Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2026/2500

13.11.2026

Nur die von der UNECE verabschiedeten Originalfassungen sind international rechtsverbindlich. Der Status dieser Regelung und das Datum ihres Inkrafttretens ist der neuesten Fassung des UNECE-Statusdokuments TRANS/WP.29/343 zu entnehmen, das von folgender Website abgerufen werden kann: https://unece.org/status-1958-agreement-and-annexed-regulations

Regelung Nr. 174 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) — Einheitliche Bestimmungen für die Genehmigung von Sicherheitsgurt-Warneinrichtungen [2026/2500]

Einschließlich des gesamten gültigen Textes bis:
Ergänzung 1 zur Änderungsserie 01 — Tag des Inkrafttretens: Januar 2027 (vorbehaltlich Bestätigung)

Dieses Dokument ist lediglich eine Dokumentationsquelle. Die rechtsverbindlichen Originaltexte sind:

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

Inhalt

Regelung

0. Einleitung
1. Anwendungsbereich
2. Begriffsbestimmungen
3. Antrag auf Genehmigung
4. Genehmigung
5. Allgemeine Spezifikationen
6. Übereinstimmung der Produktion
7. Maßnahmen bei Abweichung der Produktion
8. Änderungen und Erweiterung der Genehmigung
9. Endgültige Einstellung der Produktion
10. Namen und Anschriften der technischen Dienste, die die Prüfungen für die Genehmigung durchführen, und der Typgenehmigungsbehörden
11. Übergangsbestimmungen

Anhänge

1. Mitteilung
2. Anordnung des Genehmigungszeichens
3. Prüfungen von Sicherheitsgurt-Warneinrichtungen

0. Einleitung

0.1. Für die ursprüngliche Fassung der UN-Regelung Nr. 174:

0.1.1. In der 73. Sitzung der Arbeitsgruppe „Passive Sicherheit“ (GRSP) im Mai 2023 wurde beschlossen, die UN-Regelung Nr. 16 in drei UN-Regelungen aufzuteilen:

a) Sicherheitsgurte und Rückhaltesysteme (Bestandteile);

b) Einbau von Sicherheitsgurten und Kinderrückhaltesystemen (Fahrzeug);

c) Sicherheitsgurt-Warneinrichtungen (Fahrzeug).

0.1.2. Die UN-Regelung Nr. 174 enthält die besonderen Anforderungen und das Genehmigungsverfahren für einen Fahrzeugtyp hinsichtlich seiner Sicherheitsgurt-Warneinrichtungen. Die Anforderungen ergeben sich aus der UN-Regelung Nr. 16 in ihrer durch die Änderungsserie 09 geänderten Fassung.

0.2. Für die Änderungsserie 01:

0.2.1. Mit der Änderung von Absatz 5.1.3 soll klargestellt werden, welche Klappsitze von den Vorschriften über Sicherheits-Warneinrichtungen ausgenommen sind. Die Formulierung „in den Zugangswegen von Fahrzeugen der Klasse M_2 oder M_3 [...] eingebaut“ bezieht sich auf Klappsitze, die sich in den Ein- und Ausstiegsbereichen von Kraftomnibussen befinden, sowie auf zusammengeklappte oder verstaute Sitze, die für den gelegentlichen Gebrauch in den Gangbereichen solcher Fahrzeuge vorgesehen sind. Die Formulierung „in Fahrzeugen der Klasse N_1 oder N_2 zum sicheren Ein- und Aussteigen des Fahrers über die Beifahrertür eingebaut“ bezieht sich auf Klappsitze, die in der Regel in Lieferwagen zu finden sind und bei denen die Beifahrertür häufig vom Fahrer genutzt wird, um das Fahrzeug sicher zu verlassen (auf der vom Verkehr abgewandten Seite des Fahrzeugs).

0.2.2. Die erste Warnung muss ausgelöst werden, unabhängig davon, ob sich das Getriebe in der Neutralstellung befindet oder nicht. Anhang 3 Absatz 1 Buchstabe c wird daher gestrichen.

0.2.3. Für Fahrzeuge, die nicht mit konventionellen Einrichtungen zur Aktivierung von Antriebssystemen ausgestattet sind, wurde die Begriffsbestimmung des Begriffs „Hauptkontrollschalter des Fahrzeugs“ mit anderen Regelungen wie der UN-Regelung Nr. 159 in Einklang gebracht und der Begriff „Hauptkontrollschalter“ wurde im Text durch „Hauptkontrollschalter des Fahrzeugs“ ersetzt.

0.2.4. Bei einem fernaktivierbaren Hauptkontrollschalter des Fahrzeugs kann der erste Zyklus der ersten Warnung bereits beendet sein, bevor der Fahrer in das Fahrzeug einsteigt. Durch die Ergänzung von Absatz 5.2.3.1 wird sichergestellt, dass der Fahrer beim Einsteigen in das Fahrzeug weiterhin die erste Warnung erhält.

0.2.5. Während eines Notrufs sollte eine klare Sprachkommunikation innerhalb des Fahrzeugs ohne zusätzliche akustische Warnungen möglich sein.

0.3. Für Ergänzung 1 zur Änderungsserie 01:

0.3.1. Die Regelung wird geändert, um Fahrzeuge der Klasse X ([1]) zu berücksichtigen. Fahrzeuge der Klasse Y[1] fallen nicht in den Anwendungsbereich dieser Regelung.

0.3.2. Die Regelung wurde ursprünglich für Fahrzeuge mit Fahrer und manueller Fahrsteuerung ausgearbeitet, und mit dieser Änderung soll der Geist der Regelung gewahrt und ihre Anwendung auf Fahrzeuge ohne Fahrer und manuelle Fahrsteuerung ausgeweitet werden. Bei Abwesenheit des Fahrers oder bei Fehlen manueller Fahrsteuerungen sind die diesbezüglichen Bestimmungen nicht zu berücksichtigen, sofern sie nicht bereits durch diese Änderung abgedeckt sind.

0.3.3. Für Fahrzeuge, die mit einem automatisierten Fahrsystem (Automated Driving System, ADS)[1] ausgestattet sind und bei denen es sich nicht um Fahrzeuge der Klasse X handelt, gelten im manuellen Fahrbetrieb keine besonderen Bestimmungen oder Ausnahmen. Für einen Fahrbetrieb, in dem ein ADS-Merkmal aktiv ist, gelten die einschlägigen ADS-Anforderungen.

0.3.4. Absatz 2.1 wird geändert, da die Bestimmungen Teil von Absatz 5 sind.

([1]) Entsprechend der Definition in der Gesamtresolution über Fahrzeugtechnik (R.E.3) (Dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev. 8) — https://unece.org/transport/vehicle-regulations/wp29/resolutions.

1. Anwendungsbereich

1.1. Diese Regelung gilt für alle mit Sicherheitsgurten ausgestatteten Sitzplätze in Fahrzeugen der Klassen M und N[1] hinsichtlich der Sicherheitsgurt-Warneinrichtungen.

1.2. Diese Regelung gilt nicht für Fahrzeuge der Klasse Y.

2. Begriffsbestimmungen

2.1. „Sicherheitsgurt-Warneinrichtung“ bezeichnet ein System zur Warnung des Fahrers, wenn einer der Insassen den Sicherheitsgurt nicht angelegt hat. Das System erkennt, wenn ein Sicherheitsgurt gelöst ist, und zeigt dies dem Fahrer mit einer zweistufigen Warnung an: mit einer ersten und einer zweiten Warnung.

Solange ein ADS-Merkmal des Typs 2 (Advanced Driving System feature of type 2, ADSF-2) aktiv ist, bezeichnet „Sicherheitsgurt-Warneinrichtung“ ein System, das dazu dient, den nicht angeschnallten Insassen zu warnen und ein logisches Signal an das ADS zu senden, wenn einer der Insassen den Sicherheitsgurt nicht benutzt.

2.2. „Optische Warnung“ bezeichnet eine Warnung mit einem optischen Signal (Lichtsignal, Blinksignal oder optische Anzeige eines Symbols oder einer Information).

2.3. „Akustische Warnung“ bezeichnet eine Warnung mit einem Schallsignal.

2.4. „Erste Warnung“ bezeichnet eine optische Warnung, die aktiviert wird, wenn die Zündung oder der Hauptkontrollschalter des Fahrzeugs eingeschaltet ist und der Sicherheitsgurt eines Insassen gelöst ist. Zusätzlich kann eine akustische Warnung erfolgen.

2.5. „Zweite Warnung“ bezeichnet eine optische und eine akustische Warnung, die ausgelöst werden, wenn das Fahrzeug gemäß den Absätzen 5.2.4.1.1 bis 5.2.4.1.3 in Betrieb ist und wenn der Sicherheitsgurt je nach den für den jeweiligen Sitzplatz geltenden Anforderungen gelöst ist oder gerade gelöst wird.

2.6. „Gelöster Sicherheitsgurt“ bezeichnet, je nach Festlegung des Herstellers, dass entweder der Verschluss des Sicherheitsgurts eines Insassen nicht eingerastet ist oder die Länge des von der Aufrolleinrichtung abgerollten Gurtbands nicht ausreicht, um einen unbesetzten Sitz in der hintersten Sitzposition anzuschnallen.

2.7. „Fahrzeug im Normalbetrieb“ bezeichnet, dass das Fahrzeug mit einer Geschwindigkeit von mehr als 10 km/h vorwärts fährt.

2.8. „Fahrzeugtyp hinsichtlich seiner Sicherheitsgurt-Warneinrichtung“ bezeichnet Fahrzeuge, die sich in Bezug auf die Anbringungsstelle der optischen Warnung, die Art der akustischen Warnung, die Strategie der ersten und der zweiten Warnung und die Höchstzahl der Sitzplätze nicht unterscheiden.

2.9. „Sicherheitsgurt“ („Anschnallgurt“, „Gurt“) bezeichnet eine aus Gurtbändern mit Sicherheitsverschluss, Verstelleinrichtungen und Befestigungsbeschlägen bestehende Kombination, die in einem Kraftfahrzeug befestigt werden kann und dazu dient, bei Zusammenstößen oder einer abrupten Verzögerung des Fahrzeugs die Verletzungsgefahr für ihren Benutzer durch Einschränkung der Lageveränderung seines Körpers zu verringern. Diese Kombination wird im Allgemeinen als „Gurtsystem“ bezeichnet und schließt auch Einrichtungen zur Energieaufnahme oder zum Aufrollen des Gurtes ein.

2.9.1. „Beckengurt“ bezeichnet einen Zweipunktgurt, der vor dem Becken des Benutzers verläuft.

2.9.2. „Diagonalgurt“ bezeichnet einen Gurt, der diagonal vor dem Brustkorb von der Hüfte bis zur gegenüberliegenden Schulter verläuft.

2.9.3. „Dreipunktgurt“ bezeichnet einen Gurt, der hauptsächlich aus einem Becken- und einem Diagonalgurt besteht.

2.9.4. „Spezialgurt“ bezeichnet eine Gurtkombination, die kein Dreipunkt- oder Beckengurt ist.

2.9.5. „Hosenträgergurt“ bezeichnet eine Spezialgurtkombination, die aus einem Beckengurt und Schultergurten besteht; außerdem kann zu einem Hosenträgergurt ein zusätzlicher Schrittgurt gehören.

2.10. „Gurtband“ bezeichnet ein biegsames Teil zum Festhalten des Körpers und Übertragen der Kräfte auf die Gurtverankerungen.

2.11. „Verschluss“ bezeichnet eine schnell zu öffnende Einrichtung, durch die der Benutzer im Gurt festgehalten werden kann. Außer bei Hosenträgergurten kann die Verstelleinrichtung in den Verschluss eingebaut sein.

2.12. „Gurtverstelleinrichtung“ bezeichnet eine Einrichtung, mit der der Gurt den Bedürfnissen des einzelnen Benutzers und der Sitzstellung angepasst werden kann. Die Verstelleinrichtung kann Bestandteil des Verschlusses, einer Aufrolleinrichtung oder eines anderen Teils des Sicherheitsgurts sein.

2.13. „Aufrolleinrichtung“ bezeichnet eine Einrichtung, die das Gurtband eines Sicherheitsgurts teilweise oder vollständig aufnimmt.

2.14. „Sitz“ bezeichnet eine vollständige Struktur einschließlich der Sitzverkleidung, die gegebenenfalls mit der Fahrzeugstruktur eine Einheit bildet und einer erwachsenen Person einen Sitzplatz bietet. Dieser Begriff umfasst sowohl einen Einzelsitz als auch den für eine Person bestimmten Teil einer Sitzbank.

2.14.1. „Beifahrersitz“ bezeichnet einen Sitz, bei dem der vorderste H-Punkt des betreffenden Sitzes in oder vor der senkrechten Querebene durch den R-Punkt des Fahrers liegt. Bei Fahrzeugen der Klasse X ist anstelle des R-Punktes des Fahrersitzes der R-Punkt des vordersten Beifahrersitzes zu wählen.

2.14.2. „Nach vorn gerichteter Sitz“ bezeichnet einen Sitz, der während der Fahrt benutzt werden kann und so nach vorn gerichtet ist, dass die senkrechte Symmetrieebene des Sitzes mit der senkrechten Symmetrieebene des Fahrzeugs einen Winkel von weniger als + 10° oder – 10° bildet.

2.14.3. „Nach hinten gerichteter Sitz“ bezeichnet einen Sitz, der während der Fahrt benutzt werden kann und so nach hinten gerichtet ist, dass die senkrechte Symmetrieebene des Sitzes mit der senkrechten Symmetrieebene des Fahrzeugs einen Winkel von weniger als + 10° oder – 10° bildet.

2.14.4. „Zur Seite gerichteter Sitz“ bezeichnet einen Sitz, der während der Fahrt benutzt werden kann und so zur Seite gerichtet ist, dass die senkrechte Symmetrieebene des Sitzes mit der senkrechten Symmetrieebene des Fahrzeugs einen Winkel von 90° (± 10°) bildet.

2.15. „Sitzreihe“ bezeichnet entweder eine Sitzbank oder nebeneinander befindliche getrennte Sitze (d. h. Sitze, die so befestigt sind, dass die vorderen Sitzverankerungen eines Sitzes mit den vorderen oder hinteren Sitzverankerungen eines anderen Sitzes auf gleicher Höhe oder zwischen dessen Sitzverankerungen liegen), die einem oder mehr Erwachsenen einen Sitzplatz bieten.

2.16. „Sitzbank“ bezeichnet eine vollständige Struktur einschließlich Sitzverkleidung, die dazu bestimmt ist, mehr als einer erwachsenen Person einen Sitzplatz zu bieten.

2.17. „Sitzverankerung“ bezeichnet das System zur Befestigung des gesamten Sitzes an der Fahrzeugstruktur einschließlich der zugehörigen Teile der Fahrzeugstruktur.

2.18. „Hauptkontrollschalter des Fahrzeugs“ bezeichnet die Einrichtung, mit deren Hilfe die fahrzeugeigene Elektronikanlage vom ausgeschalteten Zustand (z. B. bei geparktem Fahrzeug in Abwesenheit des Fahrers) in einen normalen Betriebszustand gebracht wird (d. h. der Status des Fahrzeugs ist „fahrbereit“).

2.19. „ADS-Merkmal des Typs 1 (Advanced Driving System feature of type 1, ADSF-1)“ bezeichnet ein ADS-Merkmal, das eine Fallback-Reaktion des ADS umfasst, für die ein Fallback-Nutzer erforderlich ist.

2.20. „ADS-Merkmal des Typs 2 (Advanced Driving System of type 2, ADSF-2)“ bezeichnet ein ADS-Merkmal, das keine ADS-Fallback-Reaktion umfasst, die einen Fallback-Nutzer erfordert.

3. Antrag auf Genehmigung

3.1.1. Der Antrag auf Erteilung einer Genehmigung für einen Fahrzeugtyp hinsichtlich der Sicherheitsgurt-Warneinrichtung ist vom Fahrzeughersteller oder seinem ordentlich bevollmächtigten Vertreter gemäß dem Verfahren nach Verzeichnis 3 des Übereinkommens (E/ECE/TRANS/505/Rev. 3) einzureichen.

3.1.2. Dem Antrag sind die nachstehenden Unterlagen mit folgenden Angaben Ausführung beizufügen:

3.1.2.1. Zeichnungen der allgemeinen Fahrzeugstruktur in geeignetem Maßstab, aus denen die Lage der Sicherheitsgurte hervorgeht;

3.1.2.2. Eine Beschreibung des Sicherheitsgurttyps;

3.1.2.3. Eine Beschreibung der Sicherheitsgurt-Warneinrichtung.

3.1.3. Dem technischen Dienst ist ein Fahrzeug zur Verfügung zu stellen, das dem zu genehmigenden Fahrzeugtyp entspricht.

4. Genehmigung

4.1. Entspricht das zur Genehmigung nach dieser Regelung vorgeführte Fahrzeug den Anforderungen dieser Regelung, ist die Genehmigung für den betreffenden Fahrzeugtyp zu erteilen.

4.2. Jedem nach Verzeichnis 4 des Übereinkommens (E/ECE/TRANS/505/Rev. 3) genehmigten Typ wird eine Genehmigungsnummer zugeteilt.

4.3. Über die Erteilung oder Erweiterung oder Versagung oder Zurücknahme einer Genehmigung für einen Fahrzeugtyp nach dieser Regelung oder die endgültige Einstellung der Produktion sind die Vertragsparteien des Übereinkommens von 1958, die diese Regelung anwenden, mit einem Mitteilungsblatt zu unterrichten, das dem Muster in Anhang 1A dieser Regelung entspricht.

4.4. An jedem Fahrzeug, das einem nach dieser Regelung genehmigten Fahrzeugtyp entspricht, ist sichtbar und an gut zugänglicher Stelle, die auf dem Mitteilungsblatt anzugeben ist, ein internationales Genehmigungszeichen anzubringen, bestehend aus:

4.4.1. einem Kreis, in dessen Innerem sich der Buchstabe „E“ und die Kennzahl des Landes befinden, das die Genehmigung erteilt hat ([2]);

4.4.2. der Nummer dieser Regelung mit dem nachgestellten Buchstaben „R“, einem Bindestrich und der Genehmigungsnummer rechts neben dem Kreis nach Absatz 4.2.

4.5. Entspricht das Fahrzeug einem Fahrzeugtyp, der in dem Land, das die Typgenehmigung nach dieser Regelung erteilt hat, auch nach einer oder mehreren anderen Regelungen zum Übereinkommen genehmigt wurde, braucht das Zeichen nach Absatz 4.4.1 nicht wiederholt zu werden; in diesem Fall sind die Nummern der Regelungen, nach denen die Genehmigung in dem Land erteilt wurde, das die Genehmigung nach dieser Regelung erteilt hat, und der Genehmigungen untereinander rechts neben dem Zeichen nach Absatz 4.4.1 anzuordnen.

([2]) Die Kennzahlen der Vertragsparteien des Übereinkommens von 1958 sind in Anhang 3 zur Gesamtresolution über Fahrzeugtechnik (R.E.3) (Dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev. 8 Anhang 3) enthalten —https://unece.org/transport/vehicle-regulations/wp29/resolutions.

4.6. Das Genehmigungszeichen muss deutlich lesbar und unauslöschlich sein.

4.7. Das Genehmigungszeichen ist auf dem vom Hersteller angebrachten Schild mit den Fahrzeugdaten oder in dessen Nähe zu befestigen.

4.8. In Anhang 2 dieser Regelung ist ein Beispiel für die Anordnung des Genehmigungszeichens dargestellt.

5. Allgemeine Spezifikationen

5.1. Vorschriften für die einzelnen Sitzplätze und Ausnahmen

5.1.1. Der Sitz des Fahrers von Fahrzeugen der Klassen M und N sowie die Sitze der Fahrzeuginsassen in derselben Reihe wie der Fahrersitz von Fahrzeugen der Klassen M und N müssen mit einer Sicherheitsgurt-Warneinrichtung ausgestattet sein, die die Anforderungen von Absatz 5.3 erfüllt. Bei Fahrzeugen der Klasse X müssen die Sitze der ersten Reihe von Fahrzeugen der Klassen M und N mit einer Sicherheitsgurt-Warneinrichtung, die den Anforderungen des Absatzes 5.3 genügt, ausgestattet sein.

5.1.2. Alle Sitze der hinteren Sitzreihen von Fahrzeugen der Klassen M_1 und N_1 müssen mit einer Sicherheitsgurt-Warneinrichtung ausgestattet sein, die die Anforderungen von Absatz 5.4 erfüllt.

Wenn der Fahrzeughersteller ein Sicherheitsgurt-Warneinrichtungssystem für einen hinteren Sitz eines Fahrzeugs einer anderen Klasse vorsieht, kann das Sicherheitsgurt-Warnsummersystem nach dieser Regelung genehmigt werden.

5.1.3. Für Klappsitze (üblicherweise zusammengeklappte oder verstaute und für den gelegentlichen Gebrauch konstruierte Sitze, die in den Zugangswegen von Fahrzeugen der Klassen M_2 oder M_3 oder in Fahrzeugen der Klasse N_1 oder N_2 zum sicheren Ein- und Aussteigen des Fahrers über die Beifahrertür eingebaut sind) und Sitzplätze mit einem Spezialgurt (einschließlich Hosenträgergurt) ist eine Sicherheitsgurt-Warneinrichtung nicht vorgeschrieben.

Unbeschadet der Absätze 5.1.1 und 5.1.2 sind Sicherheitsgurt-Warneinrichtungen auch für Rücksitze in Krankenwagen, Leichenwagen und Wohnmobilen sowie für alle Sitze für Fahrzeuge zur Beförderung von Personen mit Behinderungen sowie Fahrzeuge, die für den Einsatz durch die Streitkräfte, den Katastrophenschutz, die Feuerwehr und die Ordnungskräfte bestimmt sind, nicht erforderlich.

5.1.4. Ein ADS darf die Steuerung der Sicherheitsgurt-Warneinrichtung übernehmen, sofern das ADS mindestens ein gleichwertiges Sicherheitsniveau gewährleistet.

5.2. Allgemeine Anforderungen

5.2.1. Optische Warnung

5.2.1.1. Die optische Warneinrichtung muss so angebracht sein, dass sie bei Tageslicht und nachts vom Fahrer gut gesehen und erkannt und von anderen Warneinrichtungen leicht unterschieden werden kann.

5.2.1.2. Die optische Warneinrichtung muss aus einer gleichbleibenden oder blinkenden Kontrollleuchte bestehen.

5.2.2. Akustische Warnung

5.2.2.1. Die akustische Warnung muss durch ein kontinuierliches oder intermittierendes (Pausen dürfen nicht länger als 1 Sekunde sein) Schallsignal oder durch eine kontinuierliche Sprachanweisung erfolgen. Bei Sprachanweisungen muss der Hersteller sicherstellen, dass die Sprachen des Marktes verwendet werden können, in dem das Fahrzeug in Verkehr gebracht werden soll.

5.2.2.2. Die akustische Warnung muss vom Fahrer leicht zu erkennen sein.

5.2.3. Erste Warnung

5.2.3.1. Die erste Warnung muss zumindest eine optische Warnung sein, die für mindestens 30 Sekunden für Sitzplätze nach Absatz 5.1.1 und für mindestens 60 Sekunden für Sitzplätze nach Absatz 5.1.2 aktiviert wird, wenn der Sicherheitsgurt eines dieser Sitze nicht angelegt ist und die Zündung oder der Hauptkontrollschalter aktiviert wird.

Solange ein ADSF-2 aktiv ist, gilt Absatz 5.1.4.

Wurde der Hauptkontrollschalter des Fahrzeugs aus der Ferne aktiviert, muss die erste Warnung (erneut) ausgelöst werden, sobald der Fahrer in das Fahrzeug eingestiegen ist oder seine Anwesenheit erkannt wird.

5.2.3.2. Die Auslösung der ersten Warnung kann beendet werden, wenn

a) keiner der Sicherheitsgurte, der die Warnung verursacht hat, gelöst ist, oder

b) die die Warnung auslösenden Sitze nicht mehr besetzt sind.

5.2.3.3. Die Auslösung der ersten Warnung ist nach dem in Anhang 3 Absatz 1 beschriebenen Prüfverfahren zu prüfen.

5.2.4. Zweite Warnung

5.2.4.1. Die zweite Warnung muss eine optische und eine akustische Warnung sein, die für mindestens 30 Sekunden aktiviert wird (Zeiträume von maximal drei Sekunden, in denen die Warnung unterbrochen wird, werden nicht berücksichtigt), wenn nach Wahl des Herstellers mindestens eine der Bedingungen gemäß den Absätzen 5.2.4.1.1 bis 5.2.4.1.3 oder eine Kombination daraus erfüllt ist. Die zweite Warnung muss die erste Warnung ersetzen, falls diese noch aktiv ist.

Solange ein ADSF-2 aktiv ist, gilt Absatz 5.1.4.

5.2.4.1.1. Zurückgelegte Entfernung größer als der Schwellenwert für die entfernungsbezogene Auslösung. Der Schwellenwert für die Auslösung darf nicht größer als 500 m sein. Die Entfernung, die das Fahrzeug nicht im Normalbetrieb zurücklegt, ist nicht zu berücksichtigen.

5.2.4.1.2. Geschwindigkeit größer als der Schwellenwert für die geschwindigkeitsbezogene Auslösung. Der Schwellenwert für die Auslösung darf nicht größer als 25 km/h sein.

5.2.4.1.3. Die Laufzeit (laufender Motor, Antriebssystem in Betrieb usw.) ist größer als der Schwellenwert für die laufzeitbezogene Auslösung. Der Schwellenwert für die Auslösung darf nicht größer als 60 Sekunden sein. Die Laufzeit bis zur ersten Warnung und die Laufzeit, während der sich das Fahrzeug nicht im Normalbetrieb befindet, sind nicht zu berücksichtigen.

5.2.4.2. Die Schwellen zur Auslösung des Sicherheitsgurt-Warnsignals nach den Absätzen 5.2.4.1.1 bis 5.2.4.1.3 dürfen zurückgesetzt werden, wenn:

a) Mindestens eine Tür geöffnet wurde, während sich das Fahrzeug nicht im Normalbetrieb befindet, oder

b) die die Warnung auslösenden Sitze nicht mehr besetzt sind.

5.2.4.3. Die Auslösung der zweiten Warnung kann beendet werden, wenn

a) keiner der Sicherheitsgurte, der die Warnung verursacht hat, gelöst ist,

b) das Fahrzeug nicht mehr im Normalbetrieb ist oder

c) die die Warnung auslösenden Sitze nicht mehr besetzt sind.

5.2.4.4. Die zweite Warnung wird für den Rest der erforderlichen Dauer erneut ausgelöst, wenn — je nach Wahl des Herstellers — eine der Bedingungen gemäß den Absätzen 5.2.4.1.1 bis 5.2.4.1.3, oder eine beliebige Kombination daraus, wieder erfüllt ist.

5.2.4.5. Für die Bedingung, dass sich ein Sicherheitsgurt nach den Absätzen 5.3.3 und 5.4.5 löst, sind die Schwellenwerte gemäß den Absätzen 5.2.4.1.1 bis 5.2.4.1.3 ab dem Zeitpunkt, zu dem die Lösung auftritt, zu messen.

5.2.4.6. Die Auslösung der zweiten Warnung ist nach dem in Anhang 3 Absatz 2 beschriebenen Prüfverfahren zu prüfen.

5.3. Sicherheitsgurt-Warneinrichtung für Fahrzeuginsassen in derselben Reihe wie der Fahrersitz und – bei Fahrzeugen der Klasse X – Sicherheitsgurt-Warneinrichtung für Fahrzeuginsassen in der ersten Reihe

5.3.1. Sicherheitsgurt-Warneinrichtungen für Fahrer und Fahrzeuginsassen in derselben Reihe wie der Fahrersitz und – bei Fahrzeugen der Klasse X –Sicherheitsgurt-Warneinrichtungen für Fahrzeuginsassen in der ersten Reihe müssen die Anforderungen nach Absatz 5.2 erfüllen.

5.3.2. Die Farbe und das Symbol für die optische Warnung müssen Nummer 21 in der Tabelle 1 der UN-Regelung Nr. 121 entsprechen.

5.3.3. Die zweite Warnung muss aktiviert werden, wenn ein Sicherheitsgurt beim normalen Betrieb des Fahrzeugs gelöst ist oder sich löst und zugleich — je nach Wahl des Herstellers — eine der Bedingungen gemäß den Absätzen 5.2.4.1.1 bis 5.2.4.1.3 oder eine beliebige Kombination daraus erfüllt ist.

5.4. Sicherheitsgurt-Warneinrichtung für Insassen auf hinteren Sitzreihen

5.4.1. Sicherheitsgurt-Warneinrichtungen für Fahrzeuginsassen auf hinteren Sitzreihen müssen die Anforderungen nach Absatz 5.2 erfüllen.

5.4.2. Die optische Warnung muss mindestens alle hinteren Sitzplätze anzeigen, damit der Fahrer jeden Sitzplatz, an dem der Sicherheitsgurt gelöst ist, erkennen kann, während er nach vorn gerichtet auf dem Fahrersitz sitzt. Solange ein ADSF-2 aktiv ist, gilt Absatz 5.1.4. Bei Fahrzeugen, in denen die Belegung der hinteren Sitze angezeigt wird, braucht die optische Warnung gelöste Sicherheitsgurte für unbesetzte Sitzplätze nicht anzuzeigen. Bei Sitzen, die an verschiedenen dafür vorgesehenen Sitzplätzen im Fahrzeug befestigt werden können (z. B. an einer Bodenschiene), muss die optische Warnung zumindest anzeigen, wenn ein hinterer Sicherheitsgurt gelöst ist.

5.4.3. Die Farbe der optischen Warnung muss nicht rot sein, und das Symbol der optischen Warneinrichtung für Sicherheitsgurte nach Absatz 5.1.2 kann von den in Regelung Nr. 121 festgelegten Symbolen abweichen. Darüber hinaus darf die erste Warnung für Sitzplätze nach Absatz 5.1.2 vom Fahrer durch eine bewusste Handlung löschbar sein.

5.4.4. Für Sicherheitsgurte nach den Absätzen 5.1.1 und 5.1.2 darf eine gemeinsame Kontrollleuchte verwendet werden.

5.4.5. Die zweite Warnung muss ausgelöst werden, wenn sich ein Sicherheitsgurt beim normalen Betrieb des Fahrzeugs löst oder — je nach Wahl des Herstellers — sich der Sicherheitsgurt im normalen Betrieb des Fahrzeugs gelöst ist oder sich löst und zugleich — je nach Wahl des Herstellers — eine der Bedingungen gemäß den Absätzen 5.2.4.1.1 bis 5.2.4.1.3 oder eine beliebige Kombination daraus erfüllt ist.

5.5. Die Sicherheitsgurt-Warneinrichtung darf so konstruiert sein, dass sie deaktiviert werden kann.

5.5.1. Für den Fall, dass eine kurzzeitige Deaktivierung vorgesehen ist, muss es deutlich schwieriger sein, die Sicherheitsgurt-Warneinrichtung zu deaktivieren als den Gurtverschluss zu schließen und zu öffnen (d. h., es muss sich um die Bedienung spezieller Betätigungseinrichtungen handeln, die nicht in den Verschluss des Sicherheitsgurts eingebaut sind), und dies darf nur möglich sein, wenn das Fahrzeug steht. Wenn die Zündung oder der Hauptkontrollschalter des Fahrzeugs länger als 30 Minuten deaktiviert sind und erneut aktiviert werden, muss eine kurzzeitig deaktivierte Sicherheitsgurt-Warneinrichtung erneut aktiviert werden. Die kurzzeitige Deaktivierung der jeweiligen optischen Warnungen darf nicht möglich sein.

5.5.2. Wenn die Möglichkeit einer längeren Deaktivierung vorgesehen ist, müssen dafür eine Reihe von Maßnahmen durchgeführt werden, die nur im technischen Handbuch des Herstellers beschrieben sind und/oder bei denen Werkzeuge (mechanische, elektrische, digitale usw.) zu verwenden sind, die nicht mit dem Fahrzeug mitgeliefert werden. Die kurzzeitige Deaktivierung der jeweiligen optischen Warnungen darf nicht möglich sein.

5.5.3. Bei Aktivierung des Unfall-Notrufsystems kann die zweite Warnung stummgeschaltet werden.

5.6. Vorschriften für den Anschluss einer Sicherheitsgurt-Warneinrichtung für entfernbare Sitze

5.6.1. Entfernbare Sitze ohne manuellen Anschluss

5.6.1.1. Der Anschluss muss automatisch sein, wenn der Sitz in das Fahrzeug eingebaut ist.

5.6.2. Entfernbare Sitze mit manuellem Anschluss

5.6.2.1. Die Stecker der entfernbaren Sitze müssen während des Einbaus leicht sichtbar sein.

5.6.2.2. Das Fahrzeug muss mit einem Etikett versehen sein, auf dem der Zweck des Anschlusses sowie die Verfahren zum Herstellen und Trennen der Verbindung zur Sicherheitsgurt-Warneinrichtung in Form eines Piktogramms, das auch einen erläuternden Text enthalten kann, angegeben sind.

5.6.2.3. Das Etikett muss dauerhaft am Fahrzeug angebracht und so positioniert sein, dass es während des Einbaus gut sichtbar ist.

5.6.2.4. Ist bei entfernbaren Sitzen gemäß Absatz 5.1.1 ein Stecker falsch oder gar nicht angeschlossen, muss beim Betätigen des Zündschalters oder des Hauptkontrollschalters des Fahrzeugs eine für den Fahrer sichtbare Warnung aktiviert werden, die 30 Sekunden lang angezeigt wird.

5.6.2.5. Ist ein Sitz der in Absatz 5.1.2 genannten Sitze entfernbar, muss die optische Warnung gemäß Absatz 5.4.2 mindestens alle hinteren Sitzplätze anzeigen, damit der Fahrer aus seinem Fahrersitz aus in Fahrtrichtung blickend jeden entfernbaren Sitz erkennen kann, an dem der Stecker falsch oder gar nicht angeschlossen ist; außerdem muss die Warnung 60 Sekunden lang angezeigt werden, sobald der Zündschalter oder der Hauptkontrollschalter des Fahrzeugs betätigt wird.

Bei Sitzen, die an verschiedenen dafür vorgesehenen Sitzplätzen im Fahrzeug befestigt werden können (z. B. an einer Bodenschiene), muss die optische Warnung zumindest anzeigen, wenn der Stecker eines hinteren entfernbaren Sitzes falsch oder gar nicht angeschlossen ist.

5.6.3. Das Vorhandensein oder Nichtvorhandensein des entfernbaren Sitzes darf die Funktion der Sicherheitsgurt-Warneinrichtung an einem anderen Sitzplatz nicht beeinträchtigen.

5.6.4. Die Sicherheitsgurt-Warneinrichtung der entfernbaren Sitze darf keine falschen Angaben zur Gurtanlegung machen, unabhängig davon, ob die Sitze im Fahrzeug eingebaut sind oder nicht.

5.7. Bei Fahrzeugen der Klassen M und N, die vor dem 1. September 2026 gemäß der UN-Regelung Nr. 16, Änderungsserie 08, oder vor dem 1. September 2027 gemäß der Änderungsserie 09 genehmigt wurden, wird davon ausgegangen, dass sie die Vorschriften des Absatzes 5 einhalten.

6. Übereinstimmung der Produktion

Die Verfahren zur Kontrolle der Übereinstimmung der Produktion müssen den in Verzeichnis 1 des Übereinkommens (E/ECE/TRANS/505/Rev. 3) beschriebenen Verfahren entsprechen, wobei folgende Vorschriften eingehalten sein müssen:

Jedes nach dieser Regelung genehmigte Fahrzeug muss dem genehmigten Fahrzeugtyp insofern entsprechen, als die Vorschriften des Absatzes 5 eingehalten sind.

7. Maßnahmen bei Abweichung der Produktion

7.1. Die für einen Fahrzeugtyp nach dieser Regelung erteilte Genehmigung kann zurückgenommen werden, wenn die Vorschrift des Absatzes 6.1 nicht eingehalten ist.

7.2. Nimmt eine Vertragspartei des Übereinkommens, die diese Regelung anwendet, eine von ihr erteilte Genehmigung zurück, so hat sie unverzüglich die anderen Vertragsparteien, die diese Regelung anwenden, hierüber mit einem Mitteilungsblatt zu unterrichten, das dem Muster in Anhang 1 dieser Regelung entspricht.

8. Änderungen und Erweiterung der Genehmigung

8.1. Jede Änderung des Fahrzeugtyps nach dieser Regelung ist der Typgenehmigungsbehörde mitzuteilen, die die Genehmigung für den Fahrzeugtyp erteilt hat. Die Typgenehmigungsbehörde kann dann entweder

a) nach Rücksprache mit dem Hersteller entscheiden, dass eine neue Typgenehmigung zu erteilen ist, oder

b) das Verfahren nach Absatz 8.1.1 (Revision) und gegebenenfalls das Verfahren nach Absatz 8.1.2 (Erweiterung) anwenden.

8.1.1. Revision

Wenn sich in den Beschreibungsbögen aufgezeichnete Einzelheiten ändern und die Typgenehmigungsbehörde die Auffassung vertritt, dass die vorgenommenen Änderungen keine nennenswerten nachteiligen Auswirkung haben und das Fahrzeug in jedem Fall noch den Vorschriften entspricht, wird diese Änderung als „Revision“ bezeichnet.

In diesem Fall gibt die Typgenehmigungsbehörde, soweit erforderlich, die revidierten Seiten der Beschreibungsbögen heraus und kennzeichnet jede revidierte Seite, damit die Art der Änderung und das Datum der Neuausgabe klar ersichtlich sind. Eine konsolidierte, aktualisierte Fassung der Beschreibungsbögen mit einer ausführlichen Beschreibung der Änderungen erfüllt diese Anforderung.

8.1.2. Erweiterung

Die Änderung wird als „Erweiterung“ bezeichnet, wenn zusätzlich zu der Änderung an den in den Beschreibungsbögen aufgezeichneten Einzelheiten

a) weitere Kontrollen oder Prüfungen erforderlich sind oder

b) Angaben im Mitteilungsblatt (außer in den zugehörigen Anlagen) geändert wurden oder

c) die Genehmigung nach einer späteren Änderungsserie nach deren Inkrafttreten beantragt wird.

8.2. Die Bestätigung, Erweiterung oder Versagung der Genehmigung ist den Vertragsparteien des Übereinkommens, die diese Regelung anwenden, nach dem in Absatz 4.3 angegebenen Verfahren mitzuteilen. Das Verzeichnis der dem Mitteilungsblatt nach Anhang 1 beigefügten Beschreibungsbögen und Prüfberichte ist entsprechend zu ändern, um das Datum der jüngsten Revision oder Erweiterung anzugeben.

8.3. Die Typgenehmigungsbehörde, die die Erweiterung der Genehmigung bescheinigt, teilt jedem Mitteilungsblatt, das bei einer solchen Erweiterung ausgestellt wird, eine laufende Nummer zu.

9. Endgültige Einstellung der Produktion

Stellt der Inhaber einer Genehmigung die Produktion eines nach dieser Regelung genehmigten Fahrzeugs endgültig ein, hat er darüber die Typgenehmigungsbehörde, die die Genehmigung erteilt hat, zu unterrichten. Nach Erhalt der entsprechenden Mitteilung benachrichtigt diese Behörde die anderen Vertragsparteien des Übereinkommens von 1958, die diese Regelung anwenden, hiervon mit einem Mitteilungsblatt nach Anhang 1 dieser Regelung.

10. Namen und Anschriften der technischen Dienste, die die Prüfungen für die Genehmigung durchführen, und der Typgenehmigungsbehörden

Die Vertragsparteien des Übereinkommens von 1958, die diese Regelung anwenden, übermitteln dem Sekretariat der Vereinten Nationen die Namen und Anschriften der technischen Dienste, die die Prüfungen für die Genehmigung durchführen, und der Typgenehmigungsbehörden, die Genehmigungen erteilen, denen die Mitteilungsblätter über in anderen Ländern erteilte, versagte, erweiterte oder zurückgenommene Genehmigungen zu übersenden sind.

11. Übergangsbestimmungen

11.1. Allgemeines

11.1.1. Vertragsparteien, die diese Regelung anwenden, dürfen Typgenehmigungen nach allen vorhergehenden Änderungsserien zu dieser Regelung erteilen.

11.1.2. Vertragsparteien, die diese Regelung anwenden, erteilen weiterhin Erweiterungen von Genehmigungen nach einer der vorhergehenden Änderungsserien zu dieser Regelung.

11.2. Übergangsbestimmungen zur Änderungsserie 01

11.2.1. Ab dem offiziellen Datum des Inkrafttretens der Änderungsserie 01 darf keine Vertragspartei, die diese Regelung anwendet, die Erteilung oder Anerkennung einer Typgenehmigung nach dieser Regelung in ihrer durch die Änderungsserie 01 geänderten Fassung verweigern.

11.2.2. Ab dem 1. September 2027 sind Vertragsparteien, die diese Regelung anwenden, nicht verpflichtet, Typgenehmigungen nach der vorhergehenden Änderungsserie, die erstmals nach dem 1. September 2027 erteilt wurden, anzuerkennen.

11.2.3. Vertragsparteien, die diese UN-Regelung anwenden, erkennen weiterhin Typgenehmigungen an, die nach der ursprünglichen Fassung dieser Regelung und erstmals vor dem 1. September 2027 erteilt wurden.

ANHANG 1

Mitteilung

(Größtes Format: A4 [210 x 297 mm])



ausfertigende Stelle: Bezeichnung der Behörde
.....
.....
.....

über die ([2]):
Erteilung der Genehmigung
Erweiterung der Genehmigung
Versagung der Genehmigung
Rücknahme der Genehmigung
Endgültige Einstellung der Produktion

für einen Fahrzeugtyp hinsichtlich der Sicherheitsgurt-Warneinrichtung nach der UN-Regelung Nr. 174

Nummer der Genehmigung .....

1. Allgemeines .....

1.1. Fabrikmarke (Firmenname des Herstellers): .....

1.2. Typ und allgemeine übliche Beschreibungen: .....

1.3. Merkmale zur Typidentifizierung, sofern am Fahrzeug vorhanden: .....

.....

1.3.1. Anbringungsstelle dieser Merkmale: .....

1.4. Fahrzeugklasse: .....

1.5. Name und Anschrift des Herstellers: .....

1.6. Anschriften der Fertigungsstätten: .....

1.7. Technischer Dienst, der für die Durchführung der Prüfung zuständig ist: .....

1.8. Datum des Prüfberichts: .....

1.9. Nummer des Prüfberichts: .....

2. Allgemeine Baumerkmale des Fahrzeugs

2.1. Fotos und/oder Zeichnungen eines repräsentativen Fahrzeugs: .....

([1]) Kennzahl des Landes, das die Genehmigung erteilt/erweitert/versagt/zurückgenommen hat (siehe die Vorschriften über die Genehmigung in der Regelung).
([2]) Nichtzutreffendes streichen.

3. Aufbau

3.1. Sitze

3.1.1. Anzahl .....

3.1.2. Lage und Anordnung: .....

3.1.2.1. Sitze, die nur für die Benutzung im stehenden Fahrzeug bestimmt sind: .....

3.1.3. Merkmale: Beschreibung und Zeichnungen (gegebenenfalls angeben)

3.1.3.1. der Sitze und ihrer Verankerungen .....

3.1.3.2. der Einstellvorrichtung .....

3.1.3.3. der Verstell- und Verriegelungseinrichtungen .....

3.1.3.4. der Verankerungen der Sicherheitsgurte, wenn sie sich am Sitzaufbau befinden .....

3.2. Sicherheitsgurte und/oder sonstige Rückhaltesysteme und Sicherheitsgurt-Warneinrichtungen

Zahl und Lage der Sicherheitsgurte oder Rückhaltesysteme und der Sicherheitsgurt-Warneinrichtungen sowie der Sitze, an denen sie verwendet werden können: .....

		Vollständiges Typgenehmigungs-zeichen	Variante (falls zutreffend)	Sicherheitsgurt-Warneinrichtung (ja/nein/optional)
Erste Sitzreihe	R			
	C			
	L			
Zweite Sitzreihe	R			
	C			
	L			

(R = rechte Sitze, C = Mittelsitze, L = linke Sitze)

4. Ort: .....

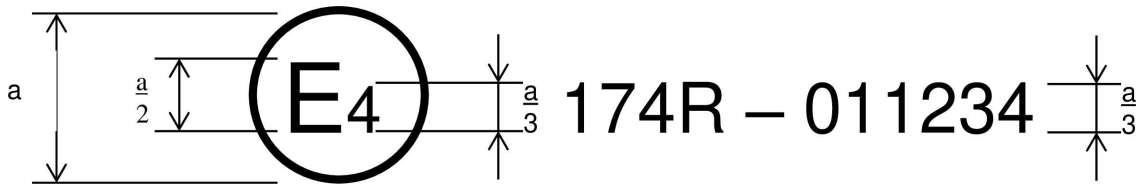
5. Datum: .....

6. Unterschrift: .....

ANHANG 2

Anordnung des Genehmigungszeichens

(siehe Absätze 4.5 bis 4.5.2 dieser Regelung)



a = 8 mm min.

Das oben dargestellte, an einem Fahrzeug angebrachte Genehmigungszeichen besagt, dass der betreffende Fahrzeugtyp in den Niederlanden (E4) nach der UN-Regelung Nr. 174 unter der Genehmigungsnummer 011234 genehmigt worden ist. Aus den ersten beiden Ziffern (01) der Genehmigungsnummer geht hervor, dass die Genehmigung nach den Vorschriften der Änderungsserie 01 der UN-Regelung Nr. 174 erteilt wurde.

ANHANG 3

Prüfungen von Sicherheitsgurt-Warneinrichtungen

0. Bei Fahrzeugen, die mit einem ADSF-2 ausgestattet sind, muss der Hersteller der Typgenehmigungsbehörde gegenüber zufriedenstellend nachweisen, dass ein geeigneter Prüfplan für die Sicherheitsgurt-Warneinrichtung vorliegt.

1. Die Auslösung der ersten Warnung wird unter folgenden Bedingungen geprüft:

a) Der Sicherheitsgurt ist nicht angelegt.

b) Der Motor bzw. das Antriebssystem ist ausgeschaltet oder befindet sich im Leerlauf, und das Fahrzeug fährt weder vorwärts noch rückwärts.

c) Die Zündung oder der Hauptkontrollschalter des Fahrzeugs ist aktiviert.

d) Auf jedem Sitzpolster in derselben Reihe wie der Fahrersitz wird eine Last von 40 kg angebracht oder der Zustand, wenn sich Insassen im Fahrzeug befinden, wird auf eine andere vom Fahrzeughersteller genannte Weise simuliert, wobei die Last eines Insassen 40 kg nicht übersteigen darf.

e) Für alle betreffenden Sitze in den Bedingungen der Buchstaben a bis d wird der Zustand der Sicherheitsgurt-Warneinrichtung überprüft.

2. Die Auslösung der zweiten Warnung wird nach den Bedingungen der Absätze 2.1 bis 2.3 dieses Anhangs geprüft.

2.1. Prüfung des Sitzplatzes des Fahrers

2.1.1. Prüfung des Fahrersitzes bei gelöstem Sicherheitsgurt vor der Fahrt

a) Der Sicherheitsgurt am Fahrersitz ist nicht angelegt.

b) Die Sicherheitsgurte an den anderen Sitzen (außer dem Fahrersitz) werden angelegt.

c) Das Prüffahrzeug wird nach Wahl des Herstellers unter einer der in den Absätzen 2.1.1.1 bis 2.1.1.3 dieses Anhangs genannten Bedingungen oder einer Kombination daraus gefahren.

d) Der Zustand der Sicherheitsgurt-Warneinrichtung wird in den Bedingungen der Buchstaben a bis c für den Fahrersitz überprüft.

2.1.1.1. Das Prüffahrzeug wird aus dem Stand auf 25 -0/+10 km/h beschleunigt und mit der gleichen Geschwindigkeit weiter gefahren.

2.1.1.2. Das Prüffahrzeug wird von einem Haltepunkt aus im Normalbetrieb mindestens 500 m vorwärts gefahren.

2.1.1.3. Das Fahrzeug wird geprüft, sobald es sich mindestens 60 Sekunden im Normalbetrieb befindet.

2.1.2. Prüfung des Fahrersitzes, wenn sich der Sicherheitsgurt während der Fahrt löst.

a) Die Sicherheitsgurte am Fahrersitz und an den anderen Sitzen werden angelegt.

b) Das Fahrzeug ist im Normalbetrieb.

c) Der Sicherheitsgurt am Fahrersitz wird gelöst.

d) Das Prüffahrzeug wird nach Wahl des Herstellers unter einer der in den Absätzen 2.1.2.1 bis 2.1.2.3 dieses Anhangs genannten Bedingungen oder einer Kombination daraus gefahren.

2.1.2.1. Das Prüffahrzeug wird auf 25 -0/+10 km/h beschleunigt und mit der gleichen Geschwindigkeit weiter gefahren.

2.1.2.2. Das Prüffahrzeug wird von der Stelle aus, an der der Gurt gelöst wird, mindestens 500 m vorwärts gefahren.

2.1.2.3. Das Prüffahrzeug wird von der Stelle aus , an der der Gurt gelöst wird, mindestens 60 Sekunden lang vorwärts gefahren.

2.2. Prüfung der Sitzplätze, die sich in derselben Reihe wie der Fahrersitz befinden

2.2.1. Prüfung der Sitze in derselben Reihe wie der Fahrersitz, wenn der Sicherheitsgurt vor der Fahrt gelöst ist:

a) Die Sicherheitsgurte der Sitze, die sich in derselben Reihe wie der Fahrersitz befinden, sind gelöst.

b) Die Sicherheitsgurte an den Sitzen, die sich in einer anderen Reihe als der des Fahrersitzes befinden, werden angelegt.

c) Auf jedem Sitz in derselben Reihe wie der Fahrersitz wird eine Last von 40 kg angebracht oder der Zustand, wenn sich Insassen im Fahrzeug befinden, wird auf eine vom Hersteller spezifizierte Weise simuliert, wobei die Last eines Insassen 40 kg nicht übersteigen darf.

Wahlweise kann nach Ermessen des Herstellers wie folgt vorgegangen werden:

Nach Angaben des Herstellers wird auf jedes Sitzpolster in derselben Reihe wie der Fahrersitz eine erwachsene 5-Perzentil-Frau oder ein Objekt gesetzt, oder der Zustand, wenn sich Insassen im Fahrzeug befinden, wird auf eine andere vom Fahrzeughersteller genannte und mit dem technischen Dienst und der Genehmigungsbehörde abgestimmte Weise simuliert. Auf Antrag des Herstellers kann auf die gleiche Weise mit den hinteren Sitzen verfahren werden.

d) Das Prüffahrzeug wird nach Wahl des Herstellers unter einer der in den Absätzen 2.1.1.1 bis 2.1.1.3 dieses Anhangs genannten Bedingungen oder einer Kombination daraus gefahren.

e) Für alle Sitze in derselben Reihe wie der Fahrersitz wird der Zustand der Sicherheitsgurt-Warneinrichtung in den Bedingungen der Buchstaben a bis d überprüft.

2.2.2. Prüfung der Sitzplätze in derselben Reihe wie der Fahrersitz, wenn sich der Sicherheitsgurt während der Fahrt löst:

a) Die Sicherheitsgurte am Fahrersitz und an den anderen Sitzen werden angelegt.

b) Auf jedem Sitz in derselben Reihe wie der Fahrersitz wird eine Last von 40 kg angebracht oder der Zustand, wenn sich Insassen im Fahrzeug befinden, wird auf eine vom Hersteller spezifizierte Weise simuliert, wobei die Last eines Insassen 40 kg nicht übersteigen darf.

Wahlweise kann nach Ermessen des Herstellers wie folgt vorgegangen werden:

Nach Angaben des Herstellers wird auf jedes Sitzpolster in derselben Reihe wie der Fahrersitz eine erwachsene 5-Perzentil-Frau oder ein Objekt gesetzt, oder der Zustand, wenn sich Insassen, die einer erwachsenen 5-Perzentil-Frau[1] entsprechen, im Fahrzeug befinden, wird auf eine andere vom Fahrzeughersteller genannte und mit dem technischen Dienst und der Genehmigungsbehörde abgestimmte Weise simuliert. Auf Antrag des Herstellers kann auf die gleiche Weise mit den hinteren Sitzen verfahren werden.

c) Das Fahrzeug ist im Normalbetrieb.

d) Die Sicherheitsgurte an den anderen Sitzen (außer dem Fahrersitz) werden gelöst.

e) Das Prüffahrzeug wird nach Wahl des Herstellers unter einer der in den Absätzen 2.1.2.1 bis 2.1.2.3 dieses Anhangs genannten Bedingungen oder einer Kombination daraus gefahren.

f) Für alle Sitze in derselben Reihe wie der Fahrersitz wird der Zustand der Sicherheitsgurt-Warneinrichtung in allen Bedingungen der Buchstaben a bis e überprüft.

2.3. Prüfung der Rücksitze:

a) Bei stehendem Prüffahrzeug werden die Sicherheitsgurte aller Sitze angelegt.

b) Das Prüffahrzeug wird in normalen Betrieb gebracht und gehalten.

c) Der Sicherheitsgurt eines der hinteren Sitze wird gelöst.

d) Das Funktionieren der Sicherheitsgurt-Warneinrichtung wird für alle Sitzplätze in allen Reihen überprüft.

e) Wahlweise können auf Wunsch des Herstellers die Prüfverfahren, die gemäß den Absätzen 2.2 bis 2.2.2 für alle in derselben Reihe wie der Fahrersitz befindlichen Sitze gelten, auf jeden beliebigen hinteren Sitzplatz angewendet werden.

3. Die Prüfung der Auslösung der ersten Warnung muss mindestens so lange dauern, wie in Absatz 5.2.3 dieser Regelung für die Dauer der ersten Warnung angegeben ist. Die Prüfung der Auslösung der zweiten Warnung kann nach Abschluss der Prüfung der Auslösung der ersten Warnung eingeleitet werden. Es muss jedoch sichergestellt werden, dass die zweite Warnung die erste Warnung ersetzt, falls diese noch aktiv ist.