

Voor het internationaal publiekrecht hebben alleen de originele VN/ECE-teksten rechtsgevolgen. Voor de status en de datum van inwerkingtreding van dit reglement, zie de recentste versie van VN/ECE-statusdocument TRANS/WP.29/343 op:
<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocsts.html>

Reglement nr. 18 van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (VN/ECE)
— Uniforme voorschriften voor de goedkeuring van motorvoertuigen wat de beveiliging ervan tegen onrechtmatig gebruik betreft

Bevat de volledige geldige tekst tot en met:

Supplement 2 op wijzigingenreeks 03 — Datum van inwerkingtreding: 15 oktober 2008

INHOUD

REGLEMENT

1. Toepassingsgebied
2. Definities
3. Goedkeuringsaanvraag
4. Goedkeuring
5. Algemene specificaties
6. Bijzondere specificaties
7. Wijziging van het voertuigtype en uitbreiding van de goedkeuring
8. Procedures voor de conformiteit van de productie
9. Sancties bij non-conformiteit van de productie
10. Definitieve stopzetting van de productie
11. Extra inrichtingen
12. Overgangsbepalingen
13. Naam en adres van de voor de uitvoering van de goedkeuringstests verantwoordelijke technische diensten en van de administratieve instanties

BIJLAGEN

- Bijlage 1 — Mededeling betreffende de goedkeuring, de uitbreiding, weigering of intrekking van de goedkeuring of de definitieve stopzetting van de productie van een voertuigtype wat de beveiliging ervan tegen onrechtmatig gebruik betreft krachtens Reglement nr. 18
- Bijlage 2 — Voorbeelden van de opstelling van goedkeuringsmerken
- Bijlage 3 — Procedure voor het testen van de duurzaamheid van beveiligingsinrichtingen die op de stuurinrichting werken

1. TOEPASSINGSGEBIED
 - 1.1. Dit reglement is van toepassing op motorvoertuigen met ten minste drie wielen, behalve die van de categorieën M₁ en N₁ ⁽¹⁾, wat de beveiliging ervan tegen onrechtmatig gebruik betreft.
 - 1.2. Voertuigen die zijn goedgekeurd overeenkomstig de bepalingen van deel I van Reglement nr. 116, worden geacht te voldoen aan dit reglement.
2. DEFINITIES

In dit reglement wordt verstaan onder:

 - 2.1. „goedkeuring van een voertuig”: de goedkeuring van een voertuigtype wat de beveiliging ervan tegen onrechtmatig gebruik betreft;
 - 2.2. „voertuigtype”: een groep motorvoertuigen van de categorieën M₂, M₃, N₂ en N₃ die onderling niet verschillen op essentiële punten zoals:

⁽¹⁾ Zoals gedefinieerd in bijlage 7 bij de geconsolideerde resolutie betreffende de constructie van voertuigen (R.E.3) (document TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend.2).

- 2.2.1. de typeaanduiding van de fabrikant;
- 2.2.2. de opstelling en het ontwerp van het onderdeel of de onderdelen van het voertuig waarop de beveiligingsinrichting werkt;
- 2.2.3. het type beveiligingsinrichting;
- 2.3. „beveiligingsinrichting”: een systeem om het onrechtmatig normaal starten van de motor of andere hoofdkrachtbron van het voertuig te voorkomen, in combinatie met ten minste één systeem ter vergrendeling van:
 - a) de stuurinrichting, of
 - b) de transmissie, of
 - c) het bedieningsorgaan van de versnellingsbak, of
 - d) de remmen.

Bij een systeem dat de remmen blokkeert, mag de deactivering ervan niet automatisch de remmen deblokken als dat niet de bedoeling is van de bestuurder;

2.4. „stuurinrichting”: het bedieningsorgaan van de stuurinrichting, de stuurkolom met toebehoren, de stuuras, het stuurhuis en alle andere onderdelen die de doeltreffendheid van de beveiligingsinrichting direct beïnvloeden;

2.5. „combinatie”: een van de specifiek ontworpen en vervaardigde varianten van een vergrendelingssysteem waarmee bij correcte activering het vergrendelingssysteem kan worden bediend;

2.6. „sleutel”: elke voorziening die ontworpen en vervaardigd is om een vergrendelingssysteem te bedienen dat zelf ontworpen en vervaardigd is om alleen door die voorziening te worden bediend.

3. GOEDKEURINGSAAHVRAAG

- 3.1. De goedkeuringsaanvraag voor een voertuigtype wat de beveiligingsinrichting tegen onrechtmatig gebruik ervan betreft, wordt door de fabrikant of door zijn daartoe gemachtigde vertegenwoordiger ingediend.
- 3.2. De aanvraag gaat vergezeld van de hieronder genoemde documenten in drievoud en van de volgende specifieke gegevens:
 - 3.2.1. een gedetailleerde beschrijving van het voertuigtype met betrekking tot de opstelling en het ontwerp van het orgaan of de unit waarop de beveiligingsinrichting werkt;
 - 3.2.2. tekeningen, op een passende schaal en voldoende gedetailleerd, van de beveiligingsinrichting en de montage ervan op het voertuig;
 - 3.2.3. een technische beschrijving van de inrichting.
- 3.3. Op verzoek van de voor de uitvoering van de goedkeuringstests verantwoordelijke technische dienst moet het volgende ter beschikking worden gesteld:
 - 3.3.1. een voor het goed te keuren voertuigtype representatief voertuig, alsmede
 - 3.3.2. de onderdelen van het voertuig die deze dienst van essentieel belang acht voor de in de punten 5 en 6 voorgeschreven controles.

4. GOEDKEURING

- 4.1. Als het voertuigtype dat voor goedkeuring krachtens dit reglement ter beschikking is gesteld, voldoet aan de voorschriften van de punten 5 en 6, wordt voor dat voertuigtype goedkeuring verleend.
- 4.2. Aan elk goedgekeurd type wordt een goedkeuringsnummer toegekend. De eerste twee cijfers (momenteel 03 voor wijzigingenreeks 03, die op 23 juni 2005 in werking is getreden) geven de wijzigingenreeks aan met de recentste belangrijke technische wijzigingen van het reglement op de datum van goedkeuring. Dezelfde overeenkomstsluitende partij mag hetzelfde nummer niet aan hetzelfde voertuigtype met een ander type of een anders gemonteerde beveiligingsinrichting, noch aan een ander voertuigtype toekennen.

- 4.3. Van de goedkeuring of de weigering van de goedkeuring van een voertuigtype krachtens dit reglement wordt aan de overeenkomstsluitende partijen die dit reglement toepassen, mededeling gedaan door middel van een formulier volgens het model in bijlage 1 en van tekeningen van de beveiligingsinrichting en de montage ervan die, in een formaat niet groter dan A4 (210 × 297 mm) of tot dat formaat gevouwen en op een passende schaal, door de aanvrager ter goedkeuring worden ingediend.
- 4.4. Op elk voertuig dat conform is met een krachtens dit reglement goedgekeurd voertuigtype, wordt op een opvallende en gemakkelijk bereikbare plaats die op het goedkeuringsformulier is gespecificeerd, een internationaal goedkeuringsmerk aangebracht. Dit merk bestaat uit:
- 4.4.1. een cirkel met daarin de letter E, gevolgd door het nummer van het land dat de goedkeuring heeft verleend ⁽¹⁾;
- 4.4.2. het nummer van dit reglement, gevolgd door de letter R, een liggend streepje en het goedkeuringsnummer, rechts van de in punt 4.4.1 genoemde cirkel.
- 4.5. Als het voertuig conform is met een voertuigtype dat op basis van een of meer aan de overeenkomst gehechte reglementen is goedgekeurd in het land dat krachtens dit reglement goedkeuring heeft verleend, hoeft het in punt 4.4.1 voorgeschreven symbool niet te worden herhaald; in dat geval worden de reglement- en goedkeuringsnummers en de aanvullende symbolen van alle reglementen op basis waarvan goedkeuring in datzelfde land is verleend, in verticale kolommen rechts van het in punt 4.4.1 voorgeschreven symbool vermeld.
- 4.6. Het goedkeuringsmerk moet goed leesbaar en onuitwisbaar zijn.
- 4.7. Het goedkeuringsmerk wordt dicht bij of op het door de fabrikant bevestigde gegevensplaatje van het voertuig aangebracht.
- 4.8. In bijlage 2 worden voorbeelden van de opstelling van het goedkeuringsmerk gegeven.
5. ALGEMENE SPECIFICATIES
- 5.1. De beveiligingsinrichting moet zo zijn ontworpen dat zij buiten werking moet worden gesteld om:
- 5.1.1. de motor met het normale bedieningsorgaan te kunnen starten; en
- 5.1.2. het voertuig te kunnen besturen, verplaatsen of op eigen kracht te doen voortbewegen.
- 5.1.3. Aan de voorschriften van punt 5.1 kan tegelijk met of vóór de in de punten 5.1.1 en 5.1.2 beschreven acties worden voldaan.
- 5.2. Aan de voorschriften van punt 5.1 moet worden voldaan door één sleutel eenmaal te bedienen.
- 5.3. Behalve in het in punt 6.1.5 bedoelde geval mag bij een systeem dat met een sleutel in een slot wordt bediend, de sleutel niet uit het slot kunnen worden genomen voordat de in punt 5.1 bedoelde beveiligingsinrichting in werking is getreden of is ingeschakeld.

⁽¹⁾ 1 voor Duitsland, 2 voor Frankrijk, 3 voor Italië, 4 voor Nederland, 5 voor Zweden, 6 voor België, 7 voor Hongarije, 8 voor Tsjechië, 9 voor Spanje, 10 voor Servië en Montenegro, 11 voor het Verenigd Koninkrijk, 12 voor Oostenrijk, 13 voor Luxemburg, 14 voor Zwitserland, 15 (niet gebruikt), 16 voor Noorwegen, 17 voor Finland, 18 voor Denemarken, 19 voor Roemenië, 20 voor Polen, 21 voor Portugal, 22 voor de Russische Federatie, 23 voor Griekenland, 24 voor Ierland, 25 voor Kroatië, 26 voor Slovenië, 27 voor Slowakije, 28 voor Wit-Rusland, 29 voor Estland, 30 (niet gebruikt), 31 voor Bosnië en Herzegovina, 32 voor Letland, 33 (niet gebruikt), 34 voor Bulgarije, 35 (niet gebruikt), 36 voor Litouwen, 37 voor Turkije, 38 (niet gebruikt), 39 voor Azerbeidzjan, 40 voor de voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië, 41 (niet gebruikt), 42 voor de Europese Gemeenschap (goedkeuring wordt verleend door de lidstaten door middel van hun respectieve ECE-symbool), 43 voor Japan, 44 (niet gebruikt), 45 voor Australië, 46 voor Oekraïne, 47 voor Zuid-Afrika, 48 voor Nieuw-Zeeland, 49 voor Cyprus, 50 voor Malta, 51 voor de Republiek Korea. De daaropvolgende nummers zullen worden toegekend aan andere landen in de chronologische volgorde waarin zij de Overeenkomst betreffende het aannemen van eenvormige technische voorschriften die van toepassing zijn op voertuigen op wielen, uitrustingsstukken en onderdelen die in een voertuig op wielen kunnen worden gemonteerd of gebruikt en de voorwaarden voor wederzijdse erkenning van overeenkomstig deze voorschriften verleende goedkeuringen ratificeren of tot deze overeenkomst toetreden. De aldus toegekende nummers zullen door de secretaris-generaal van de Verenigde Naties aan de overeenkomstsluitende partijen worden meegedeeld.

- 5.4. De in punt 5.1 bedoelde beveiligingsinrichting en de onderdelen van het voertuig waarop zij werkt, moeten zo zijn ontworpen dat deze niet snel en zonder de aandacht te trekken kunnen worden geopend, geneutraliseerd of vernield met bijvoorbeeld goedkope en gemakkelijk te verbergen gereedschappen, instrumenten of voorwerpen die voor het grote publiek gemakkelijk verkrijgbaar zijn.
- 5.5. De beveiligingsinrichting moet op het voertuig worden gemonteerd als originele uitrusting (d.w.z. de uitrusting die vóór de eerste verkoop in de kleinhandel door de voertuigfabrikant op het voertuig is geïnstalleerd). Zij moet zo zijn gemonteerd dat zij, zelfs als de behuizing ervan is verwijderd, in vergrendelde toestand alleen met speciaal gereedschap kan worden gedemonteerd. Als de beveiligingsinrichting zou kunnen worden geneutraliseerd door schroeven te verwijderen, moeten deze schroeven, tenzij zij onverwijderbaar zijn, door delen van de vergrendelde beveiligingsinrichting worden bedekt.
- 5.6. Het met een sleutel bediende vergrendelingssysteem moet ten minste 1 000 verschillende combinaties bieden of evenveel als er jaarlijks voertuigen worden gebouwd, als het er minder dan 1 000 zijn. Bij voertuigen van hetzelfde type bedraagt de gebruiksfrequentie van elke combinatie ongeveer 1 op 1 000.
- 5.7. De sleutel en het slot mogen niet zichtbaar gecodeerd zijn.
- 5.8. Het slot moet zo zijn ontworpen, vervaardigd en gemonteerd dat de cilinder ervan in vergrendelde stand niet kan worden verdraaid door er met iets anders dan de bijpassende sleutel een koppel van minder dan 2,45 Nm op uit te oefenen, en
- 5.8.1. dat zich bij cilinders met sluitstiften niet meer dan twee identieke, in dezelfde richting werkende sluitstiften naast elkaar bevinden en dat een slot niet meer dan 60 % identieke sluitstiften bevat;
- 5.8.2. dat zich bij cilinders met schijven niet meer dan twee identieke, in dezelfde richting werkende schijven naast elkaar bevinden en dat een slot niet meer dan 50 % identieke schijven bevat.
- 5.9. Beveiligingsinrichtingen moeten zo zijn dat er, wanneer het voertuig in beweging is, geen risico bestaat dat zij per ongeluk worden vergrendeld en dat daardoor met name de veiligheid in gevaar kan worden gebracht.
- 5.9.1. Beveiligingsinrichtingen tegen onrechtmatig gebruik mogen niet kunnen worden geactiveerd zonder eerst de bediening van de motor stop te zetten en vervolgens een handeling uit te voeren die geen ononderbroken voortzetting van de stopzetting van de motor is, of zonder eerst de bediening van de motor stop te zetten wanneer het voertuig met geactiveerde parkeerrem stilstaat of de snelheid van het voertuig niet meer dan 4 km/h bedraagt.
- 5.9.2. Beveiligingsinrichtingen die op de stuurinrichting, de transmissie, het bedieningsorgaan van de versnellingsbak of de remmen werken en die bij het verwijderen van de sleutel worden geactiveerd, mogen pas in werking treden wanneer de sleutel ten minste 2 mm is verplaatst of moeten voorzien zijn van een veiligheid om te voorkomen dat de sleutel per ongeluk geheel of gedeeltelijk uit het slot wordt genomen.
- 5.9.3. De punten 5.8, 5.8.1 of 5.8.2, en 5.9.2 zijn alleen van toepassing op inrichtingen met mechanische sleutels.
- 5.10. Bekrachtiging mag alleen worden gebruikt om de vergrendeling of ontgrendeling van de beveiligingsinrichting te activeren. De inrichting mag alleen met mechanische middelen in haar bedrijfsstand worden gehouden.
- 5.11. De voertuigmotor mag niet op de gebruikelijke wijze kunnen worden gestart, zolang de beveiligingsinrichting is geactiveerd.
- 5.12. Beveiligingsinrichtingen tegen onrechtmatig gebruik die het deblokken van de remmen van het voertuig verhinderen, zijn alleen toegestaan als de werkende delen van de remmen door een zuiver mechanische voorziening in een vergrendelde stand worden gehouden. In dat geval zijn de voorschriften van punt 5.11 niet van toepassing.
- 5.13. Als de beveiligingsinrichting voorzien is van een waarschuwingssysteem voor de bestuurder, moet dit in werking treden wanneer het portier aan de bestuurderszijde wordt geopend, tenzij de beveiligingsinrichting is geactiveerd en de sleutel door de bestuurder uit het slot is genomen.

6. BIJZONDERE SPECIFICATIES

Behalve aan de algemene specificaties van punt 5 moet de beveiligingsinrichting ook voldoen aan de volgende bijzondere voorwaarden:

- 6.1. Beveiligingsinrichtingen die op de stuurinrichting werken
 - 6.1.1. Een beveiligingsinrichting die op de stuurinrichting werkt, moet de stuurinrichting blokkeren.
 - 6.1.2. Als de beveiligingsinrichting is ingeschakeld, mag de werking ervan niet kunnen worden ver hinderd.
 - 6.1.3. Na 2 500 vergrendelingscycli in elke richting van de in bijlage 3 beschreven duurzaamheidstest moet de beveiligingsinrichting nog steeds aan de voorschriften van de punten 5.9, 6.1.1, 6.1.2 en 6.1.4 voldoen.
 - 6.1.4. De geactiveerde beveiligingsinrichting moet sterk genoeg zijn om, zonder schade aan de stuurinrichting waardoor de veiligheid in gevaar kan worden gebracht, een statische belasting van de as van de stuurkolom met een koppel van 200 Nm in beide richtingen te doorstaan.
 - 6.1.5. Als bij de beveiligingsinrichting de sleutel uit het slot kan worden genomen in een andere stand dan die waarin de stuurinrichting wordt vergrendeld, moet zij zo zijn ontworpen dat de handeling die nodig is om de inrichting in die stand te zetten en de sleutel uit het slot te nemen, niet door onachtzaamheid kan plaatsvinden.
- 6.2. Beveiligingsinrichtingen tegen onrechtmatig gebruik die op de transmissie of de remmen werken
 - 6.2.1. Een beveiligingsinrichting die op de transmissie werkt, moet het draaien van de aangedreven wielen van het voertuig verhinderen.
 - 6.2.2. Een beveiligingsinrichting tegen onrechtmatig gebruik die op de remmen werkt, moet ten minste één wiel aan weerszijden van ten minste één as remmen.
 - 6.2.3. Als de beveiligingsinrichting is ingeschakeld, mag de werking ervan niet kunnen worden ver hinderd.
 - 6.2.4. De transmissie of de remmen mogen niet door onachtzaamheid kunnen worden geblokkeerd wanneer de sleutel zich in het slot van de beveiligingsinrichting tegen onrechtmatig gebruik bevindt, zelfs niet wanneer de inrichting die het starten van de motor verhindert, in werking is getreden of is ingeschakeld. Dit geldt niet als aan de voorschriften van punt 6.2 wordt voldaan door inrichtingen die ook voor een ander doel worden gebruikt, en als de vergrendeling onder de bovengenoemde voorwaarden noodzakelijk is voor deze extra functie (bv. een elektrische parkeerrem).
 - 6.2.5. De beveiligingsinrichting moet zo zijn ontworpen en vervaardigd dat zij naar behoren blijft functioneren, zelfs bij een zekere mate van slijtage als gevolg van de 2 500 vergrendelingscycli in elke richting. Bij een beveiligingsinrichting die op de remmen werkt, geldt dit voor elk mechanisch of elektrisch onderdeel van de inrichting.
 - 6.2.6. Als bij de beveiligingsinrichting de sleutel uit het slot kan worden genomen in een andere stand dan die waarin de transmissie of de remmen worden geblokkeerd, moet zij zo zijn ontworpen dat de handeling die nodig is om die stand te bereiken en de sleutel uit het slot te nemen, niet door onachtzaamheid kan plaatsvinden.
 - 6.2.7. Een beveiligingsinrichting die op de transmissie werkt, moet sterk genoeg zijn om, zonder schade waardoor de veiligheid in gevaar kan worden gebracht, een statische belasting in beide richtingen te doorstaan met een koppel dat 50 % groter is dan het maximumkoppel dat normaliter op de transmissie kan worden uitgeoefend. Bij het bepalen van de waarde van dit testkoppel moet geen rekening worden gehouden met het maximumkoppel van de motor, maar met het maximumkoppel dat door de koppeling of door de automatische versnellingsbak kan worden overgebracht.
 - 6.2.8. Bij een voertuig met een beveiligingsinrichting die op de remmen werkt, moet de inrichting het beladen voertuig op een op- of neerwaartse helling van 18 % in stilstand kunnen houden.
 - 6.2.9. Bij een voertuig met een beveiligingsinrichting die op de remmen werkt, mogen de voorschriften van dit reglement niet worden gezien als een afwijking van de voorschriften van Reglement nr. 13 of 13-H, zelfs niet in geval van een defect.
- 6.3. Beveiligingsinrichtingen die op het bedieningsorgaan van de versnellingsbak werken
 - 6.3.1. Een beveiligingsinrichting die op het bedieningsorgaan van de versnellingsbak werkt, moet elke verandering van versnelling kunnen verhinderen.

- 6.3.2. Bij handgeschakelde versnellingsbakken mag de versnellingspook alleen in de achteruitstand kunnen worden vergrendeld; daarnaast is vergrendeling in de vrije stand toegestaan.
- 6.3.3. Bij automatische versnellingsbakken met een parkeerstand mag het mechanisme alleen in deze stand kunnen worden vergrendeld; daarnaast is vergrendeling in de vrije stand en/of in de achteruitstand toegestaan.
- 6.3.4. Bij automatische versnellingsbakken zonder parkeerstand mag het mechanisme alleen in de volgende standen kunnen worden vergrendeld: vrij en/of achteruit.
- 6.3.5. De beveiligingsinrichting moet zo zijn ontworpen en vervaardigd dat zij naar behoren blijft functioneren, zelfs bij een zekere mate van slijtage als gevolg van de 2 500 vergrendelingscycli in elke richting.

7. WIJZIGING VAN HET VOERTUIGTYPE EN UITBREIDING VAN DE GOEDKEURING

- 7.1. Elke wijziging van het voertuigtype wordt meegedeeld aan de administratieve instantie die dat voertuigtype heeft goedgekeurd.

Deze instantie kan dan:

- 7.1.1. oordelen dat de wijzigingen waarschijnlijk geen noemenswaardig nadelig effect zullen hebben en dat de beveiligingsinrichtingen in ieder geval nog steeds aan de voorschriften voldoen; of
- 7.1.2. de voor de uitvoering van de tests verantwoordelijke technische dienst om een aanvullend rapport verzoeken.
- 7.2. De overeenkomstsluitende partijen die dit reglement toepassen, worden volgens de procedure van punt 4.3 op de hoogte gebracht van de bevestiging of weigering van de goedkeuring, waarbij de wijzigingen worden meegedeeld.
- 7.3. De bevoegde instantie die de goedkeuring uitbreidt, kent een volgnummer toe aan elk mededelingenformulier dat voor een dergelijke uitbreiding wordt opgesteld.

8. PROCEDURES VOOR DE CONFORMITEIT VAN DE PRODUCTIE

Voor de controle van de conformiteit van de productie gelden de procedures van aanhangsel 2 van de overeenkomst (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2), met inachtneming van de volgende bepalingen:

- 8.1. voertuigen die wat hun beveiligingsinrichting tegen onrechtmatig gebruik betreft krachtens dit reglement zijn goedgekeurd, moeten zo zijn vervaardigd dat zij conform zijn met het goedgekeurde type door te voldoen aan de voorschriften van de punten 5 en 6.

9. SANCTIES BIJ NON-CONFORMITEIT VAN DE PRODUCTIE

- 9.1. De krachtens dit reglement voor een voertuigtype verleende goedkeuring kan worden ingetrokken indien niet aan de voorschriften van punt 8 is voldaan.
- 9.2. Indien een overeenkomstsluitende partij die dit reglement toepast een eerder verleende goedkeuring intrekt, stelt zij de andere overeenkomstsluitende partijen die dit reglement toepassen daarvan onmiddellijk in kennis door middel van een mededelingenformulier volgens het model in bijlage 1.

10. DEFINITIEVE STOPZETTING VAN DE PRODUCTIE

Indien de houder van de goedkeuring de productie van een krachtens dit reglement goedgekeurd voertuigtype definitief stopzet, stelt hij de instantie die de goedkeuring heeft verleend daarvan in kennis. Zodra deze instantie de desbetreffende kennisgeving heeft ontvangen, stelt zij de andere overeenkomstsluitende partijen die dit reglement toepassen daarvan in kennis door middel van een mededelingenformulier volgens het model in bijlage 1.

11. EXTRA INRICHTINGEN

11.1. Krachtens dit reglement kan goedkeuring worden verleend voor een beveiligingsinrichting met een extra akoestische of visuele alarmsignaalinrichting of voor de facultatieve montage van extra beveiligingsinrichtingen tegen onrechtmatig gebruik van het voertuig, op voorwaarde dat deze apart moeten worden geactiveerd; voor de overeenkomstsluitende partijen die dit reglement toepassen, vormen de bepalingen van artikel 3 van de overeenkomst waaraan dit reglement is gehecht, geen beletsel om dergelijke extra inrichtingen op door hen geregistreerde voertuigen te verbieden.

11.2. Als de beveiligingsinrichting voorzien is van een externe akoestische en/of visuele alarmsignaalinrichting, moeten de door de alarmsignaalinrichting voortgebrachte signalen kort zijn en na maximaal 30 seconden automatisch stoppen; zij mogen alleen opnieuw beginnen als de beveiligingsinrichting opnieuw in werking wordt gesteld. Voorts,

11.2.1. als het signaal akoestisch is, mag het worden voortgebracht door de geluidssignaalinrichting die normaliter op het voertuig is gemonteerd;

11.2.2. als het signaal visueel is,

11.2.2.1. mag het alleen door het knipperen van de dimlichten van het voertuig worden voortgebracht, of

11.2.2.2. moet het voldoen aan de punten 11.2.2.2.1 en 11.2.2.2.2.

11.2.2.2.1. Duur van het optische signaal

Na activering van het alarm houdt het optische signaal minstens 25 seconden en hoogstens 5 minuten aan. Bij uitschakeling van het alarmsysteem stopt het signaal onmiddellijk.

11.2.2.2.2. Type optisch signaal

Knipperen van alle richtingaanwijzers en/of de verlichting van de passagiersruimte van het voertuig, met inbegrip van alle lampen in hetzelfde elektrische circuit.

Herhalingsfrequentie 2 ± 1 Hz

Signalen die niet synchroon zijn met het geluidssignaal, zijn ook toegestaan.

Inschakelduur = uitschakelduur ± 10 %.

12. OVERGANGSBEPALINGEN

Geen enkele overeenkomstsluitende partij die dit reglement toepast, mag een voertuigtype van een andere categorie dan M₁ en N₁ weigeren dat krachtens de wijzigingenreeksen 01 en 02 van dit reglement is goedgekeurd.

13. NAAM EN ADRES VAN DE VOOR DE UITVOERING VAN DE GOEDKEURINGSTESTS VERANTWOORDELIJKE TECHNISCHE DIENSTEN EN VAN DE ADMINISTRATIEVE INSTANTIES

De overeenkomstsluitende partijen die dit reglement toepassen, delen het secretariaat van de Verenigde Naties de naam en het adres mee van de technische diensten die voor de uitvoering van de goedkeuringstests verantwoordelijk zijn, en van de administratieve instanties die goedkeuring verlenen en waaraan de in andere landen afgegeven certificaten betreffende de goedkeuring of de uitbreiding, weigering of intrekking van de goedkeuring moeten worden toegezonden.

BIJLAGE 1

MEDEDELING

(Maximumformaat: A4 (210 × 297 mm))



afgegeven door: Naam van de instantie:

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

betreffende de ⁽²⁾: GOEDKEURING
UITBREIDING VAN DE GOEDKEURING
WEIGERING VAN DE GOEDKEURING
INTREKKING VAN DE GOEDKEURING
DEFINITIEVE STOPZETTING VAN DE PRODUCTIE

van een voertuigtype wat de beveiliging ervan tegen onrechtmatig gebruik betreft krachtens Reglement nr. 18.

Goedkeuring nr.: Uitbreiding nr.:

1. Handelsnaam of merk van het motorvoertuig:
2. Voertuigtype:
3. Naam en adres van de fabrikant:
4. Eventueel naam en adres van de vertegenwoordiger van de fabrikant:
5. Korte beschrijving van de beveiligingsinrichting, de montage ervan en het voertuigonderdeel of de functie waarop het werkt (behalve het starten van de motor), bv. stuurinrichting/bedieningsorgaan van de versnellingsbak/transmissie ⁽²⁾:
6. Het voertuig is bovendien voorzien van een akoestische/visuele ⁽²⁾ alarmsignaalinrichting van het volgende type:
7. Voertuig voor goedkeuring ter beschikking gesteld op:
8. Technische dienst die verantwoordelijk is voor de uitvoering van goedkeuringstests:
9. Datum van het door die dienst afgegeven rapport:
10. Nummer van het door die dienst afgegeven rapport:
11. Goedkeuring verleend/uitgebreid/geweigerd/ingetrokken ⁽²⁾
12. Reden(en) voor uitbreiding van de goedkeuring:
13. Plaats van het goedkeuringsmerk op het voertuig:

14. Plaats:
15. Datum:
16. Handtekening:
17. Hierbij is een lijst gevoegd van op verzoek verkrijgbare dossiers met bovenstaand goedkeuringsnummer die zijn ingediend bij de administratieve instantie die de typegoedkeuring heeft verleend.

⁽¹⁾ Nummer van het land dat de goedkeuring heeft verleend/uitgebreid/geweigerd/ingetrokken (zie de desbetreffende voorschriften van het reglement).

⁽²⁾ Doorhalen wat niet van toepassing is.

BIJLAGE 2

VOORBEELDEN VAN DE OPSTELLING VAN GOEDKEURINGSMERKEN

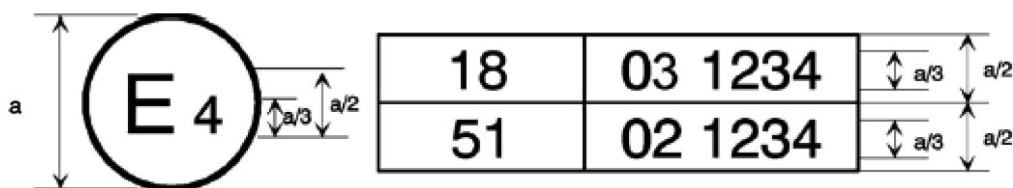
MODEL A



$a = \text{min. } 8 \text{ mm}$

Bovenstaand goedkeuringsmerk, aangebracht op een voertuig, geeft aan dat het type in kwestie in Nederland (E 4) krachtens Reglement nr. 18 is goedgekeurd onder nummer 031234. De eerste twee cijfers (03) van het goedkeuringsnummer geven aan dat de goedkeuring is verleend volgens de voorschriften van Reglement nr. 18, met inbegrip van wijzigingenreeks 03.

MODEL B



$a = \text{min. } 8 \text{ mm}$

Bovenstaand goedkeuringsmerk, aangebracht op een voertuig, geeft aan dat het type in kwestie in Nederland (E 4) is goedgekeurd krachtens de Reglementen nr. 18 en nr. 51 ⁽¹⁾. De eerste twee cijfers van de goedkeuringsnummers geven aan dat, op de datum waarop deze goedkeuringen zijn verleend, in Reglement nr. 18 wijzigingenreeks 03 en in Reglement nr. 51 wijzigingenreeks 02 was opgenomen.

⁽¹⁾ Het tweede nummer dient alleen ter illustratie.

BIJLAGE 3

PROCEDURE VOOR HET TESTEN VAN DE DUURZAAMHEID VAN BEVEILIGINGSINRICHTINGEN DIE OP DE STUURINRICHTING WERKEN**1. TESTAPPARATUUR**

De testapparatuur bestaat uit:

- 1.1. een testbank waarop een exemplaar van de stuurinrichting met de in punt 2.3 van dit reglement gedefinieerde beveiligingsinrichting kan worden gemonteerd;
- 1.2. een middel om de beveiligingsinrichting met behulp van de sleutel te activeren en te deactiveren;
- 1.3. een middel om de stuuras ten opzichte van de beveiligingsinrichting te verdraaien.

2. TESTMETHODE

- 2.1. Een exemplaar van de stuurinrichting met de beveiligingsinrichting wordt op de in punt 1.1 bedoelde testbank bevestigd.
- 2.2. Eén cyclus van de testprocedure omvat de volgende stappen:
 - 2.2.1. Startpositie. De beveiligingsinrichting wordt gedeactiveerd en de stuuras wordt gedraaid in een stand waarin de beveiligingsinrichting niet in werking kan treden, tenzij zij van een type is waarbij vergrendeling in gelijk welke stand van de stuurinrichting mogelijk is.
 - 2.2.2. Inschakeling. De beveiligingsinrichting wordt met de sleutel van de gedeactiveerde in de geactiveerde stand gezet.
 - 2.2.3. ⁽¹⁾ Geactiveerd. De stuuras wordt zo gedraaid dat daarop, op het ogenblik dat de beveiligingsinrichting in werking treedt, een koppel van $5,85 \pm 0,25$ Nm wordt uitgeoefend.
 - 2.2.4. Gedeactiveerd. De beveiligingsinrichting wordt op de normale wijze gedeactiveerd, waarbij het koppel tot nul wordt teruggebracht om de ontgrendeling te vergemakkelijken.
 - 2.2.5. ⁽¹⁾ Terug naar startpositie. De stuuras wordt gedraaid in een stand waarin de beveiligingsinrichting niet in werking kan treden.
 - 2.2.6. Draaiing in tegenovergestelde richting. Herhaal de in de punten 2.2.2, 2.2.3, 2.2.4 en 2.2.5 beschreven stappen, maar in de tegenovergestelde draairichting van de stuuras.
 - 2.2.7. Het tijdsinterval tussen twee opeenvolgende vergrendelingen van de inrichting moet ten minste 10 s bedragen.
- 2.3. De slijtagecyclus wordt zoveel malen herhaald als is vermeld in punt 6.1.3 van dit reglement.

⁽¹⁾ Indien de beveiligingsinrichting in alle standen van de stuurinrichting kan worden vergrendeld, hoeven de in de punten 2.2.3 en 2.2.5 bedoelde handelingen niet te worden verricht.