

# Publikatieblad

van de Europese Gemeenschappen

ISSN 0378-7087

L 188

36e jaargang

29 juli 1993

Uitgave  
in de Nederlandse taal

## Wetgeving

---

### Inhoud

#### I *Besluiten waarvan de publikatie voorwaarde is voor de toepassing*

.....

---

#### II *Besluiten waarvan de publikatie niet voorwaarde is voor de toepassing*

##### Raad

- ★ Richtlijn 93/29/EEG van de Raad van 14 juni 1993 betreffende de identificatie van bedieningsorganen, verklikkerlichten en meters van motorvoertuigen op twee of drie wielen ..... 1
- ★ Richtlijn 93/30/EEG van de Raad van 14 juni 1993 betreffende de geluidssignaal-inrichting van motorvoertuigen op twee of drie wielen ..... 11
- ★ Richtlijn 93/31/EEG van de Raad van 14 juni 1993 betreffende de standaard van motorvoertuigen op twee wielen ..... 19
- ★ Richtlijn 93/32/EEG van de Raad van 14 juni 1993 betreffende het beveiligings-systeem voor passagiers van motorvoertuigen op twee wielen ..... 28
- ★ Richtlijn 93/33/EEG van de Raad van 14 juni 1993 betreffende de inrichting ter beveiliging tegen het gebruik door onbevoegden van motorvoertuigen op twee of drie wielen ..... 32
- ★ Richtlijn 93/34/EEG van de Raad van 14 juni 1993 betreffende de voorgeschreven opschriften op twee- of driewielige motorvoertuigen ..... 38

## II

(Besluiten waarvan de publikatie niet voorwaarde is voor de toepassing)

## RAAD

## RICHTLIJN 93/29/EEG VAN DE RAAD

van 14 juni 1993

betreffende de identificatie van bedieningsorganen, verklikkerlichten en meters van motorvoertuigen op twee of drie wielen

DE RAAD VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

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

Gelet op Richtlijn 92/61/EEG van de Raad van 30 juni 1992 betreffende de goedkeuring van twee- of driewielige motorvoertuigen <sup>(1)</sup>,

Gezien het voorstel van de Commissie <sup>(2)</sup>,

In samenwerking met het Europees Parlement <sup>(3)</sup>,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité <sup>(4)</sup>,

Overwegende dat de interne markt een ruimte zonder binnengrenzen omvat waarin het vrije verkeer van goederen, personen, diensten en kapitaal is gewaarborgd; dat de daartoe noodzakelijke maatregelen dienen te worden vastgesteld;

Overwegende dat in elke Lid-Staat motorvoertuigen op twee of drie wielen wat de identificatie van bedieningsorganen, verklikkerlichten en meters betreft bepaalde technische kenmerken moeten vertonen die zijn vastgelegd in dwingende voorschriften welke van Lid-Staat tot Lid-Staat verschillen; dat deze verschillen het handelsverkeer binnen de Gemeenschap belemmeren;

Overwegende dat deze belemmeringen voor de werking van de interne markt kunnen worden opgeheven, indien alle Lid-Staten dezelfde voorschriften aannemen ter vervanging van hun nationale regelgeving;

Overwegende dat het noodzakelijk is voor de identificatie van bedieningsorganen, verklikkerlichten en meters van motorvoertuigen op twee of drie wielen geharmoniseerde voorschriften vast te stellen om voor elk type van de genoemde voertuigen de goedkeuringsprocedures van Richtlijn 92/61/EEG te kunnen toepassen;

Overwegende dat vanwege de omvang en de gevolgen van het overwogen optreden in de betrokken sector de met deze richtlijn beoogde communautaire maatregelen noodzakelijk en zelfs onontbeerlijk zijn om het gestelde doel te bereiken, namelijk de communautaire goedkeuring per type voertuig, en dat dit niet voldoende door de Lid-Staten afzonderlijk kan worden verwezenlijkt;

Overwegende dat het om de toegang tot de markten van derde landen te vergemakkelijken noodzakelijk lijkt de gelijkwaardigheid van de voorschriften van deze richtlijn en die van Reglement nr. 60 van de ECE/VN te bevestigen,

HEEFT DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

*Artikel 1*

Deze richtlijn is van toepassing op de identificatie van bedieningsorganen, verklikkerlichten en meters van elk type voertuig als omschreven in artikel 1 van Richtlijn 92/61/EEG.

*Artikel 2*

De procedure voor het verlenen van de goedkeuring wat de identificatie betreft van bedieningsorganen, verklikkerlichten en meters van een type motorvoertuig op twee of drie wielen, alsmede de voorwaarden voor het vrije verkeer van deze voertuigen zijn vastgesteld bij Richtlijn 92/61/EEG in respectievelijk hoofdstuk II en hoofdstuk III.

<sup>(1)</sup> PB nr. L 225 van 10. 8. 1992, blz. 72.

<sup>(2)</sup> PB nr. C 293 van 9. 11. 1992, blz. 5.

<sup>(3)</sup> PB nr. C 21 van 25. 1. 1993, blz. 96, en  
PB nr. C 150 van 31. 5. 1993.

<sup>(4)</sup> PB nr. C 73 van 15. 3. 1993, blz. 22.

*Artikel 3*

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 11 van Richtlijn 92/61/EEG wordt de gelijkwaardigheid van de voorschriften van onderhavige richtlijn en die van Reglement nr. 60 van de ECE/VN (document E/ECE/TRANS/505 — Add. 59) erkend.

De instanties die in de Lid-Staten de goedkeuring verlenen aanvaarden de overeenkomstig bovengenoemd Reglement nr. 60 verleende goedkeuringen en de desbetreffende goedkeuringsmerken, in plaats van de overeenkomstige goedkeuringen die zijn verleend volgens de voorschriften van deze richtlijn.

*Artikel 4*

Deze richtlijn kan overeenkomstig artikel 13 van Richtlijn 70/156/EEG <sup>(1)</sup> worden gewijzigd om:

- rekening te houden met wijzigingen van het in artikel 3 bedoelde reglement van de ECE/VN;
- de bijlage aan de technische vooruitgang aan te passen.

*Artikel 5*

1. De Lid-Staten stellen de nodige bepalingen om uiterlijk op 14 december 1994 aan deze richtlijn te voldoen vast en maken ze bekend. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

Wanneer de Lid-Staten deze bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen naar de onderhavige richtlijn verwezen of wordt hiernaar verwezen bij de officiële bekendmaking van die bepalingen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de Lid-Staten.

Vanaf de in de eerste alinea vermelde datum mogen de Lid-Staten het voor het eerst in het verkeer brengen van aan deze richtlijn beantwoordende voertuigen niet verbieden om redenen die met de identificatie van de bedieningsorganen, verklikkerlichten en meters verband houden.

Zij passen de bepalingen bedoeld in de eerste alinea toe vanaf 14 juni 1995.

2. De Lid-Staten delen de Commissie de tekst mede van de bepalingen van intern recht die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied aannemen.

*Artikel 6*

Deze richtlijn is gericht tot de Lid-Staten.

Gedaan te Luxemburg, 14 juni 1993.

*Voor de Raad*  
*De Voorzitter*  
J. TRØJBORG

<sup>(1)</sup> PB nr. L 42 van 23. 2. 1970, blz. 1. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 92/53/EEG (PB nr. L 225 van 10. 8. 1992, blz. 1).

## BIJLAGE I

**VOORSCHRIFTEN BETREFFENDE DE GOEDKEURING VAN VOERTUIGEN OP TWEE OF DRIE WIELEN VOOR WAT BETREFT DE IDENTIFICATIE VAN BEDIENINGSORGANEN, VERKLIKKERLICHTEN EN METERS**

**1. DEFINITIES**

In deze richtlijn wordt verstaan onder:

- 1.1. „bedieningsorgaan”, ieder rechtstreeks door de bestuurder bediend deel of onderdeel van het voertuig dat een verandering in de toestand of werking van het voertuig of van een van de delen daarvan teweegbrengt;
- 1.2. „verklikkerlicht”, een signaal dat de inschakeling van een inrichting, een werking of een verdachte of gebrekkige toestand of het ontbreken van een werking aangeeft;
- 1.3. „meter”, een inrichting die aanduidingen verstrekt betreffende de juiste werking of de toestand van een systeem of een gedeelte van een systeem, bij voorbeeld het peil van een vloeistof;
- 1.4. „symbool”, een tekening ter identificatie van een bedieningsorgaan, een verklikkerlicht of een meter.

**2. VOORSCHRIFTEN****2.1. Identificatie**

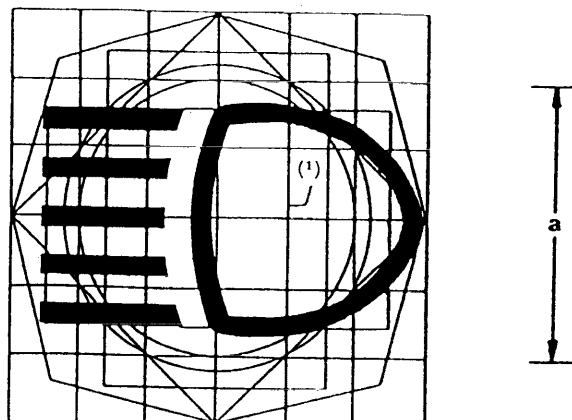
De in punt 2.1.5 genoemde bedieningsorganen, verklikkerlichten en meters moeten, wanneer zij op het voertuig zijn aangebracht, overeenkomstig de volgende bepalingen zijn geïdentificeerd.

- 2.1.1. De symbolen moeten duidelijk tegen de achtergrond uitkomen, hetzij licht op donker, hetzij donker op licht.
- 2.1.2. Het symbool moet zijn aangebracht op of in de onmiddellijke nabijheid van het te identificeren bedieningsorgaan of verklikkerlicht voor een bedieningsorgaan. Indien dit onmogelijk is, moeten het symbool en het bedieningsorgaan of het verklikkerlicht met een zo kort mogelijke doorlopende lijn met elkaar zijn verbonden.
- 2.1.3. Groot licht wordt voorgesteld door middel van evenwijdige horizontale lichtstralen en dimlicht door middel van evenwijdige naar beneden gerichte lichtstralen.
- 2.1.4. Onderstaande kleuren moeten, wanneer ze op verklikkerlichten worden gebruikt, de volgende betekenis hebben:
  - rood: gevaar;
  - autogeel: voorzichtig;
  - groen: veilig.

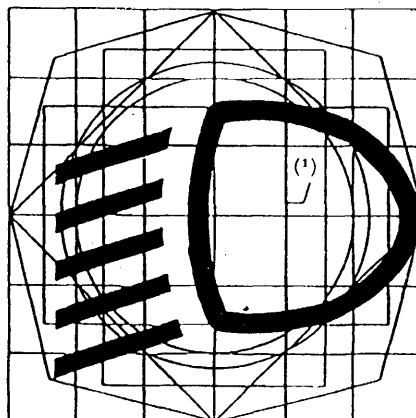
De kleur blauw mag alleen worden gebruikt voor de verklikkerlichten voor het groot licht.

- 2.1.5. Aanduiding en identificatie van de symbolen

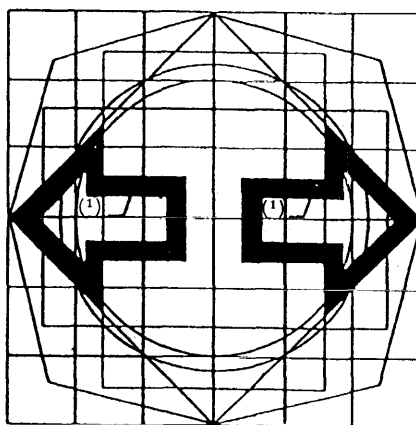
*Figuur 1*  
 Bedieningsorgaan voor de lichten —  
 Groot licht  
 Kleur van het verklikkerlicht: blauw.



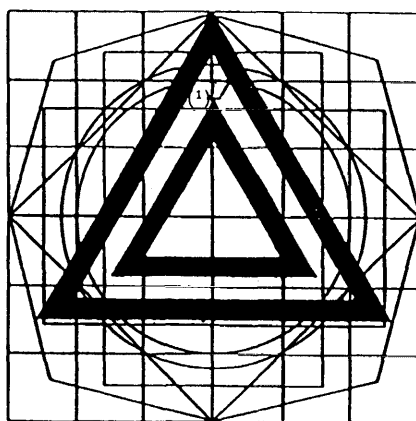
*Figuur 2*  
 Bedieningsorgaan voor de lichten —  
 Dimlicht  
 Kleur van het verklikkerlicht: groen.



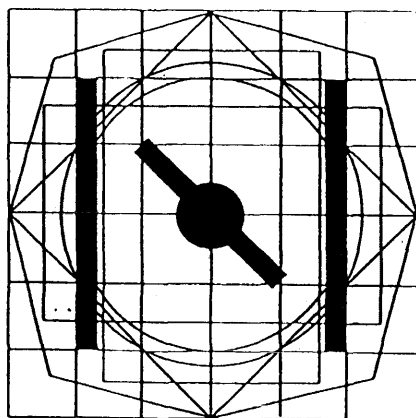
*Figuur 3*  
 Richtingaanwijzer  
 Kleur van het verklikkerlicht: groen.



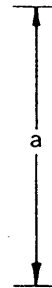
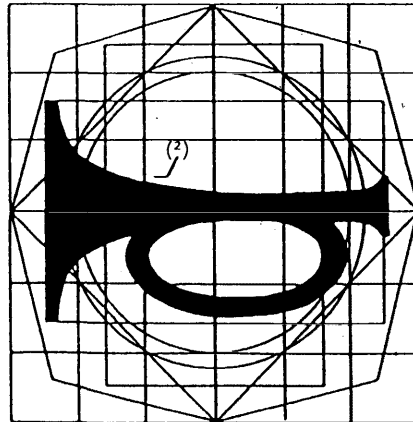
*Figuur 4*  
 Waarschuwingsknipperlicht  
 Twee mogelijkheden:  
 — identificatiesymbool naast het licht;  
 kleur van het verklikkerlicht: rood;  
 of  
 — gelijktijdige werking van de rich-  
 tingaanwijzers (de twee pijlen van  
 figuur 3).



*Figuur 5*  
 Choke-knop  
 Kleur van het verklikkerlicht: auto-  
 geel.

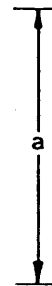
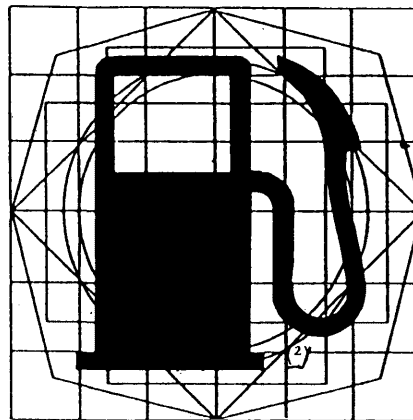


*Figuur 6*  
Geluidssignaalinrichting



*Figuur 7*  
Brandstofpeil

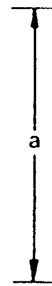
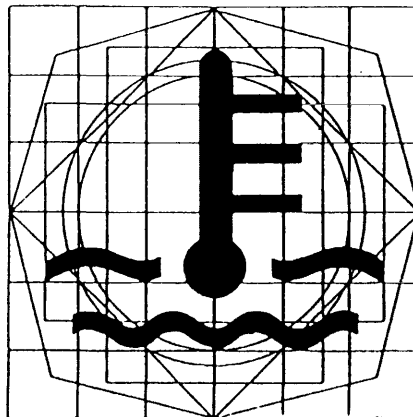
Kleur van het verklikkerlicht: auto-geel.



*Figuur 8*

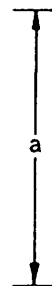
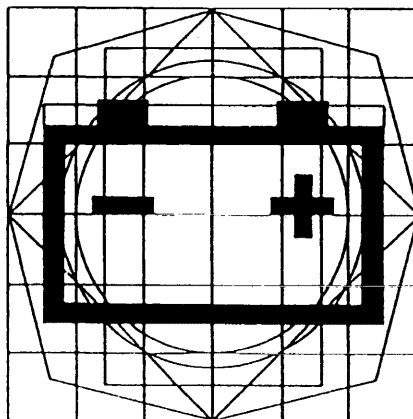
Temperatuur van de koelvloeistof van de motor

Kleur van het verklikkerlicht: rood.



*Figuur 9*  
Acculading

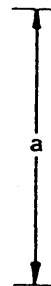
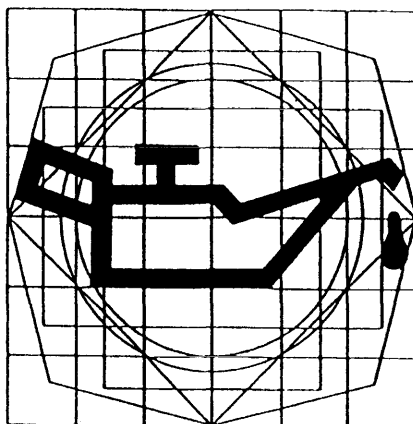
Kleur van het verklikkerlicht: rood.



*Figuur 10*

Oliedruk

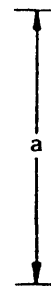
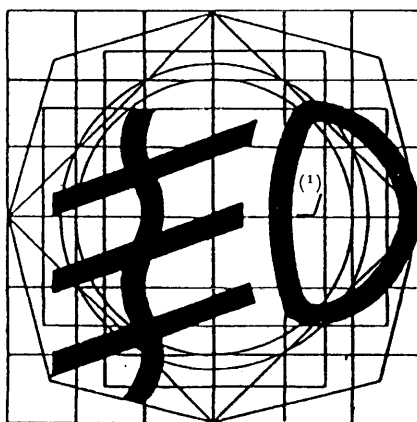
Kleur van het verklikkerlicht: rood.



*Figuur 11*

Mistlicht voor <sup>(3)</sup>

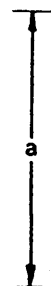
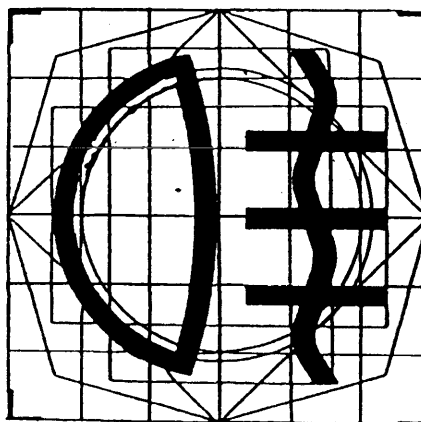
Kleur van het verklikkerlicht: groen.



*Figuur 12*

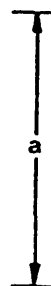
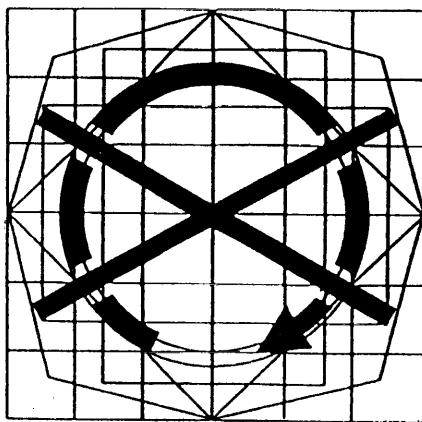
Mistlicht achter <sup>(3)</sup>

Kleur van het verklikkerlicht: auto-geel.



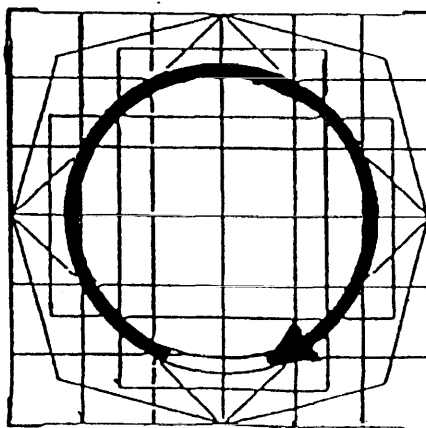
*Figuur 13*

Bedieningsorgaan voor het starten of afzetten van de dieselmotor in „buiten bedrijf"-stand



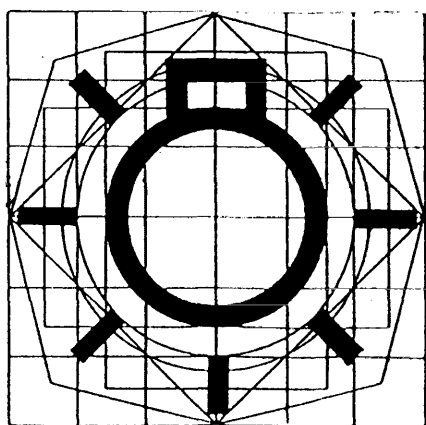
*Figuur 14*

Bedieningsorgaan voor het starten of afzetten van de dieselmotor in de „in bedrijf”-stand

*Figuur 15*

Hoofdlichtschakelaar

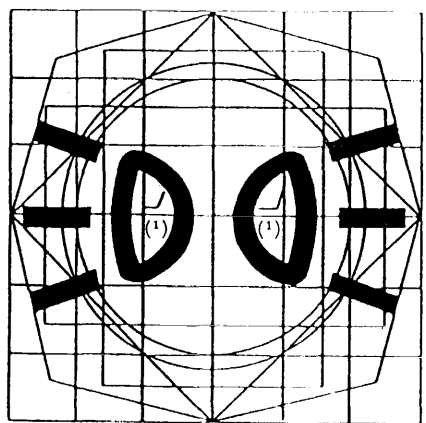
Kleur van het verklikkerlicht: groen.

*Figuur 16*

Inschakelverklikkerlicht

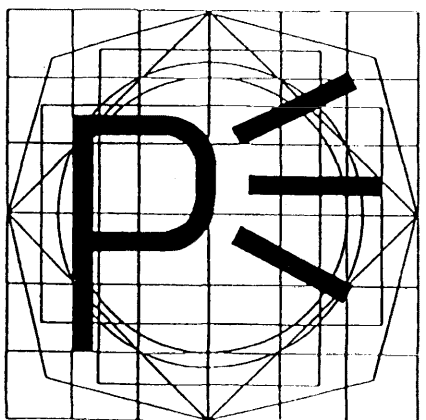
(kan gecombineerd worden met het bedieningsorgaan voor het inschakelen van de achter- en breedtelichten)

Kleur van het verklikkerlicht: groen.

*Figuur 17*

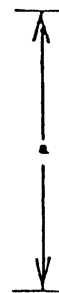
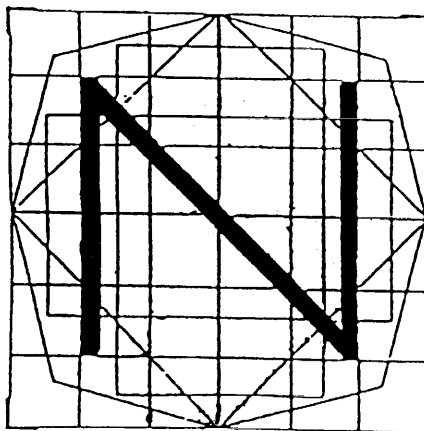
Parkeerlichten

Kleur van het verklikkerlicht: groen.

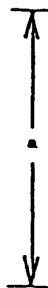
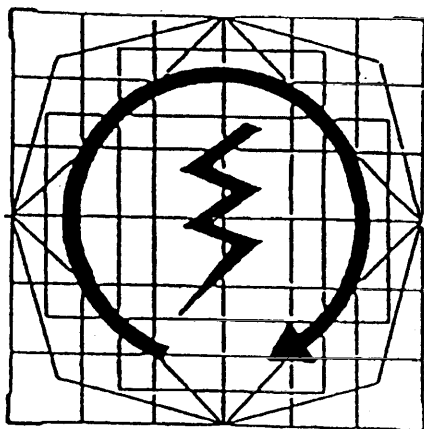




*Figuur 18*  
Verklikkerlicht voor de vrijstand  
Kleur van het verklikkerlicht: groen.



*Figuur 19*  
Elektrische starter

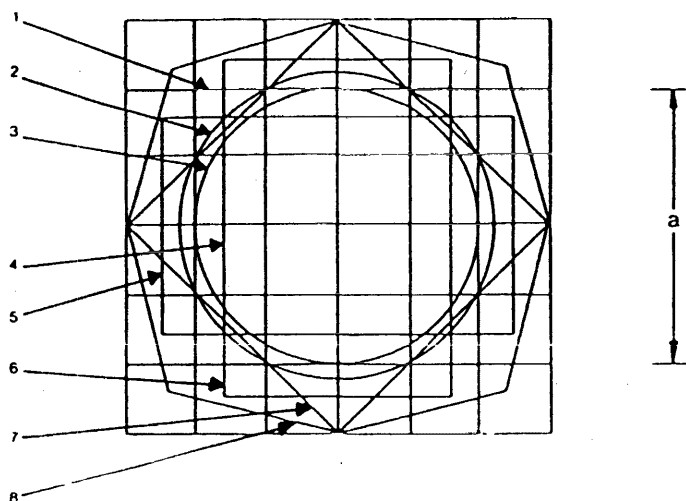


*Opmerkingen*

- (<sup>1</sup>) Het binnenste van het symbool mag volledig donker gekleurd zijn.
- (<sup>2</sup>) Het donkere gedeelte van dit symbool mag vervangen worden door het silhouet; het gedeelte dat in deze tekening wit is moet dan volledig donker gekleurd zijn.
- (<sup>3</sup>) Indien voor de mistlichten voor en achter één enkel bedieningsorgaan wordt gebruikt, moet het symbool worden gebruikt dat „mistlicht voor” genoemd is.

## Aanhangsel

## Opbouw van het basismodel van de in punt 2.1.5 opgenomen symbolen



Figuur 1

## Basismodel

Het basismodel bestaat uit:

1. een basisvierkant met zijden van 50 mm, waarvan de lengte „a” gelijk is aan de nominale maat van het origineel;
2. een basiscirkel met een diameter van 56 mm die bij benadering dezelfde oppervlakte heeft als het basisvierkant (1);
3. een tweede, in het basisvierkant (1) ingeschreven cirkel met een diameter van 50 mm;
4. een tweede vierkant waarvan de hoekpunten op de basiscirkel (2) liggen en waarvan de zijden evenwijdig zijn aan de zijden van het basisvierkant (1);
5. twee rechthoeken waarvan de oppervlakte gelijk is aan die van het basisvierkant (1) en waarvan de zijden loodrecht op elkaar staan. Ieder van deze rechthoeken snijdt de tegenover elkaar staande zijden van het basisvierkant op symmetrische wijze;
6. een derde vierkant waarvan de zijden onder een hoek van 45° door de snijpunten van basisvierkant (1) en basiscirkel (2) gaan, en dat aldus de grootste horizontale en verticale afmetingen van het basismodel bepaalt;
8. een onregelmatige achthoek, waarvan de zijden een hoek van 30° vormen met de zijden van vierkant (7).

Het basismodel is aangebracht op een rastertekening waarop de afstand tussen de lijnen 12,5 mm bedraagt. De zijden van basisvierkant (1) vallen samen met genoemde lijnen.

BIJLAGE II

Aanhangsel 1

**Inlichtingenformulier wat betreft de identificatie van bedieningsorganen, verklikkerlichten en meters van een type motorvoertuig op twee of drie wielen**

(bij de goedkeuringsaanvraag te voegen, wanneer deze los van de aanvraag om goedkeuring van het voertuig wordt ingediend)

Volgnummer (door de aanvrager toegekend): .....

Bij de aanvraag om goedkeuring wat betreft de identificatie van bedieningsorganen, verklikkerlichten en meters van een type motorvoertuig op twee of drie wielen moeten de inlichtingen worden verstrekt als bedoeld in de volgende punten in bijlage II van Richtlijn 92/61/EEG, onder A:

- 0.1
- 0.2
- 0.4 tot en met 0.6.

Korte beschrijving van het voertuig wat betreft de identificatie van de bedieningsorganen die door de bestuurder worden bediend, de verklikkerlichten en de meters.

Aanhangsel 2

Naam van de bevoegde instantie

**Goedkeuringscertificaat wat betreft de identificatie van bedieningsorganen, verklikkerlichten en meters van een type motorvoertuig op twee of drie wielen**

MODEL

Verslag nr. .... van de technische dienst ..... d.d. ....

Goedkeuringsnr.: ..... Uitbreidingsnr.: .....

1. Merk van het voertuig: .....
2. Type voertuig en eventuele uitvoeringen en varianten: .....
3. Naam en adres van de constructeur: .....
4. Naam en adres van de eventuele gemachtigde van de constructeur: .....
5. Voertuig ter keuring aangeboden op: .....
6. De goedkeuring is verleend/geweigerd <sup>(1)</sup>.
7. Plaats: .....
8. Datum: .....
9. Handtekening: .....

<sup>(1)</sup> Doorhalen wat niet van toepassing is.

## RICHTLIJN 93/30/EEG VAN DE RAAD

van 14 juni 1993

betreffende de geluidssignaalinrichting van motorvoertuigen op twee of drie wielen

DÈ RAAD VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

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

Gelet op Richtlijn 92/61/EEG van de Raad van 30 juni 1992 betreffende de goedkeuring van twee- of driewielige motorvoertuigen <sup>(1)</sup>,

Gezien het voorstel van de Commissie <sup>(2)</sup>,

In samenwerking met het Europees Parlement <sup>(3)</sup>,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité <sup>(4)</sup>,

Overwegende dat de interne markt een ruimte zonder binnengrenzen omvat waarin het vrije verkeer van goederen, personen, diensten en kapitaal is gewaarborgd; dat de daartoe noodzakelijke maatregelen dienen te worden vastgesteld;

Overwegende dat in elke Lid-Staat motorvoertuigen op twee of drie wielen, wat de geluidssignaalinrichting betreft, bepaalde technische kenmerken moeten vertonen die zijn vastgelegd in dwingende voorschriften welke van Lid-Staat tot Lid-Staat verschillen; dat deze verschillen het handelsverkeer binnen de Gemeenschap belemmeren;

Overwegende dat deze belemmeringen voor de werking van de interne markt kunnen worden opgeheven indien alle Lid-Staten dezelfde voorschriften aannemen ter verandering van hun nationale regelgeving;

Overwegende dat het noodzakelijk is geharmoniseerde voorschriften voor de geluidssignaalinrichting van motorvoertuigen op twee of drie wielen vast te stellen om voor elk type van de genoemde voertuigen de goedkeuringsprocedures van Richtlijn 92/61/EEG te kunnen toepassen;

Overwegende dat vanwege de omvang en de gevolgen van het overwogen optreden in de betrokken sector de met deze richtlijn beoogde communautaire maatregelen noodzakelijk en zelfs onontbeerlijk zijn om het gestelde doel te bereiken, namelijk de communautaire goedkeuring per type voertuig, en dat dit niet voldoende door de Lid-Staten afzonderlijk kan worden verwezenlijkt;

Overwegende dat het om de toegang tot de markten van derde landen te vergemakkelijken noodzakelijk lijkt de gelijkwaardigheid van de voorschriften van deze richtlijn en die van Reglement nr. 28 van de ECE/VN te bevestigen,

HEEFT DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

### *Artikel 1*

Deze richtlijn is van toepassing op de geluidssignaalinrichting van elk type voertuig als omschreven in artikel 1 van Richtlijn 92/61/EEG.

### *Artikel 2*

De procedures voor het verlenen van de goedkeuring wat de geluidssignaalinrichting van een type motorvoertuig op twee of drie wielen betreft en de goedkeuring van een type geluidssignaalinrichting als onderdeel alsmede de voorwaarden voor het vrije verkeer van deze voertuigen en het vrij in de handel brengen van geluidssignaalinrichtingen zijn vastgesteld bij Richtlijn 92/61/EEG in respectievelijk hoofdstuk II en hoofdstuk III.

### *Artikel 3*

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 11 van Richtlijn 92/61/EEG wordt de gelijkwaardigheid van de voorschriften van deze richtlijn en die van Reglement nr. 28 van de ECE/VN (document E/ECE/TRANS/505 — Rev. 1/ Add. 27) erkend.

De autoriteiten van de Lid-Staten die de goedkeuring verlenen aanvaarden de overeenkomstig de voorschriften van bovengenoemd Reglement nr. 28 verleende goedkeuringen en de desbetreffende goedkeuringsmerken in plaats van de overeenkomstige goedkeuringen en goedkeuringsmerken die zijn verleend volgens de voorschriften van deze richtlijn.

### *Artikel 4*

Deze richtlijn kan overeenkomstig artikel 13 van Richtlijn 70/156/EEG <sup>(5)</sup> worden gewijzigd om

- rekening te houden met wijzigingen van het in artikel 3 bedoelde reglement van de ECE/VN;
- de bijlagen aan de technische vooruitgang aan te passen.

<sup>(1)</sup> PB nr. L 225 van 10. 8. 1992, blz. 72.

<sup>(2)</sup> PB nr. C 293 van 9. 11. 1992, blz. 15.

<sup>(3)</sup> PB nr. C 337 van 21. 12. 1992, blz. 103, en PB nr. C 150 van 31. 5. 1993.

<sup>(4)</sup> PB nr. C 73 van 15. 3. 1993, blz. 22.

<sup>(5)</sup> PB nr. L 42 van 23. 2. 1970, blz. 1. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 92/53/EEG (PB nr. L 225 van 10. 8. 1992, blz. 1).

*Artikel 5*

1. De Lid-Staten stellen de nodige bepalingen vast en maken ze bekend om uiterlijk op 14 december 1994 aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

Wanneer de Lid-Staten deze bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen naar de onderhavige richtlijn verwezen of wordt hiernaar verwezen bij de officiële bekendmaking van die bepalingen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de Lid-Staten.

Vanaf de in de eerste alinea vermelde datum mogen de Lid-Staten het voor het eerst in het verkeer brengen van aan deze richtlijn beantwoordende voertuigen niet verbieden om redenen die met de geluidssignaalinrichting verband houden.

Zij passen de in de eerste alinea bedoelde bepalingen toe vanaf 14 juni 1995.

2. De Lid-Staten delen de Commissie de tekst mede van de bepalingen van intern recht die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied aannemen.

*Artikel 6*

Deze richtlijn is gericht tot de Lid-Staten.

Gedaan te Luxemburg, 14 juni 1993.

*Voor de Raad*  
*De Voorzitter*  
J. TRØJBORG

## BIJLAGE I

## VOORSCHRIFTEN VOOR DE GOEDKEURING VAN GELUIDSSIGNAALINRICHTINGEN

## 1. DEFINITIES

In deze richtlijn wordt verstaan onder:

- 1.1 „geluidssignaalinrichting”, een inrichting die een geluidssignaal voortbrengt waarvan de werking bestemd is om te waarschuwen voor de aanwezigheid of een manoeuvre van een voertuig bij een gevaarlijke situatie in het wegverkeer.
  - 1.1.1. Een inrichting met verschillende geluidsoeningen die door één enkel aandrijfelement worden bekrachtigd, wordt beschouwd als één geluidssignaalinrichting.
  - 1.1.2. Een geluidssignaalinrichting die uit verschillende elementen bestaat die elk een geluidssignaal voortbrengen en tegelijkertijd in werking worden gesteld door middel van één enkel bedieningsorgaan, wordt beschouwd als één enkele geluidssignaalinrichting;
- 1.2. „type geluidssignaalinrichting”, geluidssignaalinrichtingen die onderling geen essentiële verschillen vertonen, met name met betrekking tot de volgende punten:
  - 1.2.1. fabrieks- of handelsmerk;
  - 1.2.2. werkingsbeginsel;
  - 1.2.3. type voeding (gelijkstroom, wisselstroom, perslucht);
  - 1.2.4. uitwendige vorm van het huis;
  - 1.2.5. vorm en afmetingen van het membraan of de membranen;
  - 1.2.6. vorm of soort van de geluidsoening(en);
  - 1.2.7. nominale geluidsfrequentie(s);
  - 1.2.8. nominale voedingsspanning;
  - 1.2.9. bij geluidssignaalinrichtingen die rechtstreeks door een externe bron van samengeperste lucht worden gevoed, nominale bedrijfsdruk.

## 2. VOORSCHRIFTEN

- 2.1. De geluidssignaalinrichting moet een vaste en gelijkmatige toon voortbrengen; het geluidsspectrum mag tijdens de werking niet merkbaar variëren. Bij geluidssignaalinrichtingen die met wisselstroom worden gevoed geldt dit voorschrift alleen bij constante snelheid van de generator, wanneer deze snelheid in het in punt 3.3.2 aangegeven gebied ligt.
- 2.2. De signaalinrichting moet wat de akoestische (geluidsspectrum en geluidsdruk-niveau) en mechanische kenmerken betreft in de aangegeven volgorde aan de proeven van de punten 3 en 4 voldoen.

## 3. METING VAN HET GELUIDSNIVEAU

- 3.1. De beproeving van de geluidssignaalinrichting moet bij voorkeur in een echovrije omgeving plaatsvinden. Als variant kan de beproeving ook plaatsvinden in een semi-echovrije kamer of buiten op een vrijliggend terrein. In dat geval moeten voorzorgsmaatregelen worden getroffen om reflecties tegen de bodem van het meetterrein te voorkomen (bij voorbeeld door het opstellen van een reeks geluidsdempende schermen). Er wordt gecontroleerd of de sferische divergentie tot op 1 dB in acht wordt genomen in een hemisfeer met een straal van ten minste 5 m tot de te meten maximumfrequentie, en dit voornamelijk in de meetrichting en ter hoogte van de inrichting en de microfoon. Het omgevingsgeluid moet ten minste 10 dB zwakker zijn dan de te meten geluidsdruk-niveaus.

De te keuren inrichting en de microfoon moeten zich tussen 1,15 en 1,25 m boven de grond op dezelfde hoogte bevinden. De as van de maximale gevoeligheid van de microfoon moet samenvallen met de richting waarin het geluidsniveau van de signaalinrichting maximaal is. De microfoon moet zodanig worden opgesteld dat het membraan zich op een afstand van  $2 \pm 0,01$  m bevindt van het uitgangsvlak van het geluid dat door de inrichting wordt voortgebracht. Bij signaalinrichtingen met verschillende openingen wordt de afstand bepaald ten opzichte van het uitgangsvlak dat zich het dichtst bij de microfoon bevindt.

- 3.2. De metingen van de geluidsdrukniveaus geschieden met gebruikmaking van een precisiegeluidsniveaumeter (klasse 1) overeenkomstig de voorschriften van IEC-publikatie nr. 651, eerste editie (1979). Alle metingen worden verricht met gebruikmaking van de „snelle” tijdconstante. Voor de meting van de totale geluidsdrukniveaus wordt gebruik gemaakt van de A-filtercurve. Bij de meting van het spectrum van het voortgebrachte geluid moet gebruik worden gemaakt van de Fourier-transformatie van het geluidssignaal. Als variant kunnen tertsbandsfilters worden gebruikt overeenkomstig de voorschriften van IEC-publikatie nr. 225, eerste editie (1966).
- In dat geval wordt het geluidsdrukniveau in de octaafband met middenfrequentie 2 500 Hz bepaald door optelling van de kwadratische gemiddelden van de geluidsdrukken in de tertsoctaaftanden met middenfrequenties 2 000, 2 500 en 3 150 Hz. In elk geval kan alleen de methode met de Fourier-transformatie als referentiemethode worden beschouwd.
- 3.3. De geluidssignaalinrichting wordt naar gelang van het geval gevoed met de volgende spanningen:
- 3.3.1. bij geluidssignaalinrichtingen die met gelijkstroom worden gevoed, een proefspanning van 6,5, 13 of 26 V, gemeten aan de uitgang van de elektrische energiebron en overeenkomende met een nominale spanning van respectievelijk 6, 12 of 24 V;
- 3.3.2. bij geluidssignaalinrichtingen die met wisselstroom worden gevoed, wordt de stroom geleverd door een elektrische generator van het type dat normaliter met dit type geluidssignaalinrichting wordt gebruikt. De geluidskarakteristieken van deze signaalinrichting worden geregistreerd bij snelheden van de elektrische generator die overeenkomen met 50, 75 en 100 % van de door de fabrikant van de generator opgegeven maximumsnelheid bij continu bedrijf. Tijdens deze proef wordt de elektrische generator op geen enkele andere wijze elektrisch belast. De in punt 4 beschreven duurzaamheidsproef wordt verricht bij een door de fabrikant van de apparatuur opgegeven snelheid die uit de bovengenoemde reeks wordt gekozen.
- 3.4. Indien voor de proef met een geluidssignaalinrichting die met gelijkstroom werkt een gelijkgerichte stroom wordt gebruikt, mag de wisselstroomcomponent van de spanning aan de klemmen, die tijdens de werking van de signaalinrichting van piek tot piek wordt gemeten, niet meer dan 0,1 V bedragen.
- 3.5. Bij geluidssignaalinrichtingen die met gelijkstroom worden gevoed, moet de weerstand van de elektrische geleider, met inbegrip van de weerstand van de klemmen en de contacten, zoveel mogelijk de volgende waarden benaderen:
- 0,05 ohm bij een nominale spanning van 6 V,
  - 0,10 ohm bij een nominale spanning van 12 V,
  - 0,20 ohm bij een nominale spanning van 24 V.
- 3.6. De geluidssignaalinrichting wordt met de door de fabrikant geleverde hulpstukken vast bevestigd op een steun waarvan de massa ten minste tienmaal die van de te keuren signaalinrichting bedraagt, met een minimum van 30 kg. Bovendien moet de steun zodanig zijn aangebracht dat de reflecties tegen de wanden en de trillingen ervan geen merkbare invloed op de meetresultaten hebben.
- 3.7. Onder de hierboven beschreven omstandigheden mag het A-gewogen geluidsniveau de volgende waarden niet overschrijden:
- a) 115 dB(A) voor geluidssignaalinrichtingen die voornamelijk zijn bestemd voor bromfietsen en voor motorfietsen en driewielers met een vermogen van ten hoogste 7 kW;
  - b) 118 dB(A) voor geluidssignaalinrichtingen die voornamelijk zijn bestemd voor motorfietsen en driewielers met een vermogen van meer dan 7 kW.
- 3.7.1. Bovendien moet het geluidsdrukniveau in het frequentiegebied van 1 800 tot 3 550 Hz hoger zijn dan dat van elke component met een frequentie hoger dan 3 550 Hz en mag het in geen geval lager zijn dan:
- a) 90 dB(A) voor geluidssignaalinrichtingen die voornamelijk voor bromfietsen zijn bestemd;
  - b) 95 dB(A) voor geluidssignaalinrichtingen die voornamelijk zijn bestemd voor motorfietsen en driewielers met een vermogen van ten hoogste 7 kW;
  - c) 105 dB(A) voor geluidssignaalinrichtingen die voornamelijk zijn bestemd voor motorfietsen en driewielers met een vermogen van meer dan 7 kW.
- 3.7.2. Geluidssignaalinrichtingen die aan de in punt 3.7.1, onder c), vermelde kenmerken voldoen mogen worden gebruikt op de in punt 3.7.1, onder a) en b), vermelde voertuigen; signaalinrichtingen die aan de in punt 3.7.1, onder b), vermelde geluidskarakteristieken voldoen mogen op bromfietsen worden gebruikt.

- 3.8. Aan de hiervoor vermelde kenmerken moet eveneens worden voldaan door een signaalinrichting die aan de duurzaamheidsproef van punt 4 is onderworpen. De voedingsspanning varieert hierbij tussen 115 en 95 % van de nominale spanning voor geluidssignaalinrichtingen die met gelijkstroom worden gevoed of voor geluidssignaalinrichtingen die met wisselstroom worden gevoed tussen 50 en 100 % van de door de fabrikant van de generator opgegeven maximumsnelheid van de generator bij continu bedrijf.
- 3.9. Het tijdsverloop tussen het ogenblik van inwerkingstelling en het ogenblik waarop het geluid de in punt 3.7 voorgeschreven minimumwaarde bereikt, mag niet groter zijn dan 0,2 sec., gemeten bij een omgevingstemperatuur van  $20 \pm 5$  °C. Het onderhavige voorschrift geldt inzonderheid voor geheel pneumatisch of elektropneumatisch werkende signaalinrichtingen.
- 3.10. De geheel pneumatisch of elektropneumatisch werkende signaalinrichtingen moeten, onder de door de fabrikant voor deze toestellen vastgestelde voedingsvoorwaarden, dezelfde akoestische prestaties leveren als die welke voor elektrisch werkende geluidssignaalinrichtingen zijn vereist.
- 3.11. Bij meertonige signaalinrichtingen, waarvan elk bestanddeel dat een geluid voortbrengt afzonderlijk kan werken, moeten de hiervoor vermelde minimumwaarden worden verkregen wanneer elk van deze bestanddelen afzonderlijk werkt. Aan de maximumwaarde van het totale geluidsniveau moet worden voldaan wanneer alle bestanddelen tegelijkertijd werken.

#### 4. DUURZAAMHEIDSPROEF

- 4.1. Onder de nominale spanning en met de weerstand van de elektrische geleider die in de punten 3.3 tot en met 3.5 zijn aangegeven, wordt de geluidssignaalinrichting respectievelijk:
  - 10 000 maal achtereenvolgend in werking gesteld bij signaalinrichtingen die voornamelijk zijn bestemd voor bromfietzen en voor motorfietzen en driewielers met een vermogen van ten hoogste 7 kW,
  - 50 000 maal achtereenvolgend in werking gesteld bij signaalinrichtingen die voornamelijk zijn bestemd voor motorfietzen en driewielers met een vermogen van meer dan 7 kW,telkens gedurende 1 sec. met tussenpozen van 4 sec. Tijdens de proef wordt de geluidssignaalinrichting geventileerd met een luchtstroom die een snelheid van ongeveer 10 m/sec. heeft.
- 4.2. Indien de proef in een echovrije kamer plaatsvindt, dan moet deze voldoende groot zijn voor een normale afvoer van de door de signaalinrichting tijdens de duurzaamheidsproef geproduceerde warmte.
- 4.3. De omgevingstemperatuur in de proefkamer moet tussen +15 en +30 °C liggen.
- 4.4. Indien na de helft van het voorgeschreven aantal inbedrijfstellingen de kenmerken van het geluidsniveau een wijziging hebben ondergaan ten opzichte van die van de signaalinrichting voor de proef, dan kan worden overgegaan tot bijregeling van de signaalinrichting. Na het voorgeschreven totale aantal inbedrijfstellingen dient de geluidssignaalinrichting, eventueel na opnieuw bijregelen, te voldoen aan de in punt 3 beschreven proef.
- 4.5. Elektropneumatisch werkende geluidssignaalinrichtingen mogen om de 10 000 inbedrijfstellingen worden gesmeerd met de door de fabrikant aanbevolen olie.

#### 5. GOEDKEURINGSMERK

- 5.1. Elke geluidssignaalinrichting die is geproduceerd in overeenstemming met het goedgekeurde type moet van een goedkeuringsmerk zijn voorzien overeenkomstig de voorschriften van bijlage V van Richtlijn 92/61/EEG.



*Aanhangsel 1*

**Inlichtingenformulier wat betreft een type geluidssignaalinrichting bestemd voor motorvoertuigen op twee of drie wielen**

(bij de goedkeuringsaanvraag te voegen ingeval deze los van de aanvraag om goedkeuring van het voertuig wordt ingediend)

Volgnummer (door de aanvrager toegekend): .....

Bij de aanvraag om goedkeuring wat betreft een type geluidssignaalinrichting bestemd voor motorvoertuigen op twee of drie wielen moeten de inlichtingen worden verstrekt als bedoeld in bijlage II van Richtlijn 92/61/EEG, onder A, punten 9.5.1 tot en met 9.5.4.

*Aanhangsel 2*

Naam van de bevoegde instantie

**Goedkeuringscertificaat voor een type geluidssignaalinrichting bestemd voor motorvoertuigen op twee of drie wielen**

**MODEL**

Verslag nr. .... van de technische dienst ..... d.d. ....

Goedkeuringsnr.: ..... Uitbreidingsnr.: .....

- 1. Merk van de geluidssignaalinrichting: .....
- 2. Type geluidssignaalinrichting en voertuig(en) waarvoor zij is bestemd (bij motorfietsen en driewielers het vermogen aangeven ( $\leq 7$  kW of  $> 7$  kW)): .....
- 3. Naam en adres van de fabrikant: .....
- 4. Naam en adres van de eventuele gemachtigde van de fabrikant: .....
- 5. Geluidssignaalinrichting ter keuring aangeboden op: .....
- 6. De goedkeuring is verleend/geweigerd <sup>(1)</sup>.
- 7. Plaats: .....
- 8. Datum: .....
- 9. Handtekening: .....

<sup>(1)</sup> Doorhalen wat niet van toepassing is.

## BIJLAGE II

## VOORSCHRIFTEN VOOR DE MONTAGE VAN GELUIDSSIGNAALINRICHTINGEN OP MOTORVOERTUIGEN OP TWEE OF DRIE WIELEN

## 1. DEFINITIES

In deze richtlijn wordt verstaan onder:

- 1.1. „type voertuig”, voertuigen die onderling geen essentiële verschillen vertonen, met name met betrekking tot de volgende punten:
  - 1.1.1. aantal en type(n) geluidssignaalinrichtingen die op het voertuig zijn gemonteerd;
  - 1.1.2. de bevestigingsmiddelen van de signaalinrichtingen op het voertuig;
  - 1.1.3. de plaats van de signaalinrichtingen op het voertuig;
  - 1.1.4. de stijfheid van de constructiedelen waarop de signaalinrichting(en) is (zijn) gemonteerd;
  - 1.1.5. vorm en materialen van de carrosserie waaruit de voorzijde van het voertuig bestaat en die van invloed kunnen zijn op het geluidsniveau van de geluiden die worden voortgebracht door de signaalinrichting(en) en een afschermend effect kunnen hebben.

## 2. VOORSCHRIFTEN

- 2.1. Elk voertuig moet zijn voorzien van een geluidssignaalinrichting van een type dat is goedgekeurd overeenkomstig deze richtlijn of overeenkomstig Richtlijn 70/388/EEG van de Raad van 27 juli 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten betreffende de geluidssignaalinrichting van motorvoertuigen<sup>(1)</sup>. Bromfietsen met een motorvermogen niet groter dan 0,5 kW en met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid niet hoger dan 25 km/h mogen echter voorzien zijn van een goedgekeurde geluidssignaalinrichting of van een niet goedgekeurde mechanische geluidssignaalinrichting. In dit laatste geval moet de constructeur verklaren dat de mechanische geluidssignaalinrichting voldoet aan de op dat type geluidssignaalinrichting van toepassing zijnde voorschriften die van kracht zijn in het land waar de bromfiets met gereduceerde prestaties in de handel moet worden gebracht.
- 2.2. De proefspanning moet overeenstemmen met het bepaalde in punt 3.3 van bijlage I.
- 2.3. De geluidsdrukniveaus worden gemeten onder de omstandigheden die in punt 3.2 van bijlage I zijn beschreven.
- 2.4. De waarde van het A-gewogen geluidsdrukniveau dat door de op het voertuig gemonteerde signaalinrichting(en) wordt voortgebracht, wordt gemeten op een afstand van 7 m vóór het voertuig, dat daartoe geplaatst wordt op een open terrein met een zo effen mogelijke bodem; indien het met gelijkstroom gevoede geluidssignaalinrichtingen betreft mag de motor hierbij niet draaien.
- 2.5. De microfoon van het meettoestel moet ongeveer in het middenlangsvlak van het voertuig zijn opgesteld.
- 2.6. Het geluidsdrukniveau van het omgevingsgeluid en dat van het door de wind veroorzaakte geluid moeten ten minste 10 dB(A) lager zijn dan het te meten geluidsniveau.
- 2.7. Het maximale geluidsdrukniveau wordt gezocht in een segment dat tussen een hoogte van 0,5 en 1,5 m boven de grond is gelegen.
- 2.8. Bij meting onder de in de punten 2.2 tot en met 2.7 beschreven omstandigheden moet de maximumwaarde van het geluidsniveau (punt 2.7) van de gekeurde geluidssignaalinrichting ten minste:
  - a) gelijk zijn aan 75 dB(A) en ten hoogste gelijk zijn aan 112 dB(A) voor geluidssignaalinrichtingen van bromfietsen;
  - b) gelijk zijn aan 80 dB(A) en ten hoogste gelijk zijn aan 112 dB(A) voor geluidssignaalinrichtingen van motorfietsen en driewielers met een vermogen van ten hoogste 7 kW;
  - c) gelijk zijn aan 93 dB(A) en ten hoogste gelijk zijn aan 112 dB(A) voor geluidssignaalinrichtingen van motorfietsen en driewielers met een vermogen van meer dan 7 kW.

<sup>(1)</sup> PB nr. L 176 van 10. 8. 1970, blz. 12. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 87/354/EEG (PB nr. L 192 van 11. 7. 1987, blz. 43).

*Aanhangsel 1*

**Inlichtingenformulier wat betreft de montage van een geluidssignaalinrichting op een type motorvoertuig op twee of drie wielen**

(bij de goedkeuringsaanvraag te voegen ingeval deze los van de aanvraag om goedkeuring van het voertuig wordt ingediend)

Volgnummer (door de aanvrager toegekend): .....

Bij de aanvraag om goedkeuring wat betreft de montage van een geluidssignaalinrichting op een type motorvoertuig op twee of drie wielen moeten de inlichtingen worden verstrekt als bedoeld in de volgende punten in bijlage II van Richtlijn 92/61/EEG, onder A:

- 0.1
- 0.2
- 0.4 tot en met 0.6
- 3.2.5 tot en met 3.2.5.2.2
- 9.5.5.

*Aanhangsel 2*

Naam van de bevoegde instantie

**Goedkeuringscertificaat wat betreft de montage van een geluidssignaalinrichting op een type motorvoertuig op twee of drie wielen**

**MODEL**

Verslag nr. .... van de technische dienst ..... d.d. ....

Goedkeuringsnr.: ..... Uitbreidingsnr.: .....

1. Fabrieks- of handelsmerk van het voertuig: .....
2. Type voertuig: .....
3. Naam en adres van de constructeur: .....
4. Naam en adres van de eventuele gemachtigde van de constructeur: .....
5. Voertuig ter keuring aangeboden op: .....
6. De goedkeuring is verleend/geweigerd <sup>(1)</sup>.
7. Plaats: .....
8. Datum: .....
9. Handtekening: .....

<sup>(1)</sup> Doorhalen wat niet van toepassing is.

## RICHTLIJN 93/31/EEG VAN DE RAAD

van 14 juni 1993

betreffende de standaard van motorvoertuigen op twee wielen

DE RAAD VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

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

Gelet op Richtlijn 92/61/EEG van de Raad van 30 juni 1992 betreffende de goedkeuring van twee- of driewielige motorvoertuigen <sup>(1)</sup>,

Gelet op het voorstel van de Commissie <sup>(2)</sup>,

In samenwerking met het Europees Parlement <sup>(3)</sup>,

Gelet op het advies van het Economisch en Sociaal Comité <sup>(4)</sup>,

Overwegende dat de interne markt een ruimte zonder binnengrenzen omvat waarin het vrije verkeer van goederen, personen, diensten en kapitaal is gewaarborgd; dat de daartoe noodzakelijke maatregelen dienen te worden vastgesteld;

Overwegende dat in iedere Lid-Staat de standaard van motorvoertuigen op twee wielen moet voldoen aan bepaalde, in dwingende voorschriften vastgelegde technische kenmerken die van Lid-Staat tot Lid-Staat verschillen; dat deze verschillen het handelsverkeer binnen de Gemeenschap belemmeren;

Overwegende dat deze belemmeringen voor de werking van de interne markt kunnen worden weggenomen als alle Lid-Staten dezelfde voorschriften aannemen in plaats van hun nationale regelgeving;

Overwegende dat de vastlegging van geharmoniseerde voorschriften voor de standaard van motorvoertuigen op twee wielen noodzakelijk is om voor elk type van voornoemde voertuigen de in Richtlijn 92/61/EEG vastgelegde goedkeuringsprocedure te kunnen toepassen;

Overwegende dat vanwege de omvang en de gevolgen van het overwogen optreden in de betrokken sector de met

deze richtlijn beoogde communautaire maatregelen noodzakelijk en zelfs onontbeerlijk zijn om het gestelde doel te bereiken, namelijk de communautaire goedkeuring per type voertuig, en dat dit niet voldoende door de Lid-Staten afzonderlijk kan worden verwezenlijkt,

HEEFT DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

*Artikel 1*

De onderhavige richtlijn is van toepassing op de standaard van alle voertuigtypen op twee wielen, als gedefinieerd in artikel 1 van Richtlijn 92/61/EEG.

*Artikel 2*

De procedure voor de verlening van goedkeuring van de standaard van een type motorvoertuig op twee wielen, alsmede de voor het vrije verkeer van deze voertuigen geldende voorwaarden zijn vastgelegd in Richtlijn 92/61/EEG, in respectievelijk hoofdstuk II en hoofdstuk III.

*Artikel 3*

De wijzigingen die noodzakelijk zijn om de in de bijlagen opgenomen voorschriften aan te passen aan de vooruitgang van de techniek, worden vastgesteld volgens de procedure van artikel 13 van Richtlijn 70/156/EEG <sup>(5)</sup>.

*Artikel 4*

1. De Lid-Staten stellen de nodige bepalingen om uiterlijk op 14 december 1994 aan deze richtlijn te voldoen vast en maken ze bekend. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

Wanneer de Lid-Staten deze bepalingen vaststellen, wordt in die bepalingen naar deze richtlijn verwezen of wordt hiernaar verwezen bij de officiële bekendmaking van die bepalingen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de Lid-Staten.

<sup>(1)</sup> PB nr. L 225 van 10. 8. 1992, blz. 72.

<sup>(2)</sup> PB nr. C 293 van 9. 11. 1992, blz. 23.

<sup>(3)</sup> PB nr. C 337 van 21. 12. 1992, blz. 103, en PB nr. C 150 van 31. 5. 1993.

<sup>(4)</sup> PB nr. C 73 van 15. 3. 1993, blz. 22.

<sup>(5)</sup> PB nr. L 42 van 23. 2. 1970, blz. 1. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 92/53/EEG (PB nr. L 225 van 10. 8. 1992, blz. 1).

Vanaf de in de eerste alinea vermelde datum mogen de Lid-Staten het voor het eerst in het verkeer brengen van aan deze richtlijn beantwoordende voertuigen niet verbieden om redenen die met de standaard verband houden.

Zij passen de bepalingen bedoeld in de eerste alinea toe vanaf 14 juni 1995.

2. De Lid-Staten delen de Commissie de tekst mede van de bepalingen van intern recht die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied aannemen.

*Artikel 5*

Deze richtlijn is gericht tot de Lid-Staten.

Gedaan te Luxemburg, 14 juni 1993.

*Voor de Raad*  
*De Voorzitter*  
J. TRØJBORG

*BIJLAGE*

## 1. DEFINITIES

In de onderhavige richtlijn wordt verstaan onder:

- 1.1. „standaard”, een stevig aan het voertuig bevestigde inrichting waarmee het voertuig in een verticale (of bijna verticale) parkeerstand kan worden gehouden wanneer de berijder het voertuig laat staan;
- 1.2. „zijstandaard”, een standaard die, wanneer hij wordt uitgeklaapt of scharniert tot in de uitgeklapte toestand, het voertuig aan één kant ondersteunt, waarbij de twee wielen in contact blijven met het steunvlak;
- 1.3. „middenstandaard”, een standaard die, wanneer hij in de uitgeklapte stand wordt gebracht, het voertuig ondersteunt met behulp van een of meer raakvlakken tussen het voertuig en het steunvlak aan weerskanten van het middenlangsvlak van het voertuig;
- 1.4. „dwarsinclinatie (di)”, de helling, uitgedrukt in procenten, van het werkelijke steunvlak, waarbij de snijlijn tussen het middenlangsvlak van het voertuig en het steunvlak loodrecht staat op de lijn met de grootste helling (figuur 1);
- 1.5. „langsinclinatie (li)”, de helling, uitgedrukt in procenten, van het werkelijke steunvlak, waarbij het middenlangsvlak van het voertuig evenwijdig loopt aan de lijn met de grootste helling (figuur 2);
- 1.6. „het middenlangsvlak van het voertuig”, het langsvlak van symmetrie van het achterwiel van het voertuig.

## 2. ALGEMENE VOORSCHRIFTEN

- 2.1. Elk voertuig op twee wielen moet voorzien zijn van minstens één standaard om te zorgen voor de stabiliteit bij stilstand (bij voorbeeld wanneer het voertuig geparkeerd is) wanneer het niet in deze statische toestand wordt gehouden door een persoon of door externe middelen. Voertuigen uitgevoerd met dubbele wielen behoeven niet te zijn uitgerust met een standaard maar zij moeten in de parkeerstand (parkeerrem aangetrokken) voldoen aan de in punt 6.2.2 genoemde bepalingen.
- 2.2. Deze standaard moet hetzij een zijstandaard, hetzij een middenstandaard zijn, hetzij beide.
- 2.3. Wanneer de standaard aan het onderste gedeelte van of onder het voertuig scharniert, dient (dienen) het (de) uiteinde(n) van de standaard zich naar de achterzijde van het voertuig te bewegen om deze in de ingeklapte of rijstand te brengen.

## 3. BIJZONDERE VOORSCHRIFTEN

## 3.1. Zijstandaard

3.1.1. De zijstandaard dient:

- 3.1.1.1. het voertuig op zodanige wijze te ondersteunen dat gezorgd wordt voor stabiliteit in de dwarsrichting, wanneer het voertuig op een horizontaal steunvlak of op een helling staat en wordt voorkomen dat het te gemakkelijk overheelt (en dientengevolge om het door de zijstandaard gevormde steunpunt kantelt) of te gemakkelijk de verticale stand aanneemt en verder gaat (waardoor het voertuig naar de tegenovergestelde kant van de standaard omvalt);
- 3.1.1.2. het voertuig op zodanige wijze te steunen dat het in een stabiele toestand verkeert wanneer het voertuig overeenkomstig punt 6.2.2 op een helling wordt geplaatst;
- 3.1.1.3. zich automatisch naar achteren te bewegen in de ingeklapte of rijtoestand,
  - 3.1.1.3.1. wanneer het voertuig zijn normale rijstand (verticaal) weer inneemt, of
  - 3.1.1.3.2. wanneer het voertuig opzettelijk door de berijder naar voren wordt bewogen;
- 3.1.1.4. onverminderd de bepalingen van punt 3.1.1.3, zodanig ontworpen en gemaakt te zijn dat de standaard niet automatisch inklaapt als de hellingshoek plotseling wordt gewijzigd (bij voorbeeld wanneer er door derden licht tegen het voertuig wordt geduwd of door de luchtverplaatsing als gevolg van het passeren van een voertuig),
  - 3.1.1.4.1. wanneer hij in de uitgeklapte of parkeerstand is gebracht,

- 3.1.1.4.2. wanneer het voertuig helt ten einde het uiteinde van de zijstandaard in contact met de grond te brengen, en
- 3.1.1.4.3. wanneer het voertuig zonder toezicht geparkeerd wordt achtergelaten.
- 3.1.2. De in punt 3.1.1.3 genoemde voorschriften gelden niet als het voertuig zodanig is ontworpen dat de motor het voertuig niet in beweging kan zetten wanneer de zijstandaard uitgeklapt is.
- 3.2. **Middenstandaard**
- 3.2.1. De middenstandaard dient:
- 3.2.1.1. het voertuig op zodanige wijze te steunen dat de stabiliteit van het voertuig gegarandeerd is, hetzij met een of twee banden in contact met het steunvlak, hetzij zonder dat de banden dit vlak raken,
- 3.2.1.1.1. op een horizontaal steunvlak;
- 3.2.1.1.2. op een hellend vlak;
- 3.2.1.1.3. op een helling overeenkomstig punt 6.2.2;
- 3.2.1.2. automatisch naar achteren te kunnen bewegen in de ingeklapte of rijtoestand,
- 3.2.1.2.1. wanneer het voertuig zich op zodanige wijze naar voren beweegt dat de middenstandaard los komt van het steunvlak.
- 3.2.2. De in punt 3.2.1.2 genoemde voorschriften zijn niet van toepassing als het voertuig zodanig is ontworpen dat de motor het voertuig niet kan voortbewegen wanneer de middenstandaard uitgeklapt is.
4. **OVERIGE VOORSCHRIFTEN**
- 4.1. De voertuigen kunnen bovendien zijn uitgerust met een verklikkerlicht dat duidelijk door de berijder in zittende rijkhouding kan worden waargenomen en dat bij ingeschakeld contact oplicht en blijft branden totdat de standaard zich in ingeklapte of rijtoestand bevindt.
- 4.2. Elke standaard moet zijn uitgerust met een blokkeersysteem dat de standaard in de ingeklapte of rijtoestand houdt. Dit systeem kan bestaan uit:
- twee onafhankelijke inrichtingen, zoals twee afzonderlijke veren of een veer en een blokkeersysteem zoals bij voorbeeld een „clip”,
  - of
  - één inrichting die zonder storingen kan functioneren gedurende minstens:
    - 10 000 maal normaal gebruik als het voertuig is uitgerust met twee standaards,
    - of
    - 15 000 maal normaal gebruik als het voertuig is uitgerust met één standaard.
5. **STABILITEITSPROEF**
- 5.1. Ten einde het vermogen om het voertuig in een stabiele toestand te houden, zoals in de punten 3 en 4 wordt beschreven, te bepalen dienen de volgende proeven te worden uitgevoerd:
- 5.2. **Toestand van het voertuig**
- 5.2.1. Het voertuig moet in zijn geheel in rijklare toestand worden aangeboden.
- 5.2.2. De banden dienen te worden opgepompt tot de druk die door de fabrikant voor de rijklare toestand wordt aanbevolen.
- 5.2.3. De transmissie dient zich in de vrijloopstand te bevinden of in geval van een automatische transmissie in de parkeerstand indien van toepassing.
- 5.2.4. Als het voertuig is uitgerust met een parkeerrem moet deze zijn aangetrokken.
- 5.2.5. De stuurinrichting moet zich in de vergrendelde stand bevinden. Als het stuur vergrendeld kan worden wanneer dit naar links of naar rechts wordt verdraaid, dienen de proeven in deze twee standen te worden uitgevoerd.
- 5.3. **Proefterrein**
- 5.3.1. De in punt 6.1 genoemde proeven dienen te worden uitgevoerd op een vlak, horizontaal terrein, met een hard, droog en schoon oppervlak.

#### 5.4. Beproevingmateriael

- 5.4.1. De in punt 6.2 genoemde proeven dienen op een parkeerplatform te worden uitgevoerd.
- 5.4.2. Het parkeerplatform dient een stijf, vlak, rechthoekig oppervlak te zijn dat het voertuig kan dragen zonder merkbaar door te buigen.
- 5.4.3. Het oppervlak van het parkeerplatform moet voldoende anti-slippend zijn om te verhinderen dat het voertuig tijdens de inclinatie- of hellingsproeven van het steunvlak wegglijdt.
- 5.4.4. Het parkeerplatform moet zodanig gebouwd zijn dat minstens de stand met de in punt 6.2.2 voorgeschreven dwarsinclinatie (di) en langsinclinatie (li) kan worden bereikt.

#### 6. PROEFPROCEDURES

- 6.1. **Stabiliteit op een horizontaal steunvlak** (proef in verband met punt 3.1.1.4)
- 6.1.1. Bij het voertuig dat zich op het proefterrein bevindt wordt de zijstandaard in de uitgeklapte of parkeerstand gebracht en het voertuig wordt op de zijstandaard gezet.
- 6.1.2. Het voertuig wordt zodanig bewogen dat de hoek tussen het middenlangsvlak en het steunvlak met 3° wordt vergroot (door het voertuig naar de verticale stand te bewegen).
- 6.1.3. Als gevolg van deze beweging mag de zijstandaard niet automatisch terugkeren in de ingeklapte of rijstand.
- 6.2. **Stabiliteit op een hellend vlak** (proeven in verband met de punten 3.1.1.1, 3.1.1.2, 3.2.1.1.2 en 3.2.1.1.3)
- 6.2.1. Het voertuig wordt op het parkeerplatform geplaatst met alleen de zijstandaard en vervolgens alleen de middenstandaard in de uitgeklapte of parkeerstand en men laat het voertuig op de standaard steunen.
- 6.2.2. Het parkeerplatform wordt geheld tot de minimale dwarsinclinatie (di) is bereikt, en vervolgens tot de minimale langsinclinatie (li) is bereikt, volgens het onderstaande schema:

Inclinatie	Zijstandaard		Middenstandaard	
	Bromfiets	Motorfiets	Bromfiets	Motorfiets
di	5 %	6 %	6 %	8 %
li naar de voorzijde	5 %	6 %	6 %	8 %
li naar de achterzijde	6 %	8 %	12 %	14 %

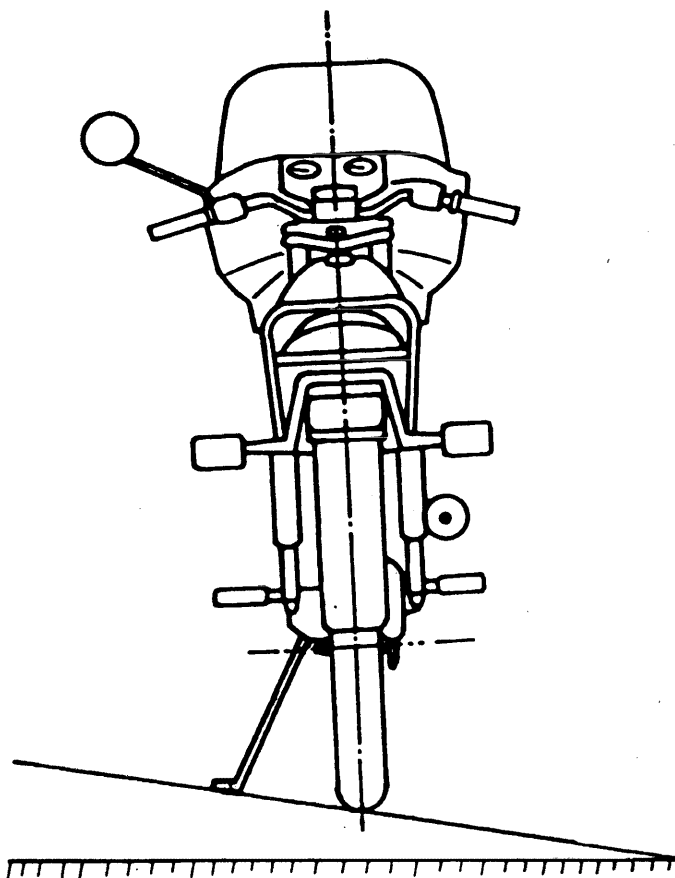
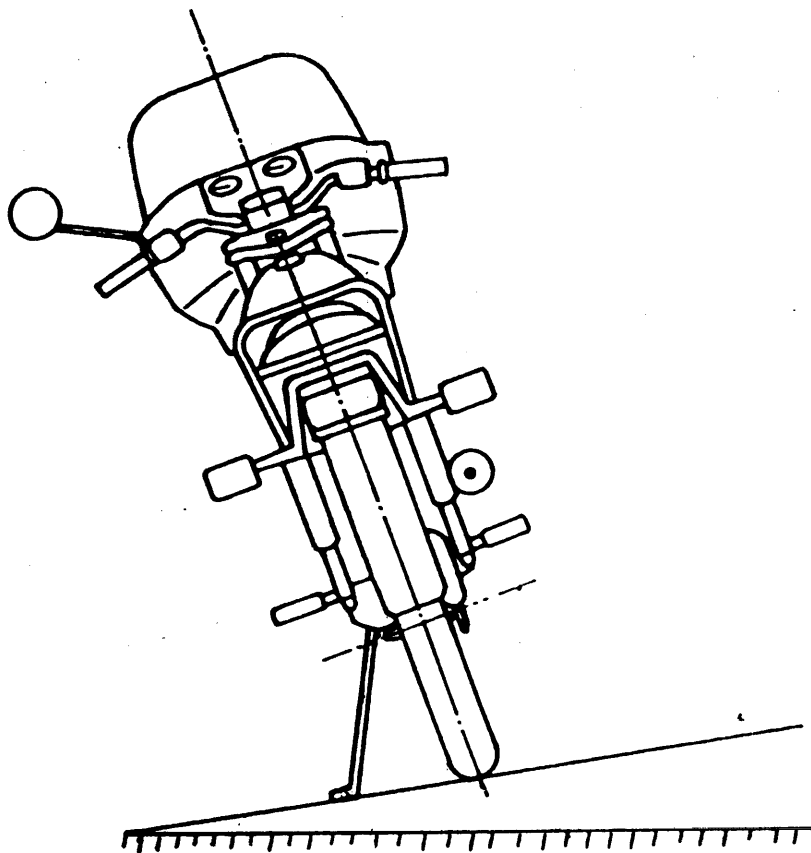
Zie de hierna volgende figuren 1a, 1b en 2.

- 6.2.3. In het geval waarbij een op een hellend parkeerplatform geplaatst voertuig op de middenstandaard en slechts één wiel steunt en met de middenstandaard in deze stand kan worden gehouden terwijl hetzij het voorwiel, hetzij het achterwiel in contact met het steunvlak is, en voor zover het voertuig aan de overige voorschriften van dit punt voldoet, behoeven de hiervoor beschreven proeven slechts te worden uitgevoerd met het voertuig dat rust op de middenstandaard en het achterwiel.
- 6.2.4. Wanneer het parkeerplatform volgens de voorgeschreven hoeken wordt geheld en de voorgaande voorschriften naar behoren in acht zijn genomen, moet het voertuig stabiel blijven.
- 6.2.5. In plaats van deze procedure is het toegestaan het platform in de hellende stand te brengen alvorens het voertuig in de desbetreffende toestand wordt gebracht.

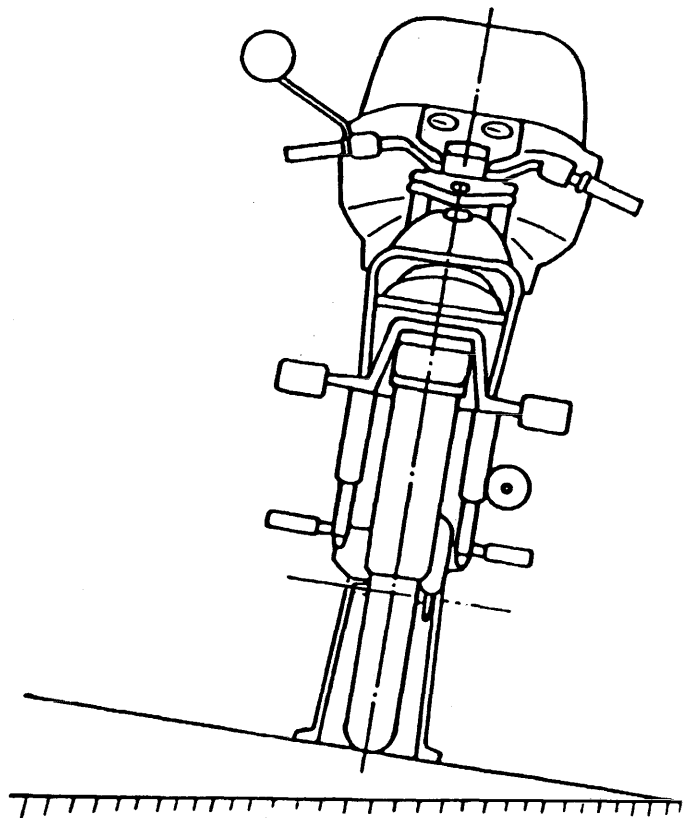
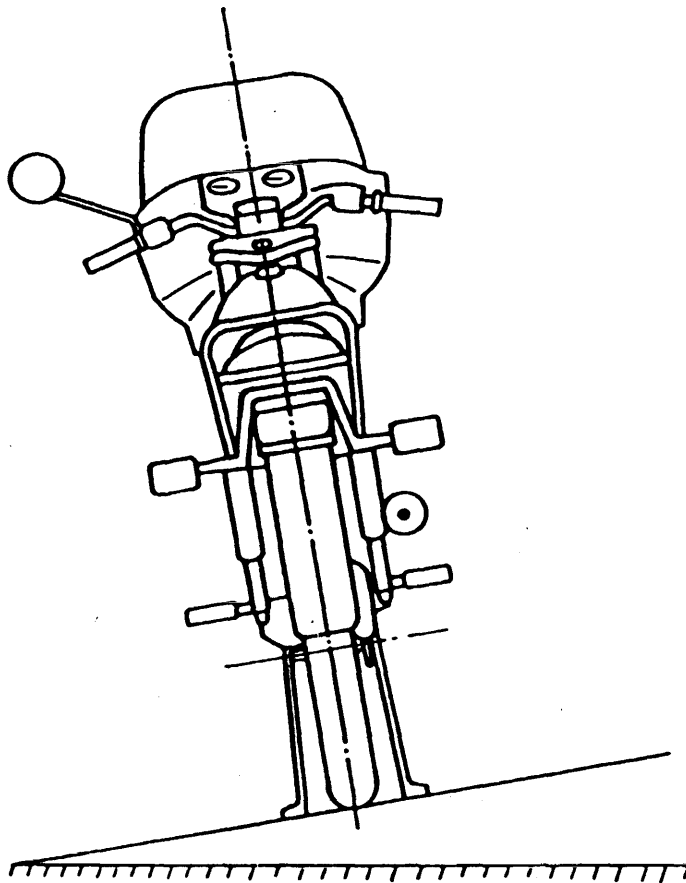


*Figuur 1a*

Dwarsinclinatie

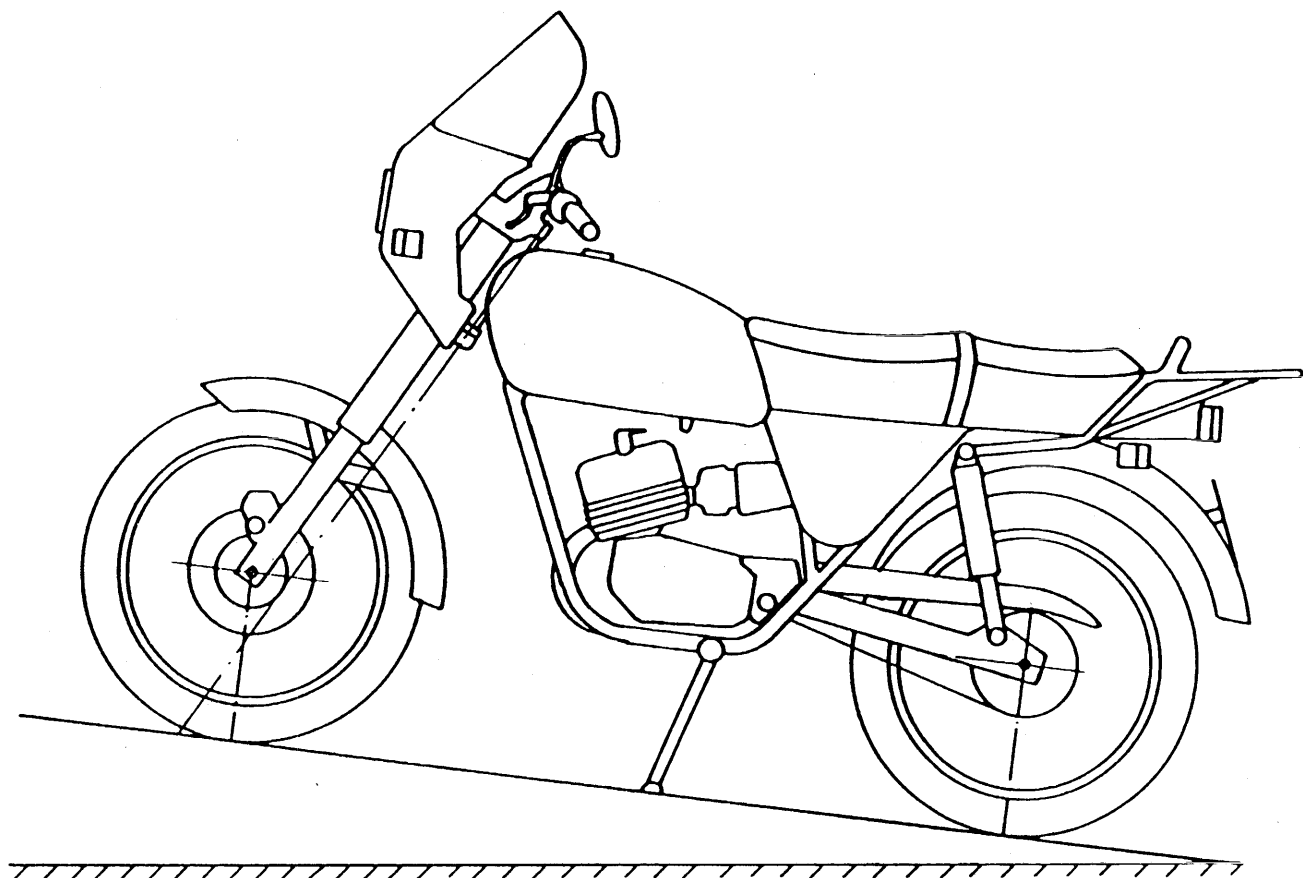


*Figuur 1b*  
Dwarsinclinatie

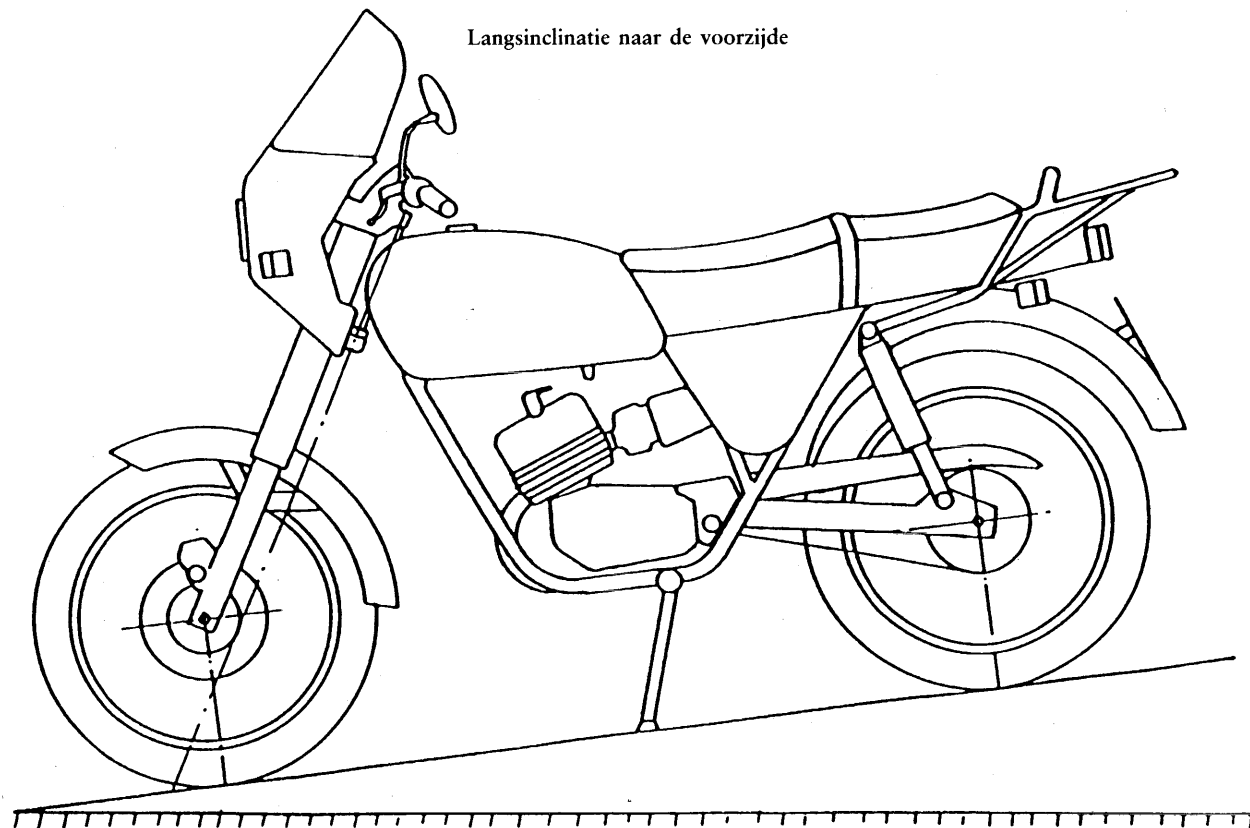


*Figuur 2*

Langsinclinatorie naar de achterzijde



Langsinclinatorie naar de voorzijde



*Aanhangsel 1***Inlichtingenformulier voor de standaard van een motorvoertuigtype op twee wielen**

(bij de goedkeuringsaanvraag te voegen ingeval deze los van de aanvraag om goedkeuring van het voertuig is ingediend)

Volgnummer (door de aanvrager in te vullen): .....

Bij de aanvraag om goedkeuring van de standaard van een type motorvoertuig op twee wielen moeten de inlichtingen worden verstrekt als bedoeld in de volgende punten in bijlage II van Richtlijn 92/61/EEG:

- onder A:
  - 0.1
  - 0.2
  - 0.4 tot en met 0.6
  - 2.1
  - 2.1.1
- onder B:
  - 1.3.1.

*Aanhangsel 2*

Naam van de bevoegde instantie
--------------------------------

**Goedkeuringscertificaat voor de standaard van een motorvoertuigtype op twee wielen****MODEL**

Verslag nr. .... van de technische dienst ..... d.d. ....

Goedkeuringsnr.: ..... Uitbreidingsnr.: .....

1. Fabrieks- of handelsmerk van het voertuig: .....
2. Voertuigtype: .....
3. Naam en adres van de fabrikant: .....
4. Naam en adres van de gevolmachtigde van de fabrikant (indien van toepassing): .....
5. Voertuig ter keuring aangeboden op: .....
6. De goedkeuring is verleend/geweigerd <sup>(1)</sup>.
7. Plaats: .....
8. Datum: .....
9. Handtekening: .....

<sup>(1)</sup> Doorhalen wat niet van toepassing is.

## RICHTLIJN 93/32/EEG VAN DE RAAD

van 14 juni 1993

betreffende het beveiligingssysteem voor passagiers van motorvoertuigen op twee wielen

DE RAAD VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

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

Gelet op Richtlijn 92/61/EEG van de Raad van 30 juni 1992 betreffende de goedkeuring van twee- of driewielige motorvoertuigen <sup>(1)</sup>,

Gezien het voorstel van de Commissie <sup>(2)</sup>,

In samenwerking met het Europees Parlement <sup>(3)</sup>,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité <sup>(4)</sup>,

Overwegende dat de interne markt een ruimte zonder binnengrenzen omvat waarin het vrije verkeer van goederen, personen, diensten en kapitaal is gewaarborgd; dat de daartoe noodzakelijke maatregelen dienen te worden genomen;

Overwegende dat in elke Lid-Staat motorvoertuigen op twee wielen, wat het beveiligingssysteem voor passagiers betreft, bepaalde technische kenmerken moeten vertonen die zijn vastgelegd in dwingende voorschriften welke van Lid-Staat tot Lid-Staat verschillen; dat deze verschillen het handelsverkeer binnen de Gemeenschap belemmeren;

Overwegende dat deze belemmeringen voor de werking van de interne markt kunnen worden opgeheven indien alle Lid-Staten dezelfde voorschriften aannemen ter vervanging van hun nationale regelgeving;

Overwegende dat het noodzakelijk is geharmoniseerde voorschriften voor het beveiligingssysteem voor passagiers van motorvoertuigen op twee wielen vast te stellen om voor elk type van de genoemde voertuigen de goedkeuringsprocedures van Richtlijn 92/61/EEG te kunnen toepassen;

Overwegende dat vanwege de omvang en de gevolgen van het overwogen optreden in de betrokken sector de met deze richtlijn beoogde communautaire maatregelen nood-

zakelijk en zelfs onontbeerlijk zijn om het gestelde doel te bereiken, namelijk de communautaire goedkeuring per type voertuig, en dat dit niet voldoende door de Lid-Staten afzonderlijk kan worden verwezenlijkt,

HEEFT DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

*Artikel 1*

Deze richtlijn is van toepassing op het beveiligingssysteem voor passagiers van elk type motorvoertuig op twee wielen als omschreven in artikel 1 van Richtlijn 92/61/EEG.

*Artikel 2*

De procedure voor het verlenen van de goedkeuring wat het beveiligingssysteem voor passagiers van een type motorvoertuig op twee wielen betreft, alsmede de voorwaarden voor het vrije verkeer van deze voertuigen zijn vastgesteld bij Richtlijn 92/61/EEG in respectievelijk hoofdstuk II en hoofdstuk III.

*Artikel 3*

De wijzigingen die noodzakelijk zijn om de in de bijlagen neergelegde voorschriften aan te passen aan de vooruitgang van de techniek, worden vastgesteld volgens de procedure van artikel 13 van Richtlijn 70/156/EEG <sup>(5)</sup>.

*Artikel 4*

1. De Lid-Staten stellen de nodige bepalingen om uiterlijk op 14 december 1994 aan deze richtlijn te voldoen vast en maken ze bekend. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

Wanneer de Lid-Staten deze bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen naar de onderhavige richtlijn verwezen of wordt hiernaar verwezen bij de officiële bekendmakingen van die bepalingen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de Lid-Staten.

<sup>(1)</sup> PB nr. L 225 van 10. 8. 1992, blz. 72.

<sup>(2)</sup> PB nr. C 293 van 9. 11. 1992, blz. 49.

<sup>(3)</sup> PB nr. C 337 van 21. 12. 1992, blz. 103, en PB nr. C 150 van 31. 5. 1993.

<sup>(4)</sup> PB nr. C 73 van 15. 3. 1993, blz. 22.

<sup>(5)</sup> PB nr. L 42 van 23. 2. 1970, blz. 1. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 92/53/EEG (PB nr. L 225 van 10. 8. 1992, blz. 1).

Vanaf de in de eerste alinea vermelde datum mogen de Lid-Staten het voor het eerst in het verkeer brengen van aan deze richtlijn beantwoordende voertuigen niet verbieden om redenen die met de beveiligingssystemen voor passagiers verband houden.

Zij passen de bepalingen bedoeld in de eerste alinea toe vanaf 14 juni 1995.

2. De Lid-Staten delen de Commissie de tekst mede van de bepalingen van intern recht die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied aannemen.

*Artikel 5*

Deze richtlijn is gericht tot de Lid-Staten.

Gedaan te Luxemburg, 14 juni 1993.

*Voor de Raad*  
*De Voorzitter*  
J. TRØJBORG

*BIJLAGE*

## 1. ALGEMENE VOORSCHRIFTEN

Indien een passagier kan worden vervoerd moet het voertuig van een beveiligingssysteem voor passagiers zijn voorzien. Dit systeem moet bestaan uit een riem dan wel een of meer handgrepen.

## 1.1. Riem

De riem moet zodanig op het zadel zijn gemonteerd dat de passagier deze gemakkelijk kan gebruiken. De riem en de bevestiging daarvan moeten zodanig zijn ontworpen dat zij zonder breuk bestand zijn tegen een verticale trekkracht van 2 000 N die met een maximale druk van 2 MPa op statische wijze op het midden van het oppervlak van de riem wordt uitgeoefend.

## 1.2. Handgreep

Indien gebruik wordt gemaakt van één handgreep moet deze dichtbij het zadel en symmetrisch ten opzichte van het middenlangsvlak van het voertuig zijn gemonteerd.

Deze handgreep moet zodanig zijn ontworpen dat deze zonder breuk bestand is tegen een verticale trekkracht van 2 000 N die met een maximale druk van 2 MPa op statische wijze op het midden van het oppervlak van de handgreep wordt uitgeoefend.

Indien gebruik wordt gemaakt van twee handgrepen moeten deze symmetrisch aan weerszijden zijn gemonteerd.

Deze handgrepen moeten zodanig zijn ontworpen dat elk van hen zonder breuk bestand is tegen een verticale trekkracht van 1 000 N die met een maximale druk van 1 MPa op statische wijze op het midden van het oppervlak van de handgreep wordt uitgeoefend.

*Aanhangsel 1***Inlichtingenformulier wat betreft de beveiligingssystemen voor passagiers van een type motorvoertuig op twee wielen**

(bij de goedkeuringsaanvraag te voegen ingeval deze los van de aanvraag om goedkeuring van het voertuig wordt ingediend)

Volgnummer (door de aanvrager toegekend): .....

Bij de aanvraag om goedkeuring wat betreft de beveiligingssystemen voor passagiers van een type motorvoertuig op twee wielen moeten de inlichtingen worden verstrekt als bedoeld in de volgende punten in bijlage II van Richtlijn 92/61/EEG:

- onder A:
  - 0.1
  - 0.2
  - 0.4 tot en met 0.6
- onder B:
  - 1.5 tot en met 1.5.2.

*Aanhangsel 2*

Naam van de bevoegde instantie
--------------------------------

**Goedkeuringscertificaat wat betreft de beveiligingssystemen voor passagiers van een type motorvoertuig op twee wielen****MODEL**

Verslag nr. .... van de technische dienst ..... d.d. ....

Goedkeuringsnr.: ..... Uitbreidingsnr.: .....

1. Fabrieks- of handelsmerk van het voertuig: .....
2. Type voertuig: .....
3. Naam en adres van de constructeur: .....
4. Naam en adres van de eventuele gemachtigde van de constructeur: .....
5. Voertuig ter keuring aangeboden op: .....
6. De goedkeuring is verleend/geweigerd <sup>(1)</sup>.
7. Plaats: .....
8. Datum: .....
9. Handtekening: .....

<sup>(1)</sup> Doorhalen wat niet van toepassing is.



## RICHTLIJN 93/33/EEG VAN DE RAAD

van 14 juni 1993

betreffende de inrichting ter beveiliging tegen het gebruik door onbevoegden van motorvoertuigen op twee of drie wielen

DE RAAD VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

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

Gelet op Richtlijn 92/61/EEG van de Raad van 30 juni 1992 betreffende de goedkeuring van twee- of driewielige motorvoertuigen <sup>(1)</sup>,

Gezien het voorstel van de Commissie <sup>(2)</sup>,

In samenwerking met het Europees Parlement <sup>(3)</sup>,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité <sup>(4)</sup>,

Overwegende dat de interne markt een ruimte zonder binnengrenzen omvat, waarin het vrije verkeer van goederen, personen, diensten en kapitaal is gewaarborgd; dat de daartoe noodzakelijke maatregelen dienen te worden vastgesteld;

Overwegende dat in elke Lid-Staat twee- of driewielige motorvoertuigen, wat de inrichting ter beveiliging tegen het gebruik door onbevoegden betreft, bepaalde technische kenmerken dienen te bezitten, die in dwingende, van Lid-Staat tot Lid-Staat verschillende voorschriften zijn vervat; dat deze voorschriften uiteenlopen en daardoor een belemmering voor het handelsverkeer in de Gemeenschap vormen;

Overwegende dat deze hinderpalen voor de verwezenlijking en de werking van de interne markt kunnen worden weggenomen indien alle Lid-Staten hun nationale regelingen door dezelfde voorschriften vervangen;

Overwegende dat het, om voor elk type twee- of driewielig motorvoertuig de goedkeuringsprocedures van Richtlijn 92/61/EEG te kunnen toepassen, noodzakelijk is geharmoniseerde voorschriften voor de inrichting ter beveiliging tegen het gebruik door onbevoegden van zulke voertuigen vast te stellen;

Overwegende dat, vanwege de omvang en de gevolgen van het overwogen optreden in de betrokken sector, de met deze richtlijn beoogde communautaire maatregelen noodzakelijk en zelfs onontbeerlijk zijn om het gestelde doel te bereiken, namelijk de communautaire goedkeuring per type voertuig, en dat dit niet voldoende door de Lid-Staten afzonderlijk kan worden verwezenlijkt;

Overwegende dat het, om de toegang tot de markten van derde landen te vergemakkelijken, noodzakelijk lijkt de gelijkwaardigheid van de voorschriften van deze richtlijn en die van Reglement nr. 62 van de ECE/VN te bevestigen,

HEEFT DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

*Artikel 1*

Deze richtlijn en de bijbehorende bijlagen zijn van toepassing op de inrichting ter beveiliging tegen het gebruik door onbevoegden van elk type voertuig als omschreven in artikel 1 van Richtlijn 92/61/EEG.

*Artikel 2*

De procedures voor het verlenen van de goedkeuring wat de inrichting ter beveiliging tegen het gebruik door onbevoegden van een type motorvoertuig op twee of drie wielen betreft, alsmede de voorwaarden voor het vrije verkeer van deze voertuigen zijn vastgesteld bij Richtlijn 92/61/EEG respectievelijk in hoofdstuk II en hoofdstuk III.

*Artikel 3*

Overeenkomstig artikel 11 van Richtlijn 92/61/EEG wordt de gelijkwaardigheid van de voorschriften van deze richtlijn en die van Reglement nr. 62 van de ECE/VN (document E/ECE/TRANS/505 — Add. 61/Amend. 1) erkend.

De autoriteiten van de Lid-Staten die de goedkeuring verlenen, aanvaarden de overeenkomstige voorschriften van bovengenoemd Reglement nr. 62 verleende goedkeuringen en de desbetreffende goedkeuringsmerken in plaats van de overeenkomstige goedkeuringen die zijn verleend volgens de voorschriften van deze richtlijn.

*Artikel 4*

Deze richtlijn kan worden gewijzigd overeenkomstig artikel 13 van Richtlijn 70/156/EEG <sup>(5)</sup> ten einde:

- rekening te houden met de wijzigingen in het in artikel 3 genoemde reglement van de ECE/VN;
- de bijlagen aan te passen aan de technische vooruitgang.

<sup>(5)</sup> PB nr. L 42 van 23. 2. 1970, blz. 1. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 92/53/EEG (PB nr. L 225 van 10. 8. 1992, blz. 1).

<sup>(1)</sup> PB nr. L 225 van 10. 8. 1992, blz. 72.

<sup>(2)</sup> PB nr. C 293 van 9. 11. 1992, blz. 32.

<sup>(3)</sup> PB nr. C 337 van 21. 12. 1992, blz. 103, en PB nr. C 176 van 28. 6. 1993.

<sup>(4)</sup> PB nr. C 73 van 15. 3. 1993, blz. 22.

*Artikel 5*

1. De Lid-Staten stellen de bepalingen die nodig zijn om uiterlijk op 14 december 1994 aan deze richtlijn te voldoen vast en maken deze bekend. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

Wanneer de Lid-Staten deze bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen naar de onderhavige richtlijn verwezen of wordt hiernaar verwezen bij de officiële bekendmaking van die bepalingen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de Lid-Staten.

Vanaf de in de eerste alinea vermelde datum mogen de Lid-Staten het voor het eerst in het verkeer brengen van voertuigen die aan deze richtlijn voldoen niet verbieden om redenen die verband houden met de inrichting ter beveiliging tegen het gebruik door onbevoegden.

Zij passen de bepalingen bedoeld in de eerste alinea toe vanaf 14 juni 1995.

2. De Lid-Staten delen de Commissie de tekst mede van de bepalingen van intern recht die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied aannemen.

*Artikel 6*

Deze richtlijn is gericht tot de Lid-Staten.

Gedaan te Luxemburg, 14 juni 1993.

*Voor de Raad*  
*De Voorzitter*  
J. TRØJBORG

## BIJLAGE I

## TOEPASSINGSGBIED — DEFINITIES — ALGEMENE EN BIJZONDERE SPECIFICATIES

## 1. TOEPASSINGSGBIED

- 1.1. Deze richtlijn is van toepassing op inrichtingen ter beveiliging tegen het gebruik door onbevoegden van motorvoertuigen op twee wielen, al dan niet met zijspan, en motorvoertuigen op drie wielen.

## 2. DEFINITIES

- 2.1. In deze richtlijn wordt verstaan onder:

- 2.2. „goedkeuring”, de goedkeuring wat de beveiliging tegen het gebruik door onbevoegden van een type voertuig betreft;

- 2.3. „type voertuig”, motorvoertuigen die onderling geen essentiële verschillen vertonen, met name met betrekking tot de volgende punten:

- 2.3.1. omschrijving van het voertuigtype door de fabrikant;

- 2.3.2. plaatsing en constructie van het onderdeel of de onderdelen van het voertuig waarop de beveiligingsinrichting werkt;

- 2.3.3. type van de beveiligingsinrichting;

- 2.4. „beveiligingsinrichting”, een systeem dat het gebruik van het voertuig door onbevoegden moet verhinderen door actieve vergrendeling van de stuurinrichting en/of de overbrenging; dit systeem kan:

- 2.4.1. actief werken op de stuurinrichting alleen (inrichting van het type 1);

- 2.4.2. actief werken op de stuurinrichting tegelijkertijd met de inrichting waardoor de motor van het voertuig wordt stilgezet (inrichting van het type 2);

- 2.4.3. vanuit voorgespannen stand werken op de stuurinrichting tegelijkertijd met de inrichting waardoor de motor van het voertuig wordt stilgezet (inrichting van het type 3);

- 2.4.4. actief werken op de overbrenging (inrichting van het type 4);

- 2.5. „stuurinrichting”, het stuur, de vorkkop en de samenstellende delen daarvan, alsmede alle overige delen die rechtstreeks bepalend zijn voor de doeltreffendheid van de beveiligingsinrichting;

- 2.6. „combinatie”, een speciaal voor dit doel ontworpen en vervaardigde variant van een vergrendelingsstelsel die, wanneer deze op de juiste wijze in werking wordt gesteld, het mogelijk maakt het vergrendelingsstelsel in te schakelen;

- 2.7. „sleutel”, elk instrument dat is ontworpen en vervaardigd voor het in werking stellen van een vergrendelingsstelsel dat zelf zodanig is ontworpen en vervaardigd dat het alleen door middel van dit instrument kan worden bediend.

## 3. ALGEMENE SPECIFICATIES

- 3.1. Elk motorvoertuig op twee of drie wielen, met uitzondering van bromfietsen, moet voorzien zijn van een inrichting ter beveiliging tegen het gebruik door onbevoegden die voldoet aan de voorschriften van deze richtlijn. Indien een inrichting ter beveiliging tegen het gebruik door onbevoegden op een bromfiets wordt gemonteerd, moet deze inrichting aan de voorschriften van deze richtlijn voldoen.

- 3.2. De beveiligingsinrichting moet zodanig zijn uitgevoerd:

- 3.2.1. dat het noodzakelijk is deze buiten werking te stellen voor het in voorwaartse richting in rechte lijn sturen, rijden of verplaatsen van het voertuig;

- 3.2.2. dat het noodzakelijk is, wanneer het een beveiligingsinrichting van type 4 betreft, deze buiten werking te stellen om de overbrenging te ontgrendelen. Indien deze inrichting in werking wordt gesteld door de bediening van de parkeerinrichting, moet zij tegelijkertijd werken met de inrichting waardoor de motor van het voertuig wordt stilgezet;

- 3.2.3. dat de sleutel alleen uit het slot kan worden genomen wanneer de schoot volledig ingeschoven of volledig uitgeschoven is. Elke tussenstand van de sleutel waarbij de schoot later alsnog kan blokkeren, ook wanneer de sleutel zich in het slot van de beveiligingsinrichting bevindt, moet uitgesloten zijn.

- 3.3. Aan de voorschriften van punt 3.2 moet kunnen worden voldaan door de sleutel eenmaal te verdraaien.
  - 3.4. De in punt 3.1 vermelde beveiligingsinrichting en de delen van het voertuig waarop deze werkt moeten 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, bij voorbeeld met behulp van gewone, goedkope en gemakkelijk te verbergen gereedschappen, materieel of instrumenten.
  - 3.5. De beveiligingsinrichting dient deel uit te maken van de oorspronkelijke uitrusting van het voertuig (dat wil zeggen dat zij door de fabrikant moet zijn gemonteerd vóór de eerste verkoop in de kleinhandel). Het slot dient stevig aan de beveiligingsinrichting te zijn bevestigd. (Indien het slot met behulp van de sleutel kan worden losgenomen na verwijdering van het omhulsel of enige andere bevestiging, is dit niet in strijd met het voorschrift.)
  - 3.6. Een met een sleutel bediend vergrendelingssysteem moet ten minste 1 000 verschillende combinaties omvatten, dan wel evenveel als er jaarlijks voertuigen worden gebouwd, indien dit aantal lager is dan 1 000. Bij een zelfde voertuigtype moet de gebruiksfrequentie van een bepaalde combinatie ongeveer 1 op 1 000 bedragen.
  - 3.7. De code van de sleutel en van het slot mag niet zichtbaar zijn.
  - 3.8. Het slot moet zodanig zijn ontworpen, vervaardigd en bevestigd dat de cilinder in vergrendelde stand niet kan worden verdraaid door er met een ander instrument dan de bijpassende sleutel een koppel van minder dan 0,245 m daN op uit te oefenen, en
    - 3.8.1. indien het een cilinder met sluitstiften betreft, deze niet meer dan twee naast elkaar liggende identieke stiften in dezelfde richting heeft, en in totaal niet meer dan 60 % identieke stiften, of
    - 3.8.2. indien het een cilinder met schijven betreft, deze niet meer dan twee identieke uitsparingen naast elkaar in dezelfde richting heeft, en in totaal niet meer dan 50 % identieke uitsparingen.
  - 3.9. De beveiligingsinrichtingen moeten zodanig zijn ontworpen dat er bij een rijdend voertuig met draaiende motor geen gevaar bestaat dat de inrichting toevallig wordt geblokkeerd waardoor met name de veiligheid in gevaar kan worden gebracht.
  - 3.10. Beveiligingsinrichtingen van type 1, 2 of 3 moeten, wanneer zij ingeschakeld zijn, 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 20 m daN parallel aan de as van de stuurkolom.
  - 3.11. Beveiligingsinrichtingen van type 1, 2 of 3 moeten zodanig zijn ontworpen dat de stuurinrichting slechts onder een hoek van ten minste 20° naar links en/of rechts ten opzichte van de rechttuitstand kan worden vergrendeld.
  - 3.12. Beveiligingsinrichtingen van type 4 moeten, bij toepassing van het maximumkoppel van de motor, voorkomen dat het aandrijfwiel draait.
4. BIJZONDERE SPECIFICATIES
- 4.1. Behalve aan de algemene voorschriften vermeld in punt 3, moet de beveiligingsinrichting voldoen aan de bijzondere voorwaarden die hierna zijn vermeld.
    - 4.1.1. Bij beveiligingsinrichtingen van type 1 of type 2 mag het slot alleen kunnen worden vergrendeld door een beweging van de sleutel, wanneer de in punt 2.5 gedefinieerde stuurinrichting in de juiste stand staat opdat de schoot in de daarvoor bestemde uitsparing kan schuiven.
    - 4.1.2. Bij beveiligingsinrichtingen van type 3 mag de schoot alleen kunnen worden voorgespannen door een handeling van de gebruiker van het voertuig in combinatie met of naast het omdraaien van de sleutel. Behalve in de in punt 3.2.3 genoemde omstandigheden mag de sleutel niet kunnen worden uitgenomen wanneer de schoot is voorgespannen.
  - 4.2. Bij beveiligingsinrichtingen van type 2 en type 3 mag de schoot niet kunnen worden ingeschoven zolang de inrichting zich in een zodanige stand bevindt dat de motor van het voertuig kan worden gestart.
  - 4.3. Bij beveiligingsinrichtingen van type 3 mag, indien de beveiligingsinrichting is ingeschakeld, het niet mogelijk zijn dat verhinderd wordt dat de inrichting functioneert.
  - 4.4. Beveiligingsinrichtingen van type 3 moeten goed blijven functioneren en met name nog steeds voldoen aan de voorschriften van de punten 3.8, 3.9, 3.10 en 4.3 na 2 500 maal te zijn ingeschakeld en weer uitgeschakeld overeenkomstig de beproevingsvoorschriften van bijlage II.

## BIJLAGE II

## SLIJTAGEPROEF VOOR BEVEILIGINGSINRICHTINGEN VAN TYPE 3

1. TESTAPPARATUUR
  - 1.1. De testapparatuur omvat:
    - 1.1.1. een apparaat waarop een stuurinrichting voorzien van de in punt 2.4 van bijlage I omschreven beveiligingsinrichting kan worden gemonteerd;
    - 1.1.2. een systeem om de inrichting met gebruikmaking van de sleutel in en uit te schakelen;
    - 1.1.3. een systeem om de stuurkolom ten opzichte van de beveiligingsinrichting te verdraaien.
  2. BEPROEVINGSMETHODE
    - 2.1. Een van de beveiligingsinrichting voorziene stuurinrichting wordt op het in punt 1.1.1 bedoelde apparaat gemonteerd.
    - 2.2. De proef omvat de volgende stappen:
      - 2.2.1. uitgangspositie:

de beveiligingsinrichting wordt ontgrendeld en de stuurkolom wordt in een stand gezet waarin de beveiligingsinrichting niet kan blokkeren;
      - 2.2.2. inschakeling:

de beveiligingsinrichting wordt met de sleutel ingeschakeld;
      - 2.2.3. vergrendeling:

de stuurkolom wordt zodanig verdraaid dat daarop, op het moment dat de beveiligingsinrichting wordt vergrendeld, een koppel van  $5,88 \text{ Nm} \pm 0,25$  wordt uitgeoefend;
      - 2.2.4. ontgrendeling:

de beveiligingsinrichting wordt op de normale wijze ontgrendeld, waarbij het koppel tot nul wordt teruggebracht om de ontgrendeling te vergemakkelijken;
      - 2.2.5. positie aan het eind van de cyclus:

de stuurkolom wordt in een stand gedraaid waarin de beveiligingsinrichting niet kan blokkeren;
      - 2.2.6. draaiing in tegenovergestelde richting:

de in de punten 2.2.2, 2.2.3, 2.2.4 en 2.2.5 beschreven stappen worden herhaald, maar ditmaal in de tegenovergestelde draairichting van de stuurkolom.
      - 2.2.7. Tussen twee opeenvolgende vergrendelingen van de inrichting moeten ten minste 10 sec. verlopen.
    - 2.3. De slijtagecyclus wordt zoveel malen herhaald als is vermeld in punt 4.4 van bijlage I.

BIJLAGE III

Aanhangsel 1

Inlichtingenformulier wat betreft de inrichting ter beveiliging tegen het gebruik door onbevoegden van een type motorvoertuig op twee of drie wielen

(bij de goedkeuringsaanvraag te voegen ingeval deze los van de aanvraag om goedkeuring van het voertuig wordt ingediend)

Volgnummer (door de aanvrager toegekend): .....

Bij de aanvraag om goedkeuring wat betreft de inrichting ter beveiliging tegen het gebruik door onbevoegden van een type motorvoertuig op twee of drie wielen moeten de inlichtingen worden verstrekt als bedoeld in de volgende punten in bijlage II van Richtlijn 92/61/EEG, onder A:

- 0.1
- 0.2
- 0.4 tot en met 0.6
- 9.4.1
- 9.4.2 en, indien het gaat om een inrichting:
  - van type 1: 6.1 en 6.1.1
  - van type 2 of 3: 3.2.5 tot en met 3.2.6.2, 6.1 en 6.1.1
  - van type 4: 4.1 tot en met 4.4.2.

Aanhangsel 2

Naam van de bevoegde instantie

Goedkeuringscertificaat wat betreft de inrichting ter beveiliging tegen het gebruik door onbevoegden van een type motorvoertuig op twee of drie wielen

MODEL

Verslag nr. .... van de technische dienst ..... d.d. ....

Goedkeuringsnr.: ..... Uitbreidingsnr.: .....

1. Fabrieks- of handelsmerk van het voertuig: .....
2. Type voertuig: .....
3. Naam en adres van de constructeur: .....
4. Naam en adres van de eventuele gemachtigde van de constructeur: .....
5. Voertuig ter keuring aangeboden op: .....
6. De goedkeuring is verleend/geweigerd <sup>(1)</sup>.
7. Plaats: .....
8. Datum: .....
9. Handtekening: .....

<sup>(1)</sup> Doorhalen wat niet van toepassing is.

## RICHTLIJN 93/34/EEG VAN DE RAAD

van 14 juni 1993

betreffende de voorgeschreven opschriften op twee- of driewielige motorvoertuigen

DE RAAD VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

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

Gelet op Richtlijn 92/61/EEG van de Raad van 30 juni 1992 betreffende de goedkeuring van twee- of driewielige motorvoertuigen <sup>(1)</sup>,

Gezien het voorstel van de Commissie <sup>(2)</sup>,

In samenwerking met het Europees Parlement <sup>(3)</sup>,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité <sup>(4)</sup>,

Overwegende dat de interne markt een ruimte zonder binnengrenzen omvat, waarin het vrije verkeer van goederen, personen, diensten en kapitaal is gewaarborgd; dat de daartoe noodzakelijke maatregelen dienen te worden vastgesteld;

Overwegende dat in elke Lid-Staat twee- of driewielige voertuigen, wat de voorgeschreven opschriften betreft, bepaalde technische kenmerken dienen te bezitten, die in dwingende, van Lid-Staat tot Lid-Staat verschillende voorschriften zijn vervat; dat deze voorschriften uiteenlopen en daardoor een belemmering voor het handelsverkeer in de Gemeenschap vormen;

Overwegende dat deze hinderpalen voor de verwezenlijking en de werking van de interne markt kunnen worden weggenomen, indien alle Lid-Staten hun nationale regelingen door dezelfde voorschriften vervangen;

Overwegende dat het, om voor elk type twee- of driewielig motorvoertuig de goedkeuringsprocedures van Richtlijn 92/61/EEG te kunnen toepassen, noodzakelijk is geharmoniseerde bepalingen betreffende de voorgeschreven opschriften van zulke voertuigen vast te stellen;

Overwegende dat, vanwege de omvang en de gevolgen van het overwogen optreden in de betrokken sector, de met deze richtlijn beoogde communautaire maatregelen noodzakelijk en zelfs onontbeerlijk zijn om het gestelde doel te bereiken, namelijk de communautaire goedkeuring per type voertuig, en dat dit niet voldoende door de Lid-Staten afzonderlijk kan worden verwezenlijkt;

Overwegende dat deze richtlijn bepaalde Lid-Staten niet belet om, met betrekking tot de voorgeschreven opschriften op twee- of driewielige motorvoertuigen, op niet-discriminerende wijze bijzondere bindende voorschriften te handhaven voor de toepassing van de verkeersvoorschriften, voor zover die specifieke eisen betrekking hebben op het gebruik van die voertuigen en geen wijzigingen van de constructie inhouden die een beletsel zouden kunnen vormen voor de communautaire goedkeuring van dat type voertuigen,

HEEFT DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

*Artikel 1*

Deze richtlijn is van toepassing op de voorgeschreven opschriften van elk type voertuig als omschreven in artikel 1 van Richtlijn 92/61/EEG.

*Artikel 2*

De procedure voor het verlenen van de goedkeuring, wat de voorgeschreven opschriften van een type twee- of driewielig motorvoertuig betreft, alsmede de voorwaarden voor het vrije verkeer van deze voertuigen, zijn vastgesteld bij Richtlijn 92/61/EEG in respectievelijk hoofdstuk II en hoofdstuk III.

*Artikel 3*

De wijzigingen die noodzakelijk zijn om de in de bijlagen neergelegde voorschriften aan te passen aan de vooruitgang van de techniek, worden vastgesteld volgens de procedure van artikel 13 van Richtlijn 70/156/EEG <sup>(5)</sup>.

*Artikel 4*

1. De Lid-Staten stellen de bepalingen die nodig zijn om uiterlijk op 14 december 1994 aan deze richtlijn te voldoen vast en maken deze bekend. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

Wanneer de Lid-Staten deze bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen naar de onderhavige richtlijn verwezen of wordt hiernaar verwezen bij de officiële bekendmaking van die bepalingen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de Lid-Staten.

Vanaf de in de eerste alinea vermelde datum mogen de Lid-Staten het voor het eerst in het verkeer brengen van

<sup>(1)</sup> PB nr. L 225 van 10. 8. 1992, blz. 72.

<sup>(2)</sup> PB nr. C 293 van 9. 11. 1992, blz. 43.

<sup>(3)</sup> PB nr. C 337 van 21. 12. 1992, blz. 103, en PB nr. C 176 van 28. 6. 1993.

<sup>(4)</sup> PB nr. C 73 van 15. 3. 1993, blz. 22.

<sup>(5)</sup> PB nr. L 42 van 23. 2. 1970, blz. 1. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 92/53/EEG (PB nr. L 225 van 10. 8. 1992, blz. 1).

voertuigen die aan deze richtlijn voldoen niet verbieden om redenen die met de voorgeschreven opschriften verband houden.

Zij passen de bepalingen bedoeld in de eerste alinea toe vanaf 14 juni 1995.

2. De Lid-Staten delen de Commissie de tekst mede van de bepalingen van intern recht die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied aannemen.

*Artikel 5*

Deze richtlijn is gericht tot de Lid-Staten.

Gedaan te Luxemburg, 14 juni 1993.

*Voor de Raad*

*De Voorzitter*

J. TRØJBORG



## BIJLAGE

## VOORSCHRIFTEN BETREFFENDE DE VOORGESCHREVEN OPSCHRIFTEN OP TWEE- OF DRIEWIELIGE MOTORVOERTUIGEN

## 1. ALGEMEEN

- 1.1. Ieder voertuig moet voorzien zijn van een plaat en de opschriften die onder de volgende punten zijn beschreven. De plaat en de opschriften worden aangebracht door de fabrikant of zijn gemachtigde.

## 2. CONSTRUCTIEPLAAT

- 2.1. Een constructieplaat waarvan het model is bepaald in aanhangsel 1 moet op een duidelijk zichtbare en gemakkelijk toegankelijke plaats vast worden aangebracht op een onderdeel dat, zolang het voertuig in gebruik is, normaal niet voor vervanging in aanmerking komt; de plaat moet goed leesbaar en onuitwisbaar in de aangegeven volgorde onderstaande gegevens bevatten:

- 2.1.1. de naam van de fabrikant;
- 2.1.2. het goedkeuringsnummer zoals omschreven in artikel 8 van Richtlijn 92/61/EEG van de Raad van 30 juni 1992 betreffende de goedkeuring van twee- of driewielige motorvoertuigen;
- 2.1.3. het identificatienummer van het voertuig (INV);
- 2.1.4. het geluidsniveau tijdens stilstand: ... dB(A) bij ... toeren/min.
- 2.2. Het goedkeuringsmerk volgens de voorschriften van punt 2.1.2, de waarde van het geluidsniveau, alsmede het aantal toeren per minuut volgens de voorschriften van punt 2.1.4 worden niet opgenomen in de goedkeuring wat betreft de voorgeschreven opschriften. Deze gegevens moeten wel op ieder in overeenstemming met het goedgekeurde type gefabriceerde voertuig worden aangebracht.
- 2.3. De fabrikant kan aanvullende gegevens aanbrengen onder of naast de voorgeschreven opschriften, buiten een duidelijk afgebakende rechthoek die uitsluitend de in de punten 2.1.1 tot en met 2.1.4 (zie aanhangsel 1) voorgeschreven gegevens bevat.

## 3. IDENTIFICATIENUMMER VAN HET VOERTUIG

Het identificatienummer van het voertuig is een gestructureerde combinatie van tekens die de fabrikant aan ieder voertuig geeft. Het doel ervan is de mogelijkheid te bieden om — zonder gebruikmaking van verdere informatie — ieder voertuig door bemiddeling van de fabrikant gedurende 30 jaar duidelijk te identificeren.

Het identificatienummer moet aan de volgende voorschriften voldoen:

- 3.1. Het identificatienummer van het voertuig moet zijn aangegeven op de constructieplaat. Om te voorkomen dat het wordt uitgewist of gewijzigd, moet het ook in het chassis of het frame worden gehamerd of geponst op een plaats die gemakkelijk bereikbaar is en die zich bevindt in de rechterhelft van het voertuig.
- 3.1.1. Het identificatienummer van het voertuig moet uit de volgende drie groepen bestaan:
- 3.1.1.1. de eerste groep bestaat uit een aan de fabrikant van het voertuig toegekende code, waarmee genoemde fabrikant kan worden geïdentificeerd. Deze code bestaat uit drie tekens (letters of cijfers) die door de bevoegde instanties van het land waarin de fabrikant zijn hoofdkantoor heeft, zijn toegekend met de toestemming van het internationale bureau dat daartoe gemachtigd is door de Internationale Normalisatie-organisatie (ISO). Met het eerste teken wordt een geografisch gebied aangeduid, met het tweede teken een land binnen een geografisch gebied en met het derde teken een bepaalde fabrikant. Wanneer de fabrikant minder dan 500 voertuigen per jaar produceert, is het derde teken altijd een 9. Ter identificatie van deze fabrikant kent bovengenoemde instantie ook het derde, vierde en vijfde teken van de derde groep toe;

- 3.1.1.2. de tweede groep bestaat uit zes tekens (letters of cijfers) ter aanduiding van de algemene kenmerken van het voertuig (type, variant en versie) waarbij elk kenmerk twee tekens kan omvatten. Indien de fabrikant een of meer van deze tekens niet gebruikt, moeten de niet gebruikte ruimten naar keuze van de fabrikant worden opgevuld met letertekens of met cijfers;
- 3.1.1.3. de derde groep bestaat uit acht tekens waarvan de vier laatste cijfers moeten zijn, en hiermee moet in combinatie met de twee andere groepen een bepaald voertuig ondubbelzinnig kunnen worden geïdentificeerd. Om het vereiste aantal tekens te verkrijgen moet iedere niet gebruikte plaats worden opgevuld met een nul.
- 3.1.2. Het identificatienummer van het voertuig moet indien mogelijk op één regel staan. In uitzonderingsgevallen en om technische redenen mogen ook twee regels worden gebruikt. Hierbij is een scheiding binnen een van de drie groepen echter niet toegestaan.

Iedere regel moet vooraan en achteraan worden afgebakend door een symbool dat niet identiek is met een Arabisch cijfer of een Latijnse hoofdletter, of daarmee kan worden verward. Van deze bepaling mag worden afgeweken wanneer voor het aangeven van het nummer op de constructieplaat één regel is gebruikt. Genoemd symbool mag ook tussen de drie groepen (punt 3.1.1) die zich op één regel bevinden worden aangebracht.

Tussen de tekens mogen geen tussenruimten zijn.

#### 4. GEBRUIKTE TEKENS

- 4.1. Voor alle in de punten 2 en 3 bedoelde opschriften moeten Latijnse letters en Arabische cijfers worden gebruikt. De voor de aanduidingen zoals vermeld in de punten 2.1.1, 2.1.3 en 3 gebruikte Latijnse letters moeten hoofdletters zijn.
- 4.2. Voor de tekens van het identificatienummer van het voertuig:
  - 4.2.1. is het gebruik van de letters I, O en Q, alsmede van streepjes, sterretjes of andere bijzondere tekens niet toegestaan;
  - 4.2.2. moeten de letters en cijfers de volgende minimumhoogten hebben:
    - 4.2.2.1. 4 mm voor de direct op het frame of een gelijkaardige constructie van het voertuig aangebrachte tekens;
    - 4.2.2.2. 3 mm voor de op de constructieplaat aangebrachte tekens.

*Aanhangsel 1***Voorbeeld van een constructieplaat**

Onderstaand voorbeeld is niet bepalend voor de gegevens die in werkelijkheid op de constructieplaten zullen worden vermeld noch voor de afmetingen van de plaat zelf of die van de cijfers en de letters: het is uitsluitend indicatief bedoeld.

De aanvullende gegevens als bedoeld in punt 2.3 mogen onder of naast de voorgeschreven gegevens in onderstaande rechthoek worden geplaatst.

STELLA FABBRICA MOTOCICLI
e3 5364
3 G S K L M 3 A C 8 B 1 2 0 0 0 0
80 dB(A) — 3 750 t/m

*Legenda:*

In bovenstaand voorbeeld is het betreffende voertuig gebouwd door „STELLA FABBRICA MOTOCICLI” en goedgekeurd in Italië (e3) onder nummer 5364.

De betekenis van het identificatienummer (3GSKLM3AC8B120000) is als volgt:

- eerste groep (3GS):
  - 3: geografisch gebied (Europa);
  - G: land binnen het geografisch gebied (Duitsland);
  - S: fabrikant (Stella Fabbrica Motocicli);
- tweede groep (KLM3AC):
  - KL: type voertuig;
  - M3: variant (carrosserie van het voertuig);
  - AC: versie (motor van het voertuig);
- derde groep (8B120000):
  - 8B12: identificatie van het voertuig in combinatie met de twee overige groepen van het identificatienummer;
  - 0000: niet gebruikte ruimten die worden opgevuld met een nul om tot het vereiste aantal tekens te komen.

Het geluidsniveau bij stilstand is 80 dB(A) bij 3 750 toeren/min.

*Aanhangsel 2*

**Inlichtingenformulier wat betreft de voorgeschreven opschriften op een type twee- of driewielig motorvoertuig**

(bij de goedkeuringsaanvraag te voegen ingeval deze los van de aanvraag om goedkeuring van het voertuig wordt ingediend)

Volgnummer (door de aanvrager toegekend): .....

Bij de aanvraag om goedkeuring wat betreft de voorgeschreven opschriften op een type twee- of driewielig motorvoertuig moeten de inlichtingen worden verstrekt als bedoeld in de volgende punten in bijlage II van Richtlijn 92/61/EEG, onder A:

- 0.1
- 0.2
- 0.4 tot en met 0.6
- 9.3.1 tot en met 9.3.3.

*Aanhangsel 3*

Naam van de bevoegde instantie

**Goedkeuringscertificaat wat betreft de voorgeschreven opschriften op een type twee- of driewielig motorvoertuig**

**MODEL**

Verslag nr. .... van de technische dienst ..... d.d. ....

Goedkeuringsnr.: ..... Uitbreidingsnr.: .....

1. Fabrieks- of handelsmerk van het voertuig: .....
2. Type voertuig: .....
3. Naam en adres van de constructeur: .....
4. Naam en adres van de eventuele gemachtigde van de constructeur: .....
5. Voertuig ter keuring aangeboden op: .....
6. De goedkeuring is verleend/geweigerd <sup>(1)</sup>.
7. Plaats: .....
8. Datum: .....
9. Handtekening: .....

<sup>(1)</sup> Doorhalen wat niet van toepassing is.