2026/2500

13.11.2026

Kun de originale FN/ECE-tekster har retlig virkning i henhold til folkeretten. Dette regulativs nuværende status og ikrafttrædelsesdato bør kontrolleres i den seneste version af FN/ECE's statusdokument TRANS/WP.29/343/, der findes på adressen: https://unece.org/status-1958-agreement-and-annexed-regulations

Regulativ nr. 174 fra De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (FN/ECE) - Ensartede forskrifter for selealarmer [2026/2500]

Omfattende al gældende tekst frem til:
Supplement 1 til ændringsserie 01 — ikrafttrædelsesdato: Januar 2027 (skal bekræftes)

Dette dokument tjener udelukkende som dokumentationsredskab. De autentiske og juridisk bindende tekster er:

ECE/TRANS/WP.29/2024/153
ECE/TRANS/WP.29/2025/48
ECE/TRANS/WP.29/2025/135
ECE/TRANS/WP.29/2026/72
WP.29-199-10

Indhold

Regulativ

0. Indledning
1. Anvendelsesområde
2. Definitioner
3. Ansøgning om godkendelse
4. Godkendelse
5. Almindelige forskrifter
6. Produktionens overensstemmelse
7. Sanktioner i tilfælde af produktionens manglende overensstemmelse
8. Ændring og udvidelse af en godkendelse
9. Endeligt ophør af produktionen
10. Navne og adresser på de tekniske tjenester, der er ansvarlige for udførelse af godkendelsesprøvningerne, og på de typegodkendende myndigheder
11. Overgangsbestemmelser

Bilag

1. Meddelelse
2. Udformning af godkendelsesmærket
3. Prøvning af selealarmer

0. Indledning

0.1. For den oprindelige udgave af FN-regulativ nr. 174:

0.1.1 På det 73. møde i arbejdsgruppen for passiv sikkerhed (GRSP) i maj 2023 blev det besluttet at opdele FN-regulativ nr. 16 i tre FN-regulativer:

a) sikkerhedsseler og fastholdelsesanordninger (komponenter)

b) montering af sikkerhedsseler og barnefastholdelsesanordninger (køretøjet)

c) selealarmer (køretøjet).

0.1.2 FN-regulativ nr. 174 består af de specifikke krav til og godkendelsesprocessen for en køretøjstype for så vidt angår selealarmer. Kravene stammer fra FN-regulativ nr. 16 som ændret ved ændringsserie 09.

0.2. For ændringsserie 01:

0.2.1 Ændringen af punkt 5.1.3 sigter mod at præcisere, hvilke klapsæder der er undtaget fra kravene til selealarmer. Formuleringen "der er monteret i adgangspassagerne i køretøjer i klasse M_2 eller M_3" skal dække over klapsæder, der befinder sig i bussers ind- og udstigningsområder, samt sammenklappede eller stuvede sæder til lejlighedsvis brug i disse køretøjers gangområde. Formuleringen "monteret i N_1 eller N_2 med henblik på førerens sikre ind- og udstigning via den forreste passagerdør" skal dække over klapsæder, der typisk findes i varevogne, og hvor den forreste passagerdør ofte anvendes af føreren til sikkert at forlade køretøjet (i den køretøjsside, der vender væk fra trafikken).

0.2.2 Niveau 1-advarslen skal aktiveres, uanset om gearkassen er i frigear eller ej. Bilag 3, punkt 1, litra c) udgår derfor.

0.2.3 For køretøjer uden konventionelle anordninger til aktivering af fremdriftssystemer er definitionen af "køretøjets hovedkontakt" harmoniseret med andre regulativer, som f.eks. i FN-regulativ nr. 159, hvor den reviderede "hovedkontakt" i teksten er omdøbt til "køretøjets hovedkontakt".

0.2.4 Hvis køretøjets hovedkontakt kan fjernaktiveres, kan den første cyklus af den indledende advarsel allerede være afsluttet, inden føreren sætter sig ind i køretøjet. Tilføjelsen til punkt 5.2.3.1 sikrer, at føreren stadig vil modtage den indledende advarsel, når vedkommende sætter sig ind i køretøjet.

0.2.5 Det bør være muligt under et nødopkald at have en tydelig samtale inde i køretøjet uden yderligere akustiske advarsler.

0.3. For tillæg 1 til ændringsserie 01:

0.3.1 Regulativet ændres for at tage hensyn til køretøjer i klasse X ([1]). Køretøjer i klasse Y[1] er ikke omfattet af dette regulativs anvendelsesområde.

0.3.2 Regulativet blev oprindeligt udarbejdet til køretøjer med fører og manuel betjening, og det er hensigten med dette ændringsforslag at bevare regulativets ånd og udvide dets anvendelse til køretøjer uden fører eller manuel betjening. Hvis køretøjet ikke har behov for fører eller manuel betjening, finder bestemmelserne vedrørende disse ikke anvendelse, hvis de ikke allerede er omfattet af dette ændringsforslag.

0.3.3 For køretøjer, der er udstyret med et automatisk køresystem (ADS)[1], som ikke er køretøjer i klasse X, finder ingen særlige bestemmelser eller undtagelser anvendelse i funktionsmåden manuel kørsel. I en funktionsmåde, hvor en ADS-funktionalitet er aktiv, finder de relevante ADS-krav anvendelse.

0.3.4 Punkt 2.1 ændres, da bestemmelserne udgør en del af punkt 5.

([1]) Som defineret i den konsoliderede resolution om køretøjers konstruktion (R.E.3), dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.8, https://unece.org/transport/vehicle-regulations/wp29/resolutions.

1. Anvendelsesområde

1.1. Dette regulativ finder anvendelse på alle siddepladser i køretøjer i klasse M og N[1] udstyret med sikkerhedsseler for så vidt angår selealarmer.

1.2. Dette regulativ finder ikke anvendelse på køretøjer i klasse Y.

2. Definitioner

2.1. "selealarm": et system, som advarer føreren i tilfælde af, at personer i køretøjet ikke benytter sikkerhedsselen. Systemet fungerer ved at detektere en ikke spændt sikkerhedssele og har to føreradvarselsniveauer: en niveau 1-advarsel og en niveau 2-advarsel.

Så længe en ADSF-2 er aktiv, forstås ved "selealarm" et system, der har til formål at advare den løsnede passager og sende et logisk signal til ADS, når en af personerne i køretøjet ikke bruger sikkerhedsselen

2.2. "visuel advarsel": en advarsel i form af et synligt signal (lys, blink eller visning af et symbol eller en besked).

2.3. "akustisk advarsel": en advarsel i form af et lydsignal

2.4. "niveau 1-advarsel": en visuel advarsel, som udløses, når tændingskontakten eller køretøjets hovedkontakt aktiveres, og en af personerne i køretøjet ikke har spændt sin sikkerhedssele. Dette kan suppleres med en akustisk advarsel

2.5. "niveau 2-advarsel": en visuel og akustisk advarsel, som udløses, når køretøjet betjenes i overensstemmelse med punkt 5.2.4.1.1-5.2.4.1.3, og når sikkerhedsselen lukkes eller spændes op, afhængigt af de relevante krav til siddepladser

2.6. "sikkerhedsselen er ikke spændt": betyder alt efter fabrikantens valg enten, at selens lukkebeslag for en af personerne ikke er spændt, eller at længden af den gjord, som er rullet ud af retraktoren er kortere end den længde, som er nødvendig for at fastspænde en person på den bageste siddeplads

2.7. "køretøj i normal drift": køretøjet er i fremadgående bevægelse ved en hastighed på over 10 km/h

2.8. "køretøjstype for så vidt angår selealarmen": køretøjer, som ikke adskiller sig fra hinanden med hensyn til placeringen af den visuelle advarsel, typen af akustisk advarsel, strategien for henholdsvis niveau 1- og niveau 2-advarsler og det maksimale antal siddepladser

2.9. "sikkerhedssele (sædebælte, sele)": et arrangement af gjorde med lukkebeslag, justeringsanordninger og befæstigelsesbeslag, der kan fastgøres indvendigt i et motordrevet køretøj, og som er udformet således, at det reducerer risikoen for kvæstelser af brugeren i tilfælde af kollision eller pludselig reduktion af køretøjets hastighed, idet kroppens bevægelsesmuligheder begrænses. Dette arrangement betegnes under ét som et "sæt", idet denne betegnelse også dækker enhver anordning på selen, der virker energiabsorberende, samt retraktorer

2.9.1 "hoftesele": en topunktssele, som passerer over brugerens hofter

2.9.2 "diagonalsele": en sele, som passerer tværs over passagerens brystkasse fra hofte til modsatte skulder

2.9.3 "trepunktssele": en sele, der grundlæggende er en kombination af en hoftesele og en diagonalsele

2.9.4 "S-sele": andre selearrangementer end trepunktsseler eller hofteseler

2.9.5 "H-sele": et S-selearrangement bestående af hoftesele og skuldergjorde. En H-sele kan være forsynet med en supplerende skridtgjord

2.10. "gjord": en bøjelig bestanddel, der skal holde kroppen tilbage og overføre påvirkninger til seleforankringerne

2.11. "lukkebeslag: beslag af en type med hurtig udløsning, som sikrer, at brugeren fastholdes af selen. Beslaget kan indeholde en justeringsanordning, undtagen beslag til H-seler

2.12. "justeringsanordning": en anordning, der gør det muligt at tilpasse sikkerhedsselen til den enkelte bruger og til sædets stilling. Justeringsanordningen kan være en del af lukkebeslaget eller være en retraktor eller en anden del af sikkerhedsselen

2.13. "retraktor": en anordning til oprulning af en del eller hele sikkerhedsselens gjord

2.14. "sæde": en anordning, som enten er sammenbygget med køretøjets stel eller ikke, som er komplet med beklædning, og som giver siddeplads til én voksen. Udtrykket dækker både et enkelt sæde og en del af et bænkesæde med plads til én person

2.14.1 "forreste passagersæde": et sæde, hvis "forreste H-punkt" befinder sig i eller foran det lodrette tværgående plan gennem førerens R-punkt. For køretøjer i klasse X skal R-punktet for det passagersæde, der er længst foran, sættes i stedet for førersædets R-punkt

2.14.2 "fremadvendt sæde": et sæde, som kan bruges, mens køretøjet er i bevægelse, og som vender mod køretøjets forende på en sådan måde, at sædets lodrette symmetriplan danner en vinkel på mindre end + 10° eller – 10° i forhold til køretøjets lodrette symmetriplan

2.14.3 "bagudvendt sæde": et sæde, som kan bruges, mens køretøjet er i bevægelse, og som vender mod køretøjets bagende på en sådan måde, at sædets lodrette symmetriplan danner en vinkel på mindre end + 10° eller – 10° i forhold til køretøjets lodrette symmetriplan

2.14.4 "sidevendt sæde": et sæde, som kan bruges, mens køretøjet er i bevægelse, og som vender mod køretøjets side på en sådan måde, at sædets lodrette symmetriplan danner en vinkel på 90° (± 10°) i forhold til køretøjets lodrette symmetriplan

2.15. "gruppe af sæder": enten en bænk eller adskilte sæder, der er monteret side om side (det vil sige fastgjort på en sådan måde, at et af sædernes forreste forankringer flugter med et andet sædes forreste eller bageste forankringer eller befinder sig mellem dettes forankringer), og som frembyder siddeplads til en eller flere voksne personer

2.16. "bænk": en konstruktion forsynet med betræk og beregnet til at tjene som siddeplads for mere end én voksen person

2.17. "sædeforankring": det system, hvormed sædet er fastgjort til køretøjets stel, herunder de berørte dele af køretøjets stel

2.18. "køretøjets hovedkontakt": den anordning, hvormed køretøjets indbyggede elektroniske system bringes fra at være slukket, som når køretøjet er parkeret uden fører, til normal driftsfunktion (dvs. køretøjets status er "klar til at køre")

2.19. "ADS-funktionalitet type 1 (ADSF-1)": en ADS-funktionalitet, som omfatter et ADS-fallback-svar, der kræver en fallback-bruger

2.20. "ADS-funktionalitet type 2 (ADSF-2)": en ADS-funktionalitet, som ikke omfatter et ADS-fallback-svar, der kræver en fallback-bruger.

3. Ansøgning om godkendelse

3.1.1 En ansøgning om godkendelse af en køretøjstype for så vidt angår selealarmen skal indgives af køretøjets fabrikant eller dennes behørigt bemyndigede repræsentant i overensstemmelse med proceduren i overenskomstens fortegnelse 3 (E/ECE/TRANS/505/Rev.3).

3.1.2 Ansøgningen skal ledsages af nedennævnte dokumenter i tre eksemplarer og af følgende:

3.1.2.1 Tegninger over hele køretøjets stel i en passende målestok, der angiver sikkerhedsselernes placering

3.1.2.2 En beskrivelse af typen af sikkerhedsseler

3.1.2.3 En beskrivelse af selealarmsystemet

3.1.3 Et køretøj, som er repræsentativt for den køretøjstype, som søges godkendt, skal indleveres til den tekniske tjeneste.

4. Godkendelse

4.1. Hvis det køretøj, der ansøges om godkendelse af i henhold til dette regulativ, opfylder forskrifterne i regulativet, meddeles der godkendelse for den pågældende køretøjstype.

4.2. Hver type, der er godkendt i henhold til overenskomstens fortegnelse 4 (E/ECE/TRANS/505/Rev.3), tildeles et godkendelsesnummer.

4.3. Meddelelse om godkendelse, udvidelse, nægtelse eller inddragelse af godkendelse eller endeligt ophør af produktionen af en køretøjstype i henhold til dette regulativ fremsendes til de kontraherende parter i overenskomsten af 1958, som anvender dette regulativ, ved hjælp af en formular svarende til modellen i bilag 1 til dette regulativ.

4.4. Ethvert køretøj, som er i overensstemmelse med en type, som er godkendt efter dette regulativ, skal på et let synligt og let tilgængeligt sted, der er angivet i godkendelsesattesten, være påført et internationalt godkendelsesmærke bestående af følgende:

4.4.1. en cirkel, som omslutter bogstavet "E" efterfulgt af kendingsnummeret på den stat, som har meddelt godkendelse ([2])

4.4.2. nummeret på dette regulativ efterfulgt af bogstavet "R", en bindestreg og godkendelsesnummeret til højre for den cirkel, der er foreskrevet i punkt 4.2 ovenfor.

4.5. Er køretøjet i overensstemmelse med en køretøjstype, som i henhold til et eller flere andre af de til overenskomsten vedføjede regulativer er godkendt i samme stat, som har meddelt godkendelse efter dette regulativ, behøver det i punkt 4.4.1 ovenfor foreskrevne symbol ikke gentages. I så fald anbringes regulativets nummer og typegodkendelsesnummeret samt yderligere symboler for alle regulativer, i henhold til hvilke typegodkendelse er meddelt i det land, som har meddelt typegodkendelse i henhold til dette regulativ, i lodrette kolonner til højre for det mærke, der er beskrevet i punkt 4.4.1.

([2]) Kendingsnumrene for de kontraherende parter i 1958-overenskomsten er angivet i bilag 3 til den konsoliderede resolution om køretøjers konstruktion (R.E.3), dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev. 8, bilag 3 - https://unece.org/transport/vehicle-regulations/wp29/resolutions.

4.6. Godkendelsesmærket skal være let læseligt og må ikke kunne fjernes.

4.7. Godkendelsesmærket skal anbringes tæt ved eller på den fabrikationsplade, fabrikanten har anbragt på køretøjet.

4.8. Bilag 2 til dette regulativ indeholder et eksempel på godkendelsesmærkets udformning.

5. Almindelige forskrifter

5.1. Krav til specifikke siddepladser samt undtagelser

5.1.1. Førerpladsen i køretøjer i klasse M og N samt siddepladser for personer på sæder i samme række som førersædet i disse køretøjsklasser skal være udstyret med en selealarm, der opfylder kravene i punkt 5.3. For køretøjer i klasse X skal siddepladserne i første række i køretøjer i klasse M og N være udstyret med en selealarm, der opfylder kravene i punkt 5.3.

5.1.2. Alle siddepladser på de(n) bageste sæderække(r) i køretøjer i klasse M_1 og N_1 skal være udstyret med en selealarm, der opfylder kravene i punkt 5.4.

Hvis køretøjsfabrikanten leverer et selealarmsystem for en bagsædeplads i en anden køretøjsklasse, kan selealarmsystemet godkendes efter dette regulativ.

5.1.3. Selealarm er ikke obligatorisk på klapsæder (dvs. sæder, som normalt er sammenklappet eller stuvede og konstrueret til lejlighedsvis brug, monteret i adgangspassagerne i køretøjer i klasse M_2 eller M_3, eller monteret i N_1 eller N_2 med henblik på førerens sikre ind- og udstigning via den forreste passagerdør) samt siddepladser udstyret med en S-sele (herunder H-seler).

Uanset punkt 5.1.1 og 5.1.2 ovenfor kræves der heller ikke selealarmer for bagsæder i ambulancer, rustvogne og autocampere eller for sæder i køretøjer, der anvendes til transport af personer med handicap, eller køretøjer beregnet til brug af de væbnede styrker, civilforsvaret, brandvæsenet og ordensmagten.

5.1.4. Et ADS kan styre selealarmen, forudsat at det automatiske køresystem giver mindst et tilsvarende sikkerhedsniveau.

5.2. Generelle krav

5.2.1. Visuel advarsel

5.2.1.1 Den visuelle advarsel skal være placeret, så føreren tydeligt kan se og genkende den i dagslys og om natten og kan adskille den fra andre alarmer.

5.2.1.2 Den visuelle advarsel skal være en konstant lysende eller blinkende kontrollampe.

5.2.2. Akustisk advarsel

5.2.2.1. Den akustiske advarsel skal bestå af et kontinuerligt eller periodisk lydsignal (pauserne må ikke overstige et sekund) eller af en kontinuerlig stemmeinformation. Hvis der anvendes stemmeinformation, skal køretøjsfabrikanten sikre, at advarslen gives på det/de sprog, der tales på det pågældende marked.

5.2.2.2. Føreren skal let kunne genkende den akustiske advarsel.

5.2.3. Niveau 1-advarsel

5.2.3.1. Niveau 1-advarslen skal som minimum bestå af en visuel advarsel, der afgives i 30 sekunder eller længere for siddepladser omfattet af punkt 5.1.1, og i 60 sekunder eller længere for siddepladser omfattet af punkt 5.1.2, når sikkerhedsselen på et af sæderne ikke er spændt, og tændingskontakten eller køretøjets hovedkontakt aktiveres.

Så længe en ADSF-2 er aktiv, finder punkt 5.1.4 anvendelse.

Hvis køretøjets hovedkontakt er blevet fjernaktiveret, skal niveau 1-advarslen afgives (igen), når føreren er kommet ind i køretøjet, eller førerens tilstedeværelse detekteres.

5.2.3.2. Niveau 1-advarslen må ophøre, når

a) ingen af de sikkerhedsseler, som udløste advarslen, ikke er spændt, eller

b) de(t) sæde(r), som udløste advarslen, ikke længere er i brug.

5.2.3.3 Aktiveringen af niveau 1-advarslen prøves efter prøvningsproceduren i bilag 3, punkt 1.

5.2.4 Niveau 2-advarsel

5.2.4.1 Niveau 2-advarslen skal være et visuelt og akustisk signal, der aktiveres i mindst 30 sekunder uden at medregne de perioder, hvor advarslen må standse i op til 3 sekunder, når mindst en eller en kombination af betingelserne i punkt 5.2.4.1.1-5.2.4.1.3 - alt efter fabrikantens valg - er opfyldt. Niveau 2-advarslen skal efterfølge niveau 1-advarslen, mens denne stadig er aktiv.

Så længe en ADSF-2 er aktiv, finder punkt 5.1.4 anvendelse.

5.2.4.1.1. Den kørte afstand er større end tærskelafstanden. Denne tærskel må ikke overstige 500 m. Der ses bort fra den kørte afstand, hvor køretøjet ikke er i normal drift.

5.2.4.1.2. Hastigheden er højere end hastighedstærsklen. Denne tærskel må ikke overstige 25 km.

5.2.4.1.3. Varigheden (med motoren, fremdriftssystemet aktiveret, osv.) skal være større end tidstærsklen. Tærsklen må ikke overstige 60 sekunder. Der ses bort fra varigheden af niveau 1-advarslen og den tid, hvor køretøjet ikke er i normal drift.

5.2.4.2 Tærsklerne for udløsning af selealarmen angivet i punkt 5.2.4.1.1-5.2.4.1.3 kan nulstilles, hvis:

a) en af dørene har været åbnet, mens køretøjet ikke er i normal drift, eller

b) de(t) sæde(r), som udløste advarslen, ikke længere er i brug.

5.2.4.3 Niveau 2-advarslen må ophøre, når

a) ingen af de sikkerhedsseler, som udløste advarslen, ikke er spændt,

b) køretøjet ophører med at være i normal drift, eller

c) de(t) sæde(r), som udløste advarslen, ikke længere er i brug.

5.2.4.4 Niveau 2-advarslen skal genoptages i resten af den påkrævede periode, når en eller en kombination af betingelserne i punkt 5.2.4.1.1-5.2.4.1.3 – alt efter fabrikantens valg – igen er opfyldt.

5.2.4.5 Med hensyn til betingelsen, hvor en sikkerhedssele spændes op som angivet i punkt 5.3.3 og 5.4.5, måles tærsklerne i punkt 5.2.4.1.1-5.2.4.1.3 fra det tidspunkt, hvor selen spændes op.

5.2.4.6 Aktiveringen af niveau 2-advarslen prøves efter prøvningsproceduren i bilag 3, punkt 2.

5.3. Selealarm for personer på sæder i samme række som føreren og, for køretøjer i klasse X, selealarm for personer på sæder i første række.

5.3.1. Selealarmer for føreren og for personer på sæder i samme række som føreren og, for køretøjer i klasse X, selealarm for personer på sæder i første række skal opfylde kravene i punkt 5.2.

5.3.2. Farven og symbolet for den visuelle advarsel skal være som defineret i punkt 21 i tabel 1 i FN-regulativ nr. 121.

5.3.3. Niveau 2-advarslen skal aktiveres, når sikkerhedsselen er ved at blive spændt op, mens køretøjet er i normal drift samtidig med, at en eller en kombination af betingelserne i punkt 5.2.4.1.1-5.2.4.1.3 – alt efter fabrikantens valg – er opfyldt.

5.4. Selealarm for passagerer på bageste sæderække(r).

5.4.1 Selealarmer for passagerer på bageste sæderække(r) skal opfylde kravene i punkt 5.2.

5.4.2 Den visuelle advarsel skal som minimum angive alle bagsædepladser, således at føreren i almindelig fremadvendt siddeposition på førersædet kan identificere enhver siddeplads, hvorpå sikkerhedsselen er ikke spændt. Så længe en ADSF-2 er aktiv, finder punkt 5.1.4 anvendelse. For køretøjer, der har oplysninger om status for benyttelse af bagsæderne, behøver den visuelle advarsel ikke angive, hvorvidt sikkerhedsselerne på ikke benyttede siddepladser er spændt. For sæder, der kan fastgøres til forskellige foreskrevne siddepladser i køretøjet (f.eks. monteret på en gulvskinne), skal den visuelle advarsel som minimum angive, når en sikkerhedssele bagved ikke er spændt.

5.4.3 Den visuelle advarsels farve behøver ikke være rød, og symbolet for den visuelle advarsel for sikkerhedsseler omfattet af punkt 5.1.2 kan indeholde forskellige symboler ud over dem, som er defineret i regulativ nr. 121. Desuden må niveau 1-advarslen for siddepladser omfattet af punkt 5.1.2 kunne annulleres af føreren ved en forsætlig handling.

5.4.4 Der kan anvendes en almindelig kontrollampe til sikkerhedsseler, der er omfattet af punkt 5.1.1 og 5.1.2.

5.4.5 Niveau 2-advarslen skal aktiveres, når en sikkerhedssele spændes op, mens køretøjet er i normal drift, eller – alt efter fabrikantens valg – når sikkerhedsselen er ved at blive spændt op, mens køretøjet er i normal drift samtidig med, at en eller en kombination af betingelserne i punkt 5.2.4.1.1-5.2.4.1.3 – alt efter fabrikantens valg – er opfyldt.

5.5. Selealarmen kan være konstrueret således, at den kan deaktiveres.

5.5.1 Hvis der er mulighed for en kortvarig deaktivering, skal det være betydeligt vanskeligere at deaktivere selealarmen end at spænde og spænde og løsne sikkerhedsselen (dvs. den skal omfatte betjening af særlige mekanismer, der ikke er integreret i sikkerhedsselens lukkeanordning), og denne betjening må kun være mulig, når køretøjet holder stille. Når tændingen eller køretøjets hovedkontakt er deaktiveret i mere end 30 minutter og aktiveres igen, skal selealarmen efter kortvarig deaktivering igen være aktiv. Det må ikke være muligt at foretage kortvarig deaktivering af de(t) relevante visuelle advarselssignal(er).

5.5.2 Hvis der findes en mulighed for langvarig deaktivering, skal denne kun kunne foretages gennem en række handlinger, som kun er nærmere beskrevet i fabrikantens tekniske dokumentation og/eller kræver brug af værktøj (mekaniske, elektriske, digitale, osv.), som ikke leveres med køretøjet. Det må ikke være muligt at foretage lang deaktivering af de(t) relevante visuelle advarselssignal(er).

5.5.3 Hvis nødtelefonsystemet aktiveres, må lyden fra niveau 2-advarslen slås fra.

5.6. Krav om tilslutning af selealarmer til udtagelige sæder.

5.6.1 Udtagelige sæder uden manuel forbindelse.

5.6.1.1 Forbindelsen behøver ikke at være automatisk, når sædet er monteret i køretøjet.

5.6.2 Udtagelige sæder med manuel forbindelse.

5.6.2.1 Konnektorerne på de udtagelige sæder skal være let synlige under monteringsprocessen.

5.6.2.2 Køretøjet skal være forsynet med en mærkat, der angiver formålet med forbindelsen og til- og frakoblingsmetoderne for selealarmen, i form af et piktogram, der kan indeholde forklarende tekst.

5.6.2.3 Mærkaten skal være permanent påført køretøjet og placeret således, at den er klart synlig under monteringsprocessen.

5.6.2.4 Hvis en konnektor er forkert tilkoblet eller frakoblet udtagelige siddepladser, som er omfattet af punkt 5.1.1, skal en advarsel, som er synlig for føreren, aktiveres i 30 sekunder, når tændingskontakten eller køretøjets hovedkontakt aktiveres.

5.6.2.5 Når et sæde er udtageligt for siddepladser omfattet af punkt 5.1.2, skal den visuelle advarsel i punkt 5.4.2 som minimum angive alle bagsædepladser, således at føreren, når denne ser fremad fra sin plads i førersædet, kan identificere, for hvilke aftagelige siddepladser konnektoren er forkert tilkoblet eller frakoblet, og den skal aktiveres i 60 sekunder, når tændingskontakten eller køretøjets hovedkontakt aktiveres.

For sæder, der kan fastgøres til forskellige foreskrevne siddepladser i køretøjet (f.eks. monteret på en gulvskinne), skal den visuelle advarsel som minimum angive, når en konnektor til en udtagelig siddeplads er forkert tilkoblet eller frakoblet.

5.6.3 Det må ikke have en negativ indvirkning på selealarmens funktion for andre siddepladser, om der findes udtagelige sæder i køretøjet.

5.6.4 Selealarmen for de udtagelige sæder må ikke give en falsk indikation af, om selen er i brug, uanset om sæderne er monteret i køretøjet eller ej.

5.7. Køretøjstyper i klasse M og N, som er godkendt i henhold til FN-regulativ nr. 16, ændringsserie 08 inden den 1. september 2026 eller til ændringsserie 09 inden den 1. september 2027, anses for at opfylde kravene i dette punkt 5.

6. Produktionens overensstemmelse

Procedurerne til sikring af produktionens overensstemmelse skal svare til de i overenskomstens skema 1 (E/ECE/TRANS/505/Rev.3) anviste, og følgende krav skal være opfyldt:

Et køretøj, der er godkendt i henhold til dette regulativ, skal svare til den godkendte køretøjstype, idet det skal opfylde de krav, der er fastlagt i punkt 5 ovenfor.

7. Sanktioner i tilfælde af produktionens manglende overensstemmelse

7.1. Godkendelser meddelt for en køretøjstype efter dette regulativ kan inddrages, hvis kravene i punkt 6.1 ikke er opfyldt.

7.2. Såfremt en af de kontraherende parter, som anvender dette regulativ, inddrager en godkendelse, som den tidligere har udstedt, skal den straks underrette de øvrige parter i overenskomsten, som anvender dette regulativ, herom ved hjælp af en formular svarende til modellen i bilag 1 til dette regulativ.

8. Ændring og udvidelse af en godkendelse

8.1. Enhver ændring af køretøjstypen for så vidt angår dette regulativ skal meddeles til den typegodkendende myndighed, som har godkendt køretøjstypen. Den typegodkendende myndighed kan da enten:

a) efter høring af fabrikanten beslutte, at der skal meddeles en ny typegodkendelse, eller

b) anvende proceduren i punkt 8.1.1 (revision) og, hvis relevant, proceduren i punkt 8.1.2 (udvidelse).

8.1.1. Revision

Når detaljerne i oplysningsskemaerne er ændret, og den typegodkendende myndighed mener, at de foretagne ændringer næppe vil have mærkbare ugunstige virkninger, og at køretøjet under alle omstændigheder stadig opfylder kravene, betegnes ændringen som en "revision".

I disse tilfælde udsteder den typegodkendende myndighed de reviderede rettelsesblade til oplysningsskemaerne, og hvert enkelt rettelsesblad mærkes tydeligt med ændringens art og datoen for den nye udstedelse. En samlet, ajourført version af oplysningsskemaerne ledsaget af en nøjagtig beskrivelse af ændringens art anses for at opfylde dette krav.

8.1.2. Udvidelse

Ændringen betegnes som en "udvidelse", hvis der ud over ændringen af de oplysninger, der er registreret i en informationsmappe:

a) kræves yderligere inspektioner eller prøvninger, eller

b) er foretaget ændringer i meddelelsesformularen (bortset fra bilagene), eller

c) anmodes om godkendelse af en senere ændringsserie efter dens ikrafttræden.

8.2. Meddelelse om godkendelse, udvidelse eller nægtelse skal gives de kontraherende parter i overenskomsten, der anvender dette regulativ, efter proceduren i punkt 4.3 ovenfor. Desuden skal det til meddelelsesformularen i bilag 1 vedlagte indeks over oplysningsskemaer og prøvningsrapporter ændres i overensstemmelse hermed, således at datoen for den seneste revision eller udvidelse fremgår.

8.3. Den typegodkendende myndighed, som udsteder udvidelse af godkendelse, tildeler et serienummer til hver meddelelsesformular, der udfærdiges ved en sådan udvidelse.

9. Endeligt ophør af produktionen

Hvis indehaveren af godkendelsen endeligt indstiller produktionen af et køretøj, som er godkendt i henhold til dette regulativ, skal denne underrette den typegodkendende myndighed, som har meddelt godkendelsen, herom. Efter modtagelse af den pågældende meddelelse skal myndigheden underrette de øvrige parter i overenskomsten af 1958, som anvender dette regulativ, herom ved hjælp af et oplysningsskema, som svarer til modellen i bilag 1 til dette regulativ.

10. Navne og adresser på de tekniske tjenester, der er ansvarlige for udførelse af godkendelsesprøvningerne, og på de typegodkendende myndigheder

De kontraherende parter i overenskomsten af 1958, som anvender dette regulativ, meddeler De Forenede Nationers sekretariat navne og adresser på de tekniske tjenester, som er ansvarlige for udførelse af godkendelsesprøvning, og på de typegodkendende myndigheder, som meddeler godkendelse, og til hvem formularer med attestering af godkendelse, udvidelse, nægtelse eller inddragelse af godkendelser, som er udstedt i andre stater, skal fremsendes.

11. Overgangsbestemmelser

11.1. Generelt

11.1.1. De kontraherende parter, som anvender dette regulativ, kan meddele typegodkendelser i henhold til den foregående ændringsserie til dette regulativ.

11.1.2. De kontraherende parter, der anvender dette regulativ, skal meddele fortsat udvidelse af eksisterende typegodkendelser i henhold til alle de forudgående ændringsserier til dette regulativ.

11.2. Overgangsbestemmelser gældende for ændringsserie 01

11.2.1. Efter den officielle ikrafttrædelsesdato for ændringsserie 01 kan ingen af de kontraherende parter, der anvender dette regulativ, nægte at meddele eller nægte at anerkende typegodkendelser i henhold til dette regulativ som ændret ved ændringsserie 01.

11.2.2. Efter den 1. september 2027 er de kontraherende parter, der anvender dette regulativ, ikke forpligtet til at anerkende nogen typegodkendelser efter den forudgående ændringsserie, som blev meddelt første gang efter den 1. september 2027.

11.2.3. Kontraherende parter, som anvender dette regulativ, skal fortsat anerkende typegodkendelser, der er udstedt i henhold til den oprindelige udgave af dette regulativ, og som første gang blev udstedt før den 1. september 2027.

BILAG 1

Meddelelse

(Største format: A4 (210 x 297 mm))



Udstedt af: Myndighedens navn:
.....
.....
.....

vedrørende ([2]):
Meddelelse af godkendelse
Udvidelse af godkendelse
Nægtelse af godkendelse
Inddragelse af godkendelse
Endeligt ophør af produktionen

for en køretøjstype for så vidt angå selealarmer i henhold til FN-regulativ nr. 174

Godkendelse nr.: .....

1. Generelt .....

1.1. Fabriksmærke (firmabetegnelse): .....

1.2. Type og almindelig(e) handelsbetegnelse(r): .....

1.3. Typeidentifikationsmærker, hvis markeret på køretøjet .....

.....

1.3.1. Mærkets anbringelsessted: .....

1.4. Køretøjsklasse .....

1.5. Fabrikantens navn og adresse: .....

1.6. Adresse(r) på samlefabrik(ker) .....

1.7. Teknisk tjeneste, som er ansvarlig for udførelse af prøvningen: .....

1.8. Prøvningsrapportens dato .....

1.9. Prøvningsrapportens nummer: .....

2. Køretøjets almindelige specifikationer

2.1. Fotografier og/eller tegninger af et repræsentativt køretøj: .....

([1]) Kendingsnummer på den stat, som har meddelt/udvidet/nægtet/inddraget godkendelsen (se regulativets godkendelsesbestemmelser).
([2]) Det ikke gældende overstreges.

3. Karosseri

3.1. Sæder

3.1.1. Antal .....

3.1.2. Placering og indretning: .....

3.1.2.1. Sæder kun beregnet til brug, når køretøjet holder stille: .....

3.1.3. Karakteristik: beskrivelse og tegninger af: (angiv, hvis det er relevant)

3.1.3.1. Sæderne og deres forankring: .....

3.1.3.2. Indstillingssystemet .....

3.1.3.3. System til indstilling og fastlåsning .....

3.1.3.4. Forankringer til sikkerhedsseler, hvis disse er indbygget i sædekonstruktionen .....

3.2. Sikkerhedsseler og/eller andre fastholdelsesanordninger og selealarmer

Antal og placering af sikkerhedsseler eller fastholdelsesanordninger samt selealarmer og sæder, som de kan bruges på .....

		Fuldstændigt typegodkendelsesmærke	Variant (hvis relevant)	Selealarm (anfør ja/nej/ekstra)
Første sæderække	R			
	C			
	L			
Anden sæderække	R			
	C			
	L			

(R = højre sæde, C = midtersæde, L = venstre sæde)

4. Sted .....

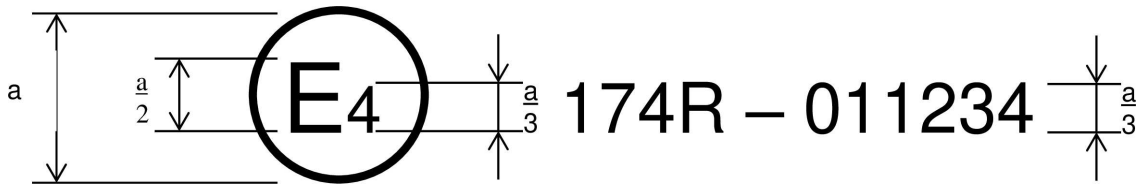
5. Dato .....

6. Underskrift .....

BILAG 2

Udformning af godkendelsesmærket

(jf. punkt 4.5-4.5.2 i dette regulativ)



a = min. 8 mm

Ovennævnte godkendelsesmærke, der er påmonteret et køretøj, viser, at den pågældende køretøjstype er godkendt i Nederlandene (E 4) i henhold til FN-regulativ nr. 174 med godkendelsesnummer 011234. De første to cifre i godkendelsesnummeret (01) angiver, at godkendelsen er meddelt efter forskrifterne i FN-regulativ nr. 174 som ændret ved ændringsserie 01.

BILAG 3

Prøvning af selealarmer

0. Hvis et køretøj er udstyret med en ADSF-2, skal fabrikanten til den typegodkendende myndigheds tilfredshed påvise en passende prøvningsplan for selealarmen.

1. Niveau 1-advarslen prøves efter følgende betingelser:

a) Sikkerhedsselen må ikke være spændt.

b) Motoren eller fremdriftssystemet skal være slukket eller i tomgang, og køretøjet må ikke bevæge sig forlæns eller baglæns.

c) Tændingskontakt eller køretøjets hovedkontakt er aktiveret.

d) Der anbringes en belastning på 40 kg på hver sædehynde i samme række som førersædet, eller tilstanden for personer i køretøjet simuleres ved hjælp af en alternativ metode, der specificeres af køretøjsfabrikanten, forudsat at personens belastning ikke overstiger 40 kg.

e) Selealarmens tilstand kontrolleres for alle de relevante sæder med hensyn til betingelse a)-d).

2. Niveau 2-advarslen kontrolleres i overensstemmelse med betingelserne i punkt 2.1-2.3 i dette bilag.

2.1. Prøvning af førerens siddeplads

2.1.1. Prøvning af førersædet, når sikkerhedsselen ikke er spændt før kørslen.

a) Førersædets sikkerhedssele er ikke spændt.

b) Sikkerhedsselerne på andre sæder er spændt.

c) Prøvekøretøjet køres efter en af betingelserne eller en kombination af betingelserne i punkt 2.1.1.1-2.1.1.3 i dette bilag, alt efter fabrikantens valg.

d) Selealarmens tilstand kontrolleres for førersædet med hensyn til betingelse a)-c).

2.1.1.1 Prøvekøretøjet accelereres til 25 - 0/+ 10 km/h fra stillestående og fortsætter med samme hastighed.

2.1.1.2 Prøvekøretøjet køres fremad mindst 500 m i normal drift fra stillestående.

2.1.1.3 Køretøjet prøves efter mindst 60 sekunders normal drift.

2.1.2. Prøvning af førersædet, når sikkerhedsselen løsnes under kørslen.

a) Sikkerhedsselerne ved førersædet og de øvrige sæder spændes.

b) Køretøjet er i normal drift.

c) Førersædets sikkerhedssele er løsnet.

d) Prøvekøretøjet køres efter fabrikantens valg efter en af betingelserne i punkt 2.1.2.1-2.1.2.3 i dette bilag eller en kombination heraf.

2.1.2.1 Prøvekøretøjet accelereres til 25 - 0/+ 10 km/h og fortsætter med samme hastighed.

2.1.2.2 Prøvekøretøjet køres fremad mindst 500 m fra sikkerhedsselen er løsnet.

2.1.2.3 Prøvekøretøjet køres fremad i mindst 60 sekunder fra sikkerhedsselen er løsnet.

2.2. Prøvning af siddepladserne i samme række som førersædet.

2.2.1 Prøvning af sæderne i samme række som førersædet, når sikkerhedsselen ikke er spændt før kørslen.

a) Sikkerhedsselerne ved sæderne i samme række som førersædet er ikke spændt.

b) Sikkerhedsselerne ved andre sæder end i samme række som førersædet spændes.

c) Der påføres en belastning på 40 kg på hvert sæde i samme række som førersædet, eller tilstanden for personer i køretøjet simuleres ved hjælp af en metode, der specificeres af køretøjsfabrikanten, forudsat at personens belastning ikke overstiger 40 kg.

Eller alternativt (efter fabrikantens valg):

Der placeres en genstand eller et menneske, der repræsenterer en 5-percentil voksen kvinde på hver sædehynde som angivet af fabrikanten i samme række som førersædet, eller tilstanden for personer i køretøjet simuleres ved hjælp af en alternativ metode, der specificeres af fabrikanten efter aftale med den tekniske tjeneste og den godkendende myndighed. På fabrikantens anmodning kan dette også foretages for bagsæderne.

d) Prøvekøretøjet køres efter fabrikantens valg efter en af betingelserne i punkt 2.1.1.1-2.1.1.3 i dette bilag eller en kombination heraf.

e) Selealarmens tilstand kontrolleres for alle sæderne i samme række som førersædet med hensyn til betingelse a)-d).

2.2.2 Prøvning af siddepladserne i samme række som førersædet, når sikkerhedsselen løsnes under kørslen.

a) Sikkerhedsselerne ved førersædet og de øvrige sæder spændes.

b) Der påføres en belastning på 40 kg på hvert sæde i samme række som førersædet, eller tilstanden for personer i køretøjet simuleres ved hjælp af en metode, der specificeres af køretøjsfabrikanten, forudsat at personens belastning ikke overstiger 40 kg.

Eller alternativt (efter fabrikantens valg):

Der placeres en genstand eller et menneske, der repræsenterer en 5-percentil voksen kvinde på hver sædehynde som angivet af fabrikanten i samme række som førersædet, eller tilstanden for personer, der repræsenterer en 5-percentil voksen kvinde[1], i køretøjet simuleres ved hjælp af en alternativ metode, der specificeres af fabrikanten efter aftale med den tekniske tjeneste og den godkendende myndighed. På fabrikantens anmodning kan dette også foretages for bagsæderne.

c) Køretøjet er i normal drift.

d) Sikkerhedsselen på andre sæder end førersædet er ikke spændt.

e) Prøvekøretøjet køres efter fabrikantens valg efter en af betingelserne i punkt 2.1.2.1-2.1.2.3 i dette bilag eller en kombination heraf.

f) Selealarmens tilstand kontrolleres for alle sæderne i samme række som førersædet med hensyn til hver af betingelserne a)-e).

2.3. Prøvning af bagsæderne:

a) Idet prøvningskøretøjet holder stille, spændes sikkerhedsselerne ved alle sæder.

b) Prøvningskøretøjet sættes i normal drift og holdes i gang.

c) Sikkerhedsselen for et af bagsæderne spændes op.

d) Selealarmens funktion kontrolleres for alle siddepladser på alle sæderækker.

e) Alternativt kan køretøjsfabrikanten anmode om, at prøvningsprocedurerne i punkt 2.2-2.2.2 for siddepladserne i samme række som førersædet i stedet foretages på en bagsædeplads.

3. Prøvning af niveau 1-advarslen skal have en varighed på mindst den periode, der er angivet i punkt 5.2.3 i dette regulativ om niveau 1-advarslen. Prøvning af niveau 2-advarslen kan påbegyndes efter fuldførelse af prøvning af niveau 1-advarslen. Det skal dog også sikres, at niveau 2-advarslen efterfølger niveau 1-advarslen, mens denne stadig er aktiv.