

RICHTLIJN VAN DE RAAD

van 17 december 1973

inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten betreffende de inrichtingen ter beveiliging tegen het gebruik van motorvoertuigen door onbevoegden

(74/61/EEG)

DE RAAD VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap, inzonderheid op artikel 100,

Gezien het voorstel van de Commissie,

Gezien het advies van het Europese Parlement ⁽¹⁾,Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité ⁽²⁾,

Overwegende dat de technische voorschriften, waaraan motorvoertuigen krachtens de nationale wetgevingen moeten voldoen, onder andere betrekking hebben op de inrichting ter beveiliging tegen het gebruik door onbevoegden;

Overwegende dat deze voorschriften van Lid-Staat tot Lid-Staat verschillen; dat het derhalve noodzakelijk is dat alle Lid-Staten dezelfde voorschriften aannemen, hetzij ter aanvulling, hetzij in plaats van hun huidige regeling, met name ten einde voor ieder type voertuig de E.E.G.-goedkeuringsprocedure van de richtlijn van de Raad van 6 februari 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan ⁽³⁾ te kunnen invoeren;Overwegende dat het wenselijk is, voor wat de hoofdzaken betreft, de technische voorschriften over te nemen welke zijn aanvaard door de Economische Commissie voor Europa van de V.N. als neergelegd in Reglement nr. 18 („Eenvormige voorschriften betreffende de goedkeuring van voertuigen voor wat betreft de beveiliging tegen het gebruik daarvan door onbevoegden”) ⁽⁴⁾, welk reglement is gehecht aan het akkoord van 20 maart 1958 inzake de aanvaarding van uniforme voorwaarden voor goedkeuring en

wederzijdse erkenning van de goedkeuring van toebehoren en onderdelen van motorvoertuigen,

HEEFT DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Onder voertuig wordt in deze richtlijn verstaan ieder motorvoertuig, met of zonder carrosserie, op ten minste vier wielen, en met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van meer dan 25 km per uur, dat bestemd is om aan het wegverkeer deel te nemen, met uitzondering van voertuigen die zich over rails bewegen, landbouwtrekkers, landbouwmachines en toestellen voor openbare werken.

Artikel 2

De Lid-Staten mogen de E.E.G.-goedkeuring of de nationale goedkeuring van een voertuig niet weigeren om redenen in verband met de inrichting ter beveiliging tegen het gebruik door onbevoegden, indien deze inrichting voldoet aan de voorschriften van bijlage I.

Artikel 3

De Lid-Staten mogen de verkoop, de inschrijving, het in het verkeer brengen of het gebruik van voertuigen niet weigeren of verbieden om redenen in verband met de inrichting ter beveiliging tegen het gebruik door onbevoegden, indien deze inrichting voldoet aan de voorschriften van bijlage I.

Artikel 4

De Lid-Staat die de goedkeuring heeft verleend, treft de nodige maatregelen om in kennis te worden gesteld van elke wijziging van en der in bijlage I, punt 2.2 genoemde onderdelen of kenmerken. De bevoegde autoriteiten van deze Lid-Staat beoordelen of op het gewijzigde voertuig nieuwe proeven moeten worden verricht en of daarom een nieuw keuringsrapport moet worden opgesteld. Indien uit de proeven blijkt dat niet aan de voorschriften van deze

⁽¹⁾ PB nr. C 112 van 27. 10. 1972, blz. 16.⁽²⁾ PB nr. C 60 van 26. 7. 1973, blz. 12.⁽³⁾ PB nr. L 42 van 23. 2. 1970, blz. 1.⁽⁴⁾ Document CEE van Genève E/ECE/324 — E/ECE/TRANS/505/Rev. Add. 17.

richtlijn is voldaan, wordt de wijziging niet toegestaan.

Artikel 5

De wijzigingen die noodzakelijk zijn om de voorschriften van de bijlagen I en II aan te passen aan de technische vooruitgang, worden vastgesteld overeenkomstig de procedure van artikel 13 van de richtlijn van de Raad van 6 februari 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan.

Artikel 6

1. Binnen achttien maanden na kennisgeving van deze richtlijn voeren de Lid-Staten de nodige maatregelen in om aan het bepaalde in deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie hiervan onmiddellijk in kennis.

2. De Lid-Staten zien erop toe dat de tekst van alle belangrijke bepalingen van hun nationale wetgeving die zij aanvaarden op het gebied waarop deze richtlijn van toepassing is, ter kennis van de Commissie wordt gebracht.

Artikel 7

Deze richtlijn is gericht tot de Lid-Staten.

Gedaan te Brussel, 17 december 1973.

Voor de Raad

De Voorzitter

I. NØRGAARD

BIJLAGE I⁽¹⁾VOORSCHRIFT, DEFINITIES, E.E.G.-GOEDKEURINGSAAHVRAAG,
E.E.G.-GOEDKEURING, ALGEMENE SPECIFICATIES, BIJZONDERE SPECIFICATIES

1. VOORSCHRIFT

Elk voertuig van de categorieën M_1 en N_1 (waarvan de definitie voorkomt in bijlage I van de richtlijn van 6 februari 1970) moet voorzien zijn van een inrichting ter beveiliging tegen het gebruik door onbevoegden. Voor de andere categorieën voertuigen is de montage van deze inrichting facultatief.

2. DEFINITIES

In deze richtlijn wordt verstaan onder

(2.1.)

2.2. „type voertuig” wat betreft de beveiliging tegen het gebruik door onbevoegden, de motorvoertuigen die onderling geen essentiële verschillen vertonen; deze verschillen kunnen met name betrekking hebben op de volgende punten:

2.2.1. benaming van het voertuigtype door de fabrikant,

2.2.2. plaatsing en constructie van het onderdeel of de onderdelen van het voertuig waarop de beveiligingsinrichting werkt,

2.2.3. type van de beveiligingsinrichting;

2.3. „beveiligingsinrichting”, het geheel van de delen die het gebruik van het voertuig door onbevoegden moeten verhinderen. De beveiligingsinrichting bestaat uit een combinatie van een inrichting die het op de normale wijze starten van de motor verhindert met een van de volgende inrichtingen:

— inrichting werkend op de stuurinrichting,

— inrichting werkend op de bediening van het versnellingsmechanisme,

— inrichting werkend op de overbrenging,

— inrichting waardoor de motor niet kan werken.

2.3.1. Als „beveiligingsinrichtingen” worden niet beschouwd de inrichtingen die uitsluitend het lossen van de remmen van het voertuig verhinderen;

(2.4.)

2.5. „stuurinrichting”, het stuur, de stuurkolom en de samenstellende delen daarvan, de stuuras, het stuurhuis, alsmede alle overige delen zoals die welke bestemd zijn om mede de energie op te nemen bij een stoot tegen het stuur.

3. E.E.G.-GOEDKEURINGSAAHVRAAG

3.1. De goedkeuringsaanvraag voor een voertuigtype voor wat betreft de inrichting ter beveiliging tegen het gebruik door onbevoegden wordt ingediend door de fabrikant van het voertuig of diens gevolmachtigde.

3.2. De aanvraag moet vergezeld gaan van de hierna te noemen stukken, in drievoud en van de volgende aanwijzingen:

⁽¹⁾ De tekst van de bijlage is voor wat de hoofdzaken betreft analoog aan die van Reglement nr. 18 van de Economische Commissie voor Europa van de V.N.; in het bijzonder de onderverdelingen zijn dezelfde. Indien een punt van Reglement nr. 18 niet in de onderhavige richtlijn is opgenomen, is daarom het nummer ervan pro memoria tussen haakjes aangegeven.

- 3.2.1. gedetailleerde beschrijving van het voertuigtype voor wat betreft de plaatsing en constructie van de bediening of van het orgaan waarop de beveiligingsinrichting werkt;
- 3.2.2. tekeningen van de beveiligingsinrichting en van de montage op het voertuig; zij moeten op een passende schaal zijn uitgevoerd en voldoende gedetailleerd zijn;
- 3.2.3. technische beschrijving van de inrichting.
- 3.3. Aan de technische dienst die met de goedkeuringsproeven is belast, moet ter beschikking worden gesteld:
 - 3.3.1. een voertuig dat representatief is voor het te keuren voertuigtype,
 - 3.3.2. op verzoek van bovenbedoelde technische dienst, de onderdelen van het voertuig die deze dienst als essentieel beschouwt voor de in de punten 5 en 6 voorgeschreven controles.

4. E.E.G.-GOEDKEURING

(4.1.)

(4.2.)

- 4.3. Een formulier zoals weergegeven in bijlage II dient bij het E.E.G.-keuringsformulier te worden gevoegd.

(4.4.)

(4.4.1.)

(4.4.2.)

(4.5.)

(4.6.)

5. ALGEMENE SPECIFICATIES

- 5.1. De beveiligingsinrichting moet zodanig zijn uitgevoerd dat het noodzakelijk is deze buiten werking te stellen:
 - 5.1.1. voor het op normale wijze starten van de motor,
 - 5.1.2. voor het in voorwaartse richting rijden of verplaatsen van het voertuig op eigen kracht.
- 5.2. Indien de inrichting in werking is gesteld mogen de onderdelen hiervan die noodzakelijk zijn om aan de voorwaarde genoemd in punt 5.1.2 te voldoen, niet met behulp van eenvoudige hulpmiddelen kunnen worden geneutraliseerd.
- 5.3. De motor mag alleen kunnen worden gestart en aan de in punt 5.1 vermelde eisen mag alleen kunnen worden voldaan door middel van één sleutel waarmee een enkel slot in werking kan worden gesteld; behalve in het geval vermeld in punt 6.1.6, mag de sleutel niet volledig uit het slot kunnen worden genomen zonder dat de in punt 5.1 bedoelde beveiligingsinrichting in werking wordt gesteld of gespannen.
- 5.4. De in punt 5.1 vermelde beveiligingsinrichting moet zodanig zijn ontworpen dat het niet mogelijk is deze op snelle wijze en zonder de aandacht te trekken te openen, buiten werking te stellen of te vernielen.
- 5.5. De beveiligingsinrichting dient een uitrustingsstuk te zijn dat blijvend op het voertuig wordt gemonteerd. De inrichting moet op zodanige wijze zijn bevestigd dat, wanneer deze vergrendeld is, demontage alleen mogelijk is met behulp van speciaal gereedschap, ook wanneer de verschillende delen van de bekleding zijn verwijderd. Indien het mogelijk is de beveiligingsinrichting te neutraliseren door bepaalde schroeven te verwijderen, moeten deze schroeven, voor zover zij niet onverwijderbaar zijn, bedekt worden door delen van de beveiligingsinrichting wanneer deze is vergrendeld.
- 5.6. Het slot dient stevig aan de beveiligingsinrichting te zijn bevestigd.

- 5.7. De gebruikte sloten moeten ten minste 1000 verschillende combinatiemogelijkheden bezitten, d.w.z. dat met een sleutel voor een bepaalde combinatie gemiddeld slechts een slot op 1000 exemplaren mag kunnen worden geopend. Bij eenzelfde voertuigtype moet de gebruiksfrequentie van een bepaalde combinatie ongeveer 1 op 1000 bedragen.
- 5.8. De beveiligingsinrichtingen moeten zodanig zijn ontworpen dat er bij een rijdend voertuig geen gevaar bestaat dat de inrichting toevallig wordt geblokkeerd waardoor de veiligheid in gevaar kan worden gebracht.
- 5.9. Indien voor het in werking stellen van de beveiligingsinrichting nog een andere kracht noodzakelijk is dan de fysieke kracht van de bestuurder, mag deze uitsluitend worden ingeschakeld voor de vergrendelings- of ontgrendelingsbediening van de inrichting. Om de beveiligingsinrichting in een bepaalde stand te houden mogen alleen zuiver mechanische hulpmiddelen worden toegepast.
- 5.10. De beveiligingsinrichting mag voorzien zijn van een extra niet-ingebouwde akoestische alarmsignaalinrichting welke in werking treedt bij een poging de beveiligingsinrichting te openen, buiten werking te stellen met andere middelen dan de daarvoor speciaal bestemde sleutel of te vernielen; de geluidssignalen moeten kort zijn en na hoogstens 30 seconden automatisch ophouden totdat eventuele nieuwe pogingen worden ondernomen om de beveiliging te forceren. De geluidssignalen moeten worden voortgebracht door de normale geluidssignaalinrichting van het voertuig.

(5.10.1.)

(5.10.2.)

6. BIJZONDERE SPECIFICATIES

Behalve aan de algemene voorschriften vermeld in punt 5, moet de beveiligingsinrichting, indien deze werkt op de besturing, op de overbrenging, of op de bediening van het versnellingsmechanisme, voldoen aan de bijzondere voorwaarden die hieronder voor deze typen inrichtingen zijn vermeld.

6.1. Beveiligingsinrichtingen werkend op de stuurinrichting

- 6.1.1. De beveiligingsinrichting die op de stuurinrichting werkt, moet de stuurinrichting blokkeren.
- 6.1.2. De stuurinrichting mag niet toevallig kunnen worden geblokkeerd wanneer de sleutel zich in het slot van de beveiligingsinrichting bevindt, zelfs niet indien de inrichting die het starten van de motor onmogelijk maakt in werking of gespannen is.
- 6.1.3. Pas na ontgrendeling van een mechanisme dat op de stuurinrichting werkt, mag het mogelijk zijn het ontstekingscontact bij voertuigen met een benzinemotor in te schakelen en voertuigen met dieselmotor op de gebruikelijke wijze te starten.
- 6.1.4. Indien de beveiligingsinrichting is ingeschakeld, mag het niet mogelijk zijn dat verhinderd wordt dat een grendelpal wordt ingeschoven.
- 6.1.5. De pal van de grendel moet ver genoeg worden ingeschoven om een goede werking van de beveiligingsinrichting te waarborgen, ook na een zekere mate van slijtage.
- 6.1.6. Indien de beveiligingsinrichting nog een andere stand heeft dan die waarin de stuurinrichting wordt vergrendeld en indien in die stand de sleutel kan worden uitgenomen, moet de beveiligingsinrichting zodanig zijn ontworpen dat de handeling die nodig is om de inrichting in deze stand te zetten en om de sleutel uit te nemen niet door onachtzaamheid kan plaatsvinden.
- 6.1.7. De beveiligingsinrichting moet, zonder nadelige gevolgen voor de stuurinrichting waardoor de veiligheid in gevaar kan worden gebracht, in beide richtingen bestand zijn tegen een statische belasting met een koppel van 19,6 mdaN, waarvan het moment parallel is aan de as van de stuurkolom.

6.2. Beveiligingsinrichtingen werkend op de overbrenging

De beveiligingsinrichting die op de overbrenging werkt, moet de aangedreven wielen van het voertuig blokkeren.

- 6.3. **Beveiligingsinrichtingen werkend op de bediening van het versnellingsmechanisme**
- 6.3.1. De beveiligingsinrichting die op de bediening van het versnellingsmechanisme werkt, moet elke verandering van versnelling kunnen verhinderen.
- 6.3.2. Bij met de hand bediende versnellingsmechanismen mag de versnellingshefboom alleen in de volgende standen kunnen worden geblokkeerd: achteruit plus de neutrale stand, of alleen achteruit.
- 6.3.3. Bij automatische versnellingsmechanismen mag blokkering alleen mogelijk zijn in de stand „Park”; een bijkomende vergrendelingsmogelijkheid in de stand „neutraal” is toegestaan.
- (7.)
- (8.)
- (9.)
- (10.)
- (11.)

BIJLAGE II

Vermelding van de overheidsinstantie

MODEL

MEDEDELING BETREFFENDE DE GOEDKEURING
 (of de afwijzing of intrekking van de goedkeuring van een motorvoertuig met betrekking tot de beveiliging tegen het gebruik door onbevoegden)

- Goedkeuringsnummer
1. Fabrieks- of handelsmerk van het motorvoertuig:
 2. Voertuigtype:
 3. Naam en adres van de fabrikant:
 4. In voorkomend geval, naam en adres van de gevolmachtigde van de fabrikant:
 5. Beknopte beschrijving van de beveiligingsinrichting, de montage, en van het onderdeel van het voertuig waarop de inrichting naast de startinrichting werkt (besturing/bediening van het versnellingsmechanisme/overbrenging/werking van de motor belettend ⁽¹⁾):

 6. Het voertuig is tevens voorzien van een akoestisch alarmsignaal van het volgende type:

 7. Ter keuring aangeboden op:
 8. Technische dienst belast met de keuringsproeven:
 9. Datum van het door deze dienst afgegeven keuringsrapport:
 10. Nummer van het door deze dienst afgegeven keuringsrapport:
 11. De goedkeuring met betrekking tot de beveiliging tegen het gebruik door onbevoegden is verleend/geweigerd ⁽¹⁾
 12. Plaats:
 13. Datum:
 14. Handtekening:
 15. Bij deze mededeling zijn de volgende stukken gevoegd die het hierboven vermelde keuringsnummer dragen:
 tekeningen, schema's en diagrammen van de beveiligingsinrichting, de montage, en van de onderdelen van het voertuig waarop de inrichting werkt.
 foto's van de beveiligingsinrichting en andere onderdelen die betrekking hebben op de beveiliging van het voertuig tegen het gebruik door onbevoegden.

⁽¹⁾ Doorhalen wat niet van toepassing is.