prøvning i fabrikantens laboratorium. Det mindste stikprøveantal kan fastsættes ud fra resultaterne af fabrikantens egen kontrol.
- 8.4.3. Hvis kvalitetsniveauet synes utilfredsstillende eller det synes nødvendigt at kontrollere validiteten af de test, der er udført i henhold til punkt 8.4.2 ovenfor, udtager inspektøren stikprøver til kontrol hos den tekniske tjeneste, der har foretaget typegodkendelsesprøvningen.
- 8.4.4. Den kompetente myndighed kan udføre enhver prøvning, som foreskrives i dette regulativ.
- 8.4.5. Den normale inspektionshyppighed, der fastsættes af de kompetente myndigheder, er en gang hvert andet år. Fås der negative resultater, sikrer den kompetente myndighed, at der tages alle nødvendige skridt til, at produktionens overensstemmelse snarest muligt genoprettes.
9. SANKTIONER I TILFÆLDE AF PRODUKTIONENS MANGLENDE OVERENSSTEMMELSE
- 9.1. Godkendelser meddelt for en køretøjstype efter dette regulativ kan inddrages, hvis kravene i punkt 8.1 ovenfor ikke er opfyldt.
- 9.2. Hvis en part i aftalen om dette regulativ inddrager en godkendelse, som den tidligere har udstedt, underretter den straks de øvrige aftalparter herom ved hjælp af et anmeldelseskema svarende til mønsteret i bilag 1 til dette regulativ.
10. ENDELIGT OPHØR AF PRODUKTIONEN
- Hvis indehaveren af godkendelsen fuldstændig indstiller produktionen af en type, som er godkendt i henhold til dette regulativ, underretter han den myndighed, som har udstedt godkendelsen, herom. Ved modtagelse af den pågældende meddelelse underretter myndigheden de øvrige parter i 1958-aftalen om dette regulativ herom ved hjælp af et anmeldelseskema svarende til mønsteret i bilag 1 til dette regulativ.
11. NAVN OG ADRESSE PÅ DE TEKNISKE TJENESTER, SOM ER ANSVARLIGE FOR UDFØRELSE AF GODKENDELSESPRØVNINGEN, OG PÅ DE ADMINISTRATIVE MYNDIGHEDER
- Parterne i aftalen om dette regulativ meddeler til 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.
12. OVERGANGSBESTEMMELSER
- 12.1. Efter den officielle ikrafttrædelsesdato for ændringsserie 02 til dette regulativ kan ingen af de kontraherende parter, der anvender dette regulativ, nægte at udstede ECE-godkendelser i henhold til dette regulativ som ændret ved ændringsserie 02.
- 12.2. Fra 24 måneder efter ikrafttrædelsesdatoen for ændringsserie 02 må kontraherende parter, som anvender dette regulativ, kun meddele godkendelse, hvis den type køretøj, der skal godkendes, opfylder forskrifterne i dette regulativ som ændret ved ændringsserie 02.

- 12.3. Fra 36 måneder efter ikrafttrædelsesdatoen for ændringsserie 02 ophører eksisterende godkendelser meddelt efter dette regulativ med at være gældende, hvis ikke køretøjstypen er i overensstemmelse med forskrifterne i dette regulativ som ændret ved ændringsserie 02.
  - 12.4. Efter den officielle ikrafttrædelsesdato for ændringsserie 03 til dette regulativ kan ingen af de kontraherende parter, der anvender dette regulativ, nægte at udstede godkendelser i henhold til dette regulativ som ændret ved ændringsserie 03.
  - 12.5. Fra 24 måneder efter ikrafttrædelsesdatoen for ændringsserie 03 må kontraherende parter, som anvender dette regulativ, kun meddele godkendelse, hvis den type køretøj, der skal godkendes, opfylder forskrifterne i dette regulativ som ændret ved ændringsserie 03.
  - 12.6. Indtil 48 måneder efter ikrafttrædelsesdatoen for ændringsserie 03 må ingen kontraherende part, som anvender dette regulativ, nægte at meddele national typegodkendelse til en type køretøj, der er godkendt efter forudgående ændringsserie til dette regulativ.
  - 12.7. Fra 48 måneder efter ikrafttrædelsesdatoen for ændringsserie 03 til dette regulativ kan kontraherende parter, som anvender dette regulativ, nægte den første nationale indregistrering (første ibrugtagning) af et køretøj, som ikke opfylder kravene i ændringsserie 03 til dette regulativ.
-

## 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 udragende dele, i henhold til regulativ nr. 26.

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

1. Motorkøretøjets firmanavn eller mærke: .....
2. Køretøjets type: .....
3. Fabrikantens navn og adresse: .....
4. Navn og adresse på fabrikantens eventuelle repræsentant: .....
5. Køretøjet indleveret til godkendelse den .....
6. Teknisk tjeneste, som forestår godkendelsesprøvningen: .....
7. Dato på prøvningsrapporten fra denne tjeneste: .....
8. Nummer på prøvningsrapporten fra denne tjeneste: .....
9. Godkendelse meddelt/nægtet/udvidet/inddraget <sup>(2)</sup> .....
10. Begrundelse(r) for eventuel udvidelse: .....
11. Godkendelsesmærkets placering på køretøjet: .....
12. Sted: .....
13. Dato: .....
14. Underskrift: .....
15. Fortegnelse over de dokumenter, som er indleveret til den administrative tjeneste, som har meddelt godkendelse, er vedføjet denne meddelelse og kan udleveres på begæring.

<sup>(1)</sup> Kendingsnummeret på den stat, som har meddelt/udvidet/nægtet/inddraget godkendelse (jf. regulativets bestemmelser om godkendelse).

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

## BILAG 2

## GODKENDELSESMÆRKERS UDFORMNING

## MODEL A

(Se punkt 4.1.4 og 4.2.4 i dette regulativ)

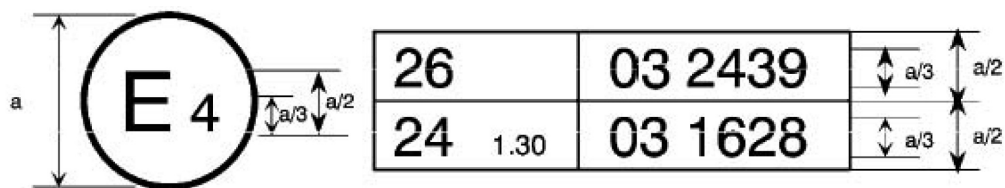


a = 8 mm min.

Ovenstående godkendelsesmærke, som er påført et køretøj, viser, at køretøjstypen er godkendt i Nederlandene (E4) i henhold til regulativ nr. 26 under godkendelsesnummer 032439. Godkendelsesnummerets første to cifre angiver, at regulativ nr. 26 allerede indeholdt ændringsserie 03, da godkendelse meddeltes.

## MODEL B

(Se punkt 4.1.5 i dette regulativ)



a = 8 mm min.

Ovenstående godkendelsesmærke, som er påført et køretøj, viser, at køretøjstypen er godkendt i Nederlandene (E4) i henhold til regulativ nr. 26 og regulativ nr. 24<sup>(1)</sup>. Godkendelsesnummerets to første to cifre angiver, at på godkendelsesdatoen indeholdt regulativ nr. 26 ændringsserie 03, og regulativ nr. 24 indeholdt ændringsserie 03.

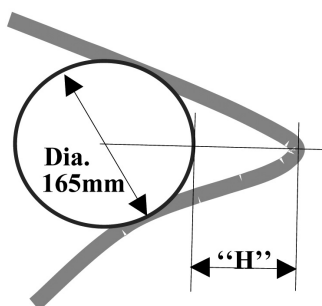
<sup>(1)</sup> Nummeret på det andet regulativ er kun givet som eksempel; den korrigerede absorptionskoefficient er 1,30 m-1.

## BILAG 3

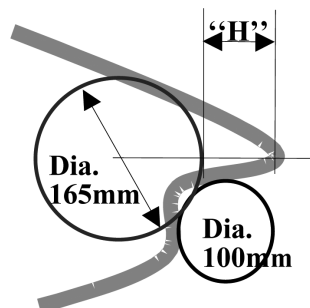
**Metoder til bestemmelse af målene på fremspring og mellemrum**

1. METODE TIL BESTEMMELSE AF FREMSPRING AF FALSE I KARROSSERPLADER
  - 1.1. Højden H af et fremspring bestemmes grafisk i forhold til omkredsen af en cirkel  $\varnothing$  165 mm, som indvendigt tangerer det udvendige omrids af den udvendige overflade på det sted, som skal kontrolleres.
  - 1.2. Højden H er den største værdi af afstanden, målt langs en ret linje gennem centrum af cirklen  $\varnothing$  165 mm, fra cirkelns omkreds til fremspringets ydre omrids (se figur 1).
  - 1.3. Når fremspringets form bevirker, at ingen del af det ydre omrids af den udvendige overflade på det undersøgte sted kan berøres udvendig fra af en cirkel  $\varnothing$  100 mm, antages overfladens omrids på dette sted at svare til det, der dannes af omkredsen af en cirkel  $\varnothing$  100 mm mellem de to punkter, hvor den berører det ydre omrids (se figur 2).
  - 1.4. Fabrikanten leverer de nødvendige snittegninger af den udvendige overflade til måling af højden af ovennævnte fremspring.

Figur 1



Figur 2

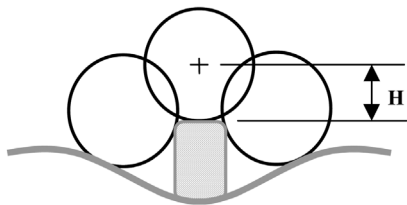


2. METODE TIL MÅLING AF UDRAGENDE KOMPONENTER MONTERET PÅ YDERFLADEN
  - 2.1. Målene på en udragende komponent, som er monteret på en konveks overflade, kan bestemmes enten direkte eller på en passende snittegning af den pågældende komponent i monteret stand.
  - 2.2. Kan målene på en udragende komponent, som er monteret på en ikke-konveks overflade, ikke bestemmes ved simpel måling, bestemmes de ved hjælp af den maksimale variation i afstanden mellem panelets referencelinje og centrum i en kugle  $\varnothing$  100 mm, der bevæges hen over den pågældende komponent i stadig kontakt med denne. Figur 3 viser et eksempel på anvendelse af denne metode.
3. METODE TIL MÅLING AF DET UDRAGENDE PARTI PÅ LYGTEAFSKÆRMNING OG LYGTEKRANSE
  - 3.1. Fremspringet i forhold til lygtens yderside måles vandret fra berøringspunktet for en kugle  $\varnothing$  100 mm som vist i figur 4.

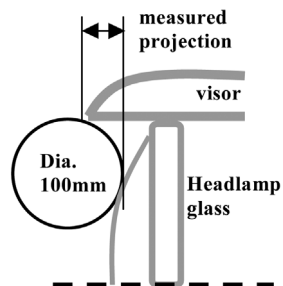
## 4. METODE TIL MÅLING AF MELLEMRUM ELLER AFSTAND MELLEM ELEMENTERNE I ET GITTER

- 4.1. Afstanden mellem gitterdele er afstanden mellem to planer, som går gennem kuglens berøringspunkter og er vinkelrette på forbindelseslinjen mellem berøringspunkterne. Figur 5 og 6 viser eksempler på anvendelse af denne metode.

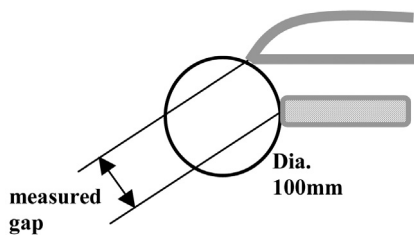
Figur 3



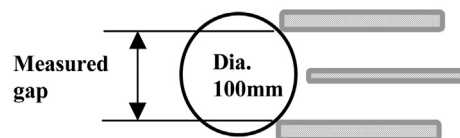
Figur 4



Figur 5



Figur 6



## Tegnforklaring

Dia. 100 mm = Ø 100 mm

measured projection = målt fremspring

visor = skygge

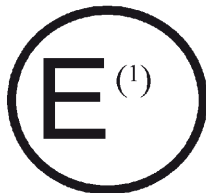
Headlamp glass = Forlygteglas

measured gap = Målt mellemrum

## BILAG 4

## 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 separat teknisk enhed bestående af en bagagebærer, en skiholder eller en radiomodetage- eller sendeantenne <sup>(2)</sup>

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

1. Firmanavn eller mærke: .....
2. Type: .....
3. Fabrikantens navn og adresse: .....
4. Navn og adresse på fabrikantens eventuelle repræsentant: .....
5. Karakteristika for den separate tekniske enhed: .....
6. Eventuelle begrænsninger i anvendelsen, og monteringsanvisning: .....
7. Et prøveeksemplar som foreskrevet for godkendelse af en separat teknisk enhed, er indleveret den: .....
8. Teknisk tjeneste, som foretager godkendelsesprøvning: .....
9. Dato på prøvningsrapporten fra denne tjeneste: .....
10. Nummer på prøvningsrapporten fra denne tjeneste: .....
11. Godkendelse af den separate tekniske enhed meddelt/nægtet/udvidet/inddraget <sup>(2)</sup> for bagagebærer(e), skiholder(e), radiomodetage- eller sendeantenne(t) <sup>(2)</sup> .....
12. Sted: .....
13. Dato: .....
14. Underskrift: .....
15. Fortegnelse over de dokumenter, som er indleveret til den administrative tjeneste, som har meddelt godkendelse, er vedføjet denne meddelelse og kan udleveres på begæring.

<sup>(1)</sup> Distinguishing number of the country which has granted/extended/refused/withdrawn approval (see approval provisions in the Regulation).

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











## 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>**

