2024/1218

23.5.2024

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

FN-regulativ nr. 169 – Ensartede forskrifter for godkendelse af hændelsesdataloggere (EDR) for tunge køretøjer [2024/1218]

Ikrafttrædelsesdato: 19. juni 2024

Dette dokument er udelukkende et dokumentationsredskab. Den autentiske og juridisk bindende tekst er: ECE/TRANS/WP.29/2023/134/Rev.1.

INDHOLDSFORTEGNELSE

0. Indledning

1. Anvendelsesområde

2. Definitioner

3. Ansøgning om godkendelse

4. Godkendelse

5. Specifikationer

6. Ændring af køretøjstypen og udvidelse af godkendelsen

7. Produktionens overensstemmelse

8. Sanktioner i tilfælde af produktionens manglende overensstemmelse-

9. Endeligt ophør af produktionen

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

Bilag

1 Meddelelse

2 Oplysningsskema vedrørende typegodkendelse af en køretøjstype for så vidt angår dens hændelsesdatalogger

3 Udformning af godkendelsesmærker

4 Dataelementer og -format

0. Indledning

0.1. Formålet med dette regulativ er at fastsætte ensartede forskrifter for godkendelse af motorkøretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 og N_3 for så vidt angår deres hændelsesdataloggere (EDR'er).

Forskrifterne vedrører den minimale indsamling, opbevaring og modstandsdygtighed af hændelsesdata i forbindelse med motorkøretøjskollisioner. De omfatter ikke specifikationer for værktøjer og metoder til dataudtræk, der er underlagt krav på nationalt eller regionalt plan.

0.2. Formålet med disse forskrifter er at sikre, at EDR'er på en let anvendelig måde registrerer data, der er nyttige i forbindelse med effektive undersøgelser af kollisioner og analyse af sikkerhedsudstyrs ydeevne, samtidig med at registreringen af data, der ikke er relateret til kollisionen, begrænses mest muligt. Disse data vil bidrage til en bedre forståelse af, under hvilke omstændigheder kollisioner og skader sker, og vil lette udviklingen af sikrere køretøjskonstruktioner. I denne forbindelse bør kollision forstås som omfattende materiel skade og/eller personskade, herunder for bløde trafikanter.

0.3. Det er underforstået, at ovennævnte mål i den aktuelle teknologiske situation kun kan nås ved at registrere dataene i en bestemt periode baseret på definerede udløsende faktorer og udløsningstærskler. Disse udløsende faktorer kan gå umiddelbart forud for, efterfølge eller falde sammen med kollisionen, men gør det ikke altid.

0.4. Kontraherende parter kan gøre EDR-kravene obligatoriske for M_2, M_3, N_2 og N_3-køretøjer, men er ikke forpligtet hertil.

1. Anvendelsesområde

1.1. Dette regulativ finder anvendelse på godkendelse af køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 og N_3 ([1]), for så vidt angår deres hændelsesdataloggere (EDR'er).

1.2. Dette regulativ berører ikke kravene i national eller regional lovgivning vedrørende privatlivets fred, databeskyttelse og behandling af personoplysninger.

1.3. Følgende dataelementer er ikke omfattet af anvendelsesområdet: Køretøjsidentifikationsnummer (VIN), tilknyttede køretøjsoplysninger, lokaliserings-/positionsdata, oplysninger om føreren samt dato og tidspunkt for en hændelse.

1.4. Hvis der ikke er noget system eller nogen sensor, som er konstrueret til at levere den udløsende faktor, der er angivet i tabel 5.3.1.3 over sikkerhedssystemer, eller det dataelement, der skal registreres og lagres i henhold til punkt 5, i det format (interval, detaljeringsgrad og prøvetagningshastighed), der er angivet i bilag 4 »Dataelementer og -format«, eller det/den ikke er operationel(t) på tidspunktet for opfyldelsen af en specifik udløsende betingelse som omhandlet i punkt 5.3.1 eller på registreringstidspunktet, foreskriver dette dokument hverken registrering af sådanne data eller montering eller installation af sådanne systemer eller sensorer i drift. Hvis køretøjet er udstyret med en sensor/et system af originaludstyrsfabrikat, der er konstrueret til at levere den udløsende faktor, der er angivet i 5.3.1.3, eller dataelementet i det format, der er angivet i bilag 4 »Dataelementer og -format«, er det imidlertid obligatorisk at indberette dataelementet i det angivne format, når sensoren eller systemet er operationel(t). Hvis årsagen til, at den/det ikke er operationel(t) på registreringstidspunktet, er en fejl i dette system eller denne sensor, registreres denne fejltilstand af EDR som defineret i bilag 4 »Dataelementer og -format«.

2. Definitioner

I dette regulativ forstås ved:

2.1. »speederens stilling«: aktivering af den anordning, der formidler førerens ønske om acceleration til fremdriftssystemet i procent af anordningens måleområde. Heri kan også indgå »one pedal drive« (kørsel med én pedal), der kan medføre negativt drejningsmoment eller endog driftsbremsning i lavere områder.

2.2. »*blokeringsfrit bremsesystem (ABS)*«: et system, der detekterer hjulslip og automatisk justerer det tryk, der frembringer bremsekraften på hjulet(-ene) for at begrænse et sådant hjulslip

2.3. »*blokeringsfrit bremsesystem, status – traktor*«: angiver status for det blokeringsfri bremsesystem på køretøjet/traktoren

2.4. »*blokeringsfrit bremsesystem, status – påhængskøretøj*«: angiver status for det blokeringsfri bremsesystem på påhængskøretøj(-et/-erne)

2.5. »*Avanceret nødbremsesystem*«: et system, der automatisk opdager en potentiel kollision ved køretøjets forende og aktiverer køretøjets bremsesystem for at nedsætte køretøjets hastighed og således undgå eller afbøde en kollision. Systemet kan også være benævnt »Automatisk nødbremsesystem« i andre publikationer eller andre lande.

([1]) Som fastlagt i afsnit 2 i den konsoliderede resolution om køretøjers konstruktion (R.E.3), (dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.7). – https://unece.org/transport/standards/transport/vehicle-regulations-wp29/resolutions.

2.6. »*parkeringsbremse, status*«: angiver status for den kontakt, der er monteret for at registrere, om parkeringsbremsen er aktiveret eller ej

2.7. »*driftsbremse, status*«: angiver status for den kontakt, der er monteret i bremsesystemet for at registrere, om driftsbremsen er aktiveret eller ej

2.8. »*køretøjsstabilitetsfunktion*«: køretøjsstabilitetskontrol som defineret i FN-regulativ nr. 13. Systemet kan også benævnes »elektronisk stabilitetskontrolsystem« i andre publikationer eller andre lande.

2.9. »*fremdriftssystemets aktive timer*«: den akkumulerede tid, hvor fremdriftssystemet var aktivt, herunder tomgang

2.10. »*fremdriftssystemets drejningsmoment*«: procentdelen af maksimalt drejningsmoment eller referencedrejningsmoment

2.11. »*fremdriftssystemets effekt*«: fremdriftssystemets øjeblikseffekt

2.12. »*fremdriftssystemets kørselshastighed*«: rotationshastigheden for fremdriftssystemets udgangsaksel

2.13. »*hændelse*«: en kollision eller en anden fysisk hændelse, der bevirker, at udløsningstærsklen nås eller overskrides

2.14. »*hændelsesdatalogger*« (EDR): en anordning eller funktion i et køretøj, hvis formål er at registrere køretøjets dynamiske tidsseriedata i perioden umiddelbart før, under og efter en hændelse (f.eks. køretøjets hastighed i forhold til tid)

2.15. »*registrering af hændelsesdata fuldført*« angiver, om et komplet datasæt, som enheden til registrering af hændelsesdata er konstrueret til at registrere, er blevet registreret og lagret i enheden

2.16. »*hændelsens sluttidspunkt*«: det øjeblik, hvor den kumulative hastighedsændring inden for en periode på 20 ms bliver 0,8 km/t eller derunder, eller det øjeblik, hvor airbagstyreenhedens algoritme til kollisionsdetektion nulstilles

2.17. »*EDR'ens komponentnummer*«: komponentnummer for hardware i EDR'en

2.18. »softwareversion i EDR'en«: EDR'ens softwareversion/delnummer

2.19. »*tændingscyklus (hændelse)*«: antallet af effekttilstandscyklusser som registreret af den elektroniske styreenhed i EDR'en på det tidspunkt, hvor hændelsen indtraf, siden den første anvendelse af EDR

2.20. »*tændingscyklus (download)*«: antallet af effekttilstandscyklusser som registreret af den elektroniske styreenhed i EDR'en på det tidspunkt, hvor dataene blev downloadet, siden den første anvendelse af EDR

2.21. »*System til advarsel om vognbaneskift, status*« angiver status for systemet til advarsel om vognbaneskift

2.22. »*maksimal delta-V i længderetningen*«: den maksimale værdi for den kumulative hastighedsændring langs køretøjets længdeakse inden for en periode på 300 ms efter tidspunktet nul eller før hændelsens afslutning plus 30 ms, alt efter hvad der er kortest

2.23. »*maksimal delta-V, sideværts*«: den maksimale værdi for den kumulative hastighedsændring langs køretøjets tværakse inden for en periode på 300 ms efter tidspunktet nul eller før hændelsens afslutning plus 30 ms, alt efter hvad der er kortest

2.24. »*maksimal delta-V, resulterende*«: den tidskorrelerede maksimale værdi for den kumulative hastighedsændring, som rapporteres af EDR, for så vidt angår vektorsummen af den langsgående og den tværgående akse

2.25. »*maksimal delta-V, tid*«: den tid, der går fra tidspunktet nul til det punkt, hvor den maksimale værdi for den kumulative hastighedsændring, som registreret af EDR, findes

2.26. »*retardermodus*« angiver, hvilken funktion der i øjeblikket genererer, begrænser eller styrer bremsemomentet

2.27. »*rullevinkel*«: den vinkel, omkring hvilken køretøjet roterer omkring sin længdeakse

2.28. »*væltningsbeskyttelsessystem*«: stabilitetskontrol af bremser med henblik på væltningsbeskyttelse

2.29. »*rullehastighed*«: vinkelændring pr. tidsenhed i forbindelse med, at køretøjet roterer omkring sin længdeakse

2.30. »*supplerende fastholdelsesanordning*«: et passivt sikkerhedssystem som angivet af køretøjsfabrikanten, som supplerer fastholdelsesanordningen som defineret i FN-regulativ nr. 16 med komponenter såsom airbags eller selestrammere

2.31. »*sikkerhedsselens status*«: tilbagemelding fra sikkerhedssystemet om, at køretøjets sikkerhedssele er spændt eller ikke spændt

2.32. »*rattets vinkel*«: styreakslens vinkel, der er forbundet med rattet

2.33. »*systemets indgriben*«: aktivering af et system som defineret af fabrikanten

2.34 »*parkeringsbremsesystem*«: parkeringsbremsesystemet som reguleret ved FN-regulativ nr. 13

2.35. »*tidspunktet nul*«: tidsreferencen for EDR-datatidsstemplerne for en hændelse

2.36. »*dæktryksovervågningssystem, status*«: driftsstatus for dæktryksovervågningssystemet

2.37. »*udløsningstærskel*«: den relevante parameter har opfyldt betingelserne for registrering af en EDR-hændelse

2.38. »*aktiveret udløsende faktor*«: den udløsende faktor, der blev aktiveret og dermed forårsagede registrering af hændelsen

2.39. »*stabilitetskontrolsystem, fuldt funktionsdygtigt, status*« angiver, om stabilitetskontrollen er fuldt funktionsdygtig, eller om dens funktionalitet er nedsat som følge af en permanent eller midlertidig fejl (f.eks. lav spænding), ved tilsigtet handling (f.eks. deaktiveret ved en omskifter eller ved særlige diagnosticeringsprocedurer), ikke konfigureret eller endnu ikke fuldt initialiseret (f.eks. manglende initialiserings- eller konfigurationsmeddelelse)

2.40. »*køretøjets hovedkontakt*«: den anordning, hvormed køretøjets indbyggede elektroniske system bringes fra at være slukket, som når køretøjet er parkeret uden fører, til normal driftsfunktion

2.41. »*køretøjets hastighed*«: køretøjets hastighed i længderetningen, som beregnes eller estimeres ud fra køretøjets hastighedssensor

2.42. »*køretøjstype, hvad angår hændelsesdatalogger*«: køretøjer, der ikke udviser betydelige forskelle på væsentlige punkter såsom:

a) fabrikantens handelsnavn eller -mærke

b) de af køretøjets egenskaber, der har væsentlig betydning for EDR'ens ydeevne; tilføjelse af nye udløsere, nye data(elementer) eller ændringer i deres format betragtes ikke som havende »væsentlig betydning for EDR'ens ydeevne«

c) EDR'ens vigtigste karakteristika og udformning

2.43. »*system til giringsstyring*«: stabiliserende system, der påvirker hjulbremserne med henblik på at undgå giring

2.44. »*korrigerende styrefunktion (CSF), status*«: den korrigerende styrefunktions driftsstatus, jf. FN-regulativ nr. 79

2.45. »*nødstyringsfunktion (ESF), status*«: nødstyringsfunktionens driftsstatus, jf. FN-regulativ nr. 79

2.46. »*styrefunktion med automatiske kommandoer (ACSF), status*«: driftsstatus for styrefunktionen med automatiske kommandoer, jf. FN-regulativ nr. 79 og kategorierne deri

2.47. »*nødtelefonsystem, status*«: status for et system, der aktiveres enten automatisk via køretøjsmonterede sensorer eller manuelt, og som ved hjælp af offentlige trådløse mobilkommunikationsnet overfører et sæt kollisionsrelaterede data og etablerer en nødlydkanal mellem passagererne i køretøjet og et svarpunkt. Fejlstatus er, når systemet registrerer, at der ikke kan foretages opkald.

3. Ansøgning om godkendelse

3.1. Ansøgningen om godkendelse af en køretøjstype for så vidt angår dens EDR indgives af køretøjsfabrikanten eller dennes bemyndigede repræsentant til den kontraherende parts godkendende myndighed i henhold til forskrifterne i skema 3 til overenskomsten af 1958.

3.2. Ansøgningen skal ledsages af følgende dokumentation (en model af oplysningsskemaet findes i bilag 2):

3.2.1. en beskrivelse af køretøjstypen med hensyn til de punkter, der er specificeret i punkt 5 nedenfor, navnlig vedrørende placeringen af EDR'en i køretøjet, udløsningsparametre, lagringskapacitet og modstandsdygtighed over for høj deceleration og mekanisk belastning ved et alvorligt sammenstød

3.2.2. dataelementer og -format lagret i EDR'en

3.2.3. en vejledning i indhentning af data fra EDR'en.

3.3. Et køretøj, der er repræsentativt for den køretøjstype, som skal godkendes, indleveres til den godkendende myndighed eller den deraf udpegede tekniske tjeneste, der er ansvarlig for udførelse af godkendelsesprøvningen.

4. Godkendelse

4.1. Hvis den køretøjstype, der søges godkendt efter dette regulativ, opfylder forskrifterne i punkt 5 nedenfor, meddeles godkendelse af den pågældende køretøjstype. Alternativt meddeles godkendelse på fabrikantens anmodning og for en køretøjstype udstyret med deployerbar fastholdelsesanordning med en totalmasse på op til 12 000 kg, hvis:

— denne køretøjstype opfylder de tekniske krav og overgangsbestemmelserne i ændringsserie 01 eller senere ændringsserier til FN-regulativ nr. 160, og

— kun for køretøjstyper med en totalmasse på mellem 8 000 og 12 000 kg påviser fabrikanten til den godkendende myndigheds tilfredshed, at udløsningsfunktionen er lige så effektiv som dette regulativ.

4.1.1. Køretøjer, der er omhandlet i punkt 4.1, og som ikke er omfattet af kravene i nationale og regionale forskrifter for kollisionsprøvning som omhandlet i punkt 5.4.1 og 5.4.2 i FN-regulativ nr. 160, er omfattet af punkt 5.4 i dette regulativ.

4.2. Hver godkendt type tildeles et godkendelsesnummer. De første to cifre (for tiden 00 for regulativet i dets oprindelige form) angiver den ændringsserie, som inkorporerer de seneste større tekniske ændringer af regulativet på tidspunktet for godkendelsen. Samme kontraherende part må ikke tildele samme nummer til en anden køretøjstype.

4.3. Meddelelse om godkendelse, udvidelse, nægtelse eller inddragelse af godkendelse eller endeligt ophør af produktionen af en køretøjstype i henhold til dette regulativ meddeles de kontraherende parter, der anvender dette regulativ, ved hjælp af en meddelelsesformular svarende til modellen i bilag 1 til dette regulativ og dokumentation fra ansøgeren i et format på højst A4 (210 × 297 mm) og i passende skala eller elektronisk format.

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, der er i overensstemmelse med modellen i bilag 3, og som består af følgende:

4.4.1. en cirkel, der omgiver bogstavet »E« efterfulgt af:

a) kendingsnummeret på det land, som har meddelt godkendelse, og

b) Nummeret på dette regulativ efterfulgt af bogstavet »R«, en bindestreg og godkendelsesnummeret til højre for cirklen, der er beskrevet i dette punkt.

4.5. Godkendelsesmærket skal være let læseligt og må ikke kunne slettes.

4.6. Inden typegodkendelse meddeles, påser den godkendende myndighed, at der findes tilfredsstillende systemer til effektiv kontrol med produktionens overensstemmelse med den godkendte type.

5. Specifikationer

Kravene til køretøjer udstyret med en EDR omfatter dataelementer, dataformat og dataregistrering.

5.1. Dataelementer

5.1.1. Hvert køretøj udstyret med en EDR skal registrere de dataelementer, der er specificeret som obligatoriske, og dem, der kræves i henhold til specificerede minimumsbetingelser i intervallet/tiden og ved den prøvetagningshastighed, der er angivet i bilag 4.

5.2. Dataformat

5.2.1. Hvert registreret dataelement indberettes som angivet i bilag 4, tabel 1.

5.3. Dataregistrering

EDR'en skal registrere data, som skal skrives til en ikke-flygtig hukommelse, når en af de udløsende faktorer i punkt 5.3.1 forekommer.

EDR'en registrerer de opsamlede data i køretøjet, og disse data skal forblive i køretøjet i henhold til forskrifterne i punkt 5.3.4, i det mindste indtil de hentes i overensstemmelse med national eller regional lovgivning, eller overskrives i overensstemmelse med punkt 5.3.4.

EDR'ens ikke-flygtige hukommelsesbuffer skal rumme data vedrørende mindst fem forskellige hændelser.

Dataelementerne for hver hændelse opsamles og registreres af EDR'en, jf. punkt 5.1, i overensstemmelse med følgende betingelser og omstændigheder:

5.3.1. Betingelser for at udløse registrering af data

En hændelse registreres af EDR'en, hvis en af følgende tærskelværdier er nået eller overskredet: Udløsende faktorer, der opstår på en sådan måde, at der kan opstå overlapning af data mellem hændelser, kan udelukkes.

5.3.1.1. Pludselig deceleration: Ændring af køretøjets hastighed på mere end 3,25 m/s^2 og af en varighed på mindst 0,7 sekunder.

5.3.1.2. Sidste stop: Den udløsende faktor aktiveres, hvis et af følgende forhold gør sig gældende:

a) køretøjets hastighed rapporteres som 0 km/t i 20 s.,

b) mens køretøjets hastighed rapporteres som 0 km/t, og

   i) parkeringsbremsesystemet er aktiveret, eller

   ii) køretøjets hovedkontakt er deaktiveret.

Genaktivering af den udløsende faktor for sidste stop som følge af tærskelkriterium a) skal være slået fra, medmindre køretøjets hastighed indberettes som 24 km/t eller mere i mindst 6 s.

5.3.1.3. Aktivering af et sikkerhedssystem fremgår af nedenstående tabel:

System (hvis monteret)	Udløsende faktor
Supplerende fastholdelsesanordning	Kommando om udløsning af en supplerende fastholdelsesanordning
Blokeringsfri bremser	Systemets indgriben
Avanceret nødbremsesystem (herunder detektion af fodgænger/cyklist, hvis køretøjet er udstyret hermed)	Aktivering af nødbremse
Køretøjsstabilitetsfunktion	Systemets indgriben

5.3.2. Betingelser for låsning af data

I alle tilfælde med aktivering af supplerende fastholdelsesanordning skal hukommelsen for hændelsen låses for at forhindre enhver fremtidig overskrivning af dataene ved en efterfølgende hændelse.

5.3.3. Betingelser for fastsættelse af tidspunktet nul

Tidspunktet nul fastsættes ved forekomsten af en af ovennævnte udløsende faktorer, bortset fra sidste stop.

Tidspunktet nul for den udløsende faktor for sidste stop fastsættes, når køretøjet når en angivet hastighed på 0 km/t.

5.3.4. Overskrivning

5.3.4.1. Hvis der ikke foreligger en ikke-flygtig EDR-hukommelsesbuffer uden data om tidligere hændelser, skal de registrerede data med forbehold af forskrifterne i punkt 5.3.2 overskrives af de aktuelle hændelsesdata efter et først ind, først ud-princip eller i henhold til forskellige strategier, som fastlægges af fabrikanten og stilles til rådighed for de kontraherende parters relevante myndigheder.

5.3.4.2. Dertil kommer, at hvis der ikke foreligger en ikke-flygtig EDR-hukommelsesbuffer uden data om tidligere hændelser, skal data, der stammer fra en supplerende fastholdelsesanordning altid overskrive alle andre data, som ikke er låst, jf. punkt 5.3.2.

5.3.5. Strømsvigt og kommunikationsfejl

Data, der er registreret i den ikke-flygtige hukommelse, opbevares efter strømsvigt. Det er dog ikke påkrævet at registrere data ved strømsvigt, der påvirker EDR'en eller systemer, der leverer data, eller ved fejl i kommunikationen med disse systemer.

5.4. Modstandsdygtighed

5.4.1. De dataelementer, der er anført i bilag 4, skal kunne hentes i det format, der er angivet, selv efter et sammenstød. Derfor skal hændelsesdataloggere kunne modstå inertibelastninger, som kan forekomme under en motorkøretøjsulykke, og monteres i køretøjet i en position, der har tilstrækkelig strukturel modstandsevne til at beskytte mod fysiske skader forårsaget af frontal kollision og sidepåkørsel, som forhindrer hentning af data. For at påvise disse egenskaber finder model 1 eller model 2 anvendelse efter fabrikantens valg.

Model 1:

EDR'er skal kunne modstå mekanisk chok som angivet i komponentprøvningen i bilag 9C til FN-regulativ nr. 100, ændringsserie 03 eller senere. Anordningerne må kun forbindes til prøverammen ved hjælp af de anordninger, der er beregnet til fastgørelse af hændelsesdataloggere på køretøjet, og i en retning, der er repræsentativ for køretøjsmonteringen.

EDR-anordning(er) skal være monteret i køretøjets førerhus/passagerkabine eller i en position med tilstrækkelig strukturel modstandsevne til at beskytte mod fysiske skader (mekanisk modstandsevne), der kan forhindre hentning af data i det mindste ved en frontal kollision eller sidepåkørsel, der svarer til ovennævnte krav til mekaniske chok. For positioner uden for køretøjets førerhus/passagerkabine skal der over for den tekniske tjeneste påvises tilstrækkelig strukturel modstandsevne og fremlægges passende dokumentation (f.eks. beregninger eller simuleringer).

Model 2:

Fabrikanten påviser, at data kan hentes selv efter en påvirkning af en belastningsgrad som fastsat i FN-regulativ nr. 94 (bilag 3), 95 (bilag 4) eller 137 (bilag 3).

5.5. Det må ikke være muligt at deaktivere hændelsesdataloggeren.

6. Ændring af køretøjstypen og udvidelse af godkendelsen

6.1. Alle ændringer af køretøjstypen som defineret i punkt 2.42 i dette regulativ skal meddeles den godkendende myndighed, der har godkendt køretøjstypen. Den godkendende myndighed kan da enten:

6.1.1. skønne, at de pågældende ændringer ikke har nogen negativ virkning for opfyldelsen af betingelserne for meddelelse af godkendelsen og for udvidelse af godkendelsen, eller

6.1.2. skønne, at de pågældende ændringer medfører, at betingelserne for meddelelse af godkendelsen ikke længere er opfyldt og kræve yderligere prøvninger eller supplerende kontrol, inden den meddeler udvidelse af godkendelsen.

6.2. De kontraherende parter, der anvender dette regulativ, underrettes om, hvorvidt godkendelse er meddelt eller nægtet, med angivelse af ændringer, efter proceduren i punkt 4.3 ovenfor.

6.3. Den godkendende myndighed underretter de øvrige kontraherende parter om udvidelsen ved hjælp af en meddelelsesformular svarende til modellen i bilag 1 til regulativet. Den skal tildele et serienummer til hver udvidelse: det såkaldte udvidelsesnummer.

7. Produktionens overensstemmelse

7.1. Procedurerne til sikring af produktionens overensstemmelse skal være i overensstemmelse med de almindelige bestemmelser i overenskomstens artikel 2 og skema 1 (E/ECE/TRANS/505/Rev.3), idet der gælder følgende forskrifter:

7.2. Et køretøj, der er godkendt i henhold til dette regulativ, skal være således fremstillet, at det svarer til den godkendte type, idet det skal opfylde de krav, der er fastlagt i punkt 5 ovenfor.

7.3. Den godkendende myndighed, der har meddelt godkendelse, kan til hver en tid efterprøve de metoder, der anvendes til kontrol af overensstemmelsen i de enkelte produktionsanlæg. Der foretages normalt en inspektion hvert andet år.

8. Sanktioner i tilfælde af produktionens manglende overensstemmelse

8.1. Den godkendelse, som er meddelt for en type køretøj i henhold til dette regulativ, kan inddrages, hvis kravene i punkt 7 ovenfor ikke er opfyldt.

8.2. Hvis en af de kontraherende parter inddrager en godkendelse, som den tidligere har meddelt, skal den straks underrette de øvrige kontraherende parter, der anvender dette regulativ, herom ved hjælp af en meddelelsesformular, der er i overensstemmelse med modellen i bilag 1 til dette regulativ.

9. Endeligt ophør af produktionen

Hvis indehaveren af godkendelsen helt ophører med at fremstille en køretøjstype, der er godkendt i henhold til dette regulativ, skal han meddele dette til den godkendende myndighed, som har meddelt godkendelsen. Denne underretter straks de øvrige kontraherende parter, der anvender dette regulativ, ved hjælp af en meddelelsesformular svarende til modellen i bilag 1 til dette FN-regulativ.

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

De kontraherende parter, der anvender dette regulativ, meddeler FN's sekretariat ([2]) navne og adresser på de tekniske tjenester, som er ansvarlige for udførelse af godkendelsesprøvningerne, og på de godkendende myndigheder, som meddeler godkendelse, og hvortil meddelelser om godkendelse, udvidelse, nægtelse eller inddragelse af godkendelse skal fremsendes.

([2]) Onlineplatformen »/343 Application«, som ECE stiller til rådighed, er til udveksling af disse oplysninger https://apps.unece.org/WP29_application/.

BILAG 1

Kommunikation

(Største format: A4 (210 × 297 mm)



Udstedt af: (Myndighedens navn)
……
……
……

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

af en køretøjstype for så vidt angår dens hændelsesdatalogger (EDR) i henhold til FN-regulativ nr. XXX.

Godkendelse nr.:

Begrundelse(r) for (eventuel) udvidelse:

1. Køretøjets handelsnavn eller mærke:
2. Køretøjstype:
3. Fabrikantens navn og adresse:
4. Navn og adresse på fabrikantens eventuelle repræsentant:
5. Kort beskrivelse af køretøjet:
6. Teknisk tjeneste, som er ansvarlig for udførelse af godkendelsesprøvningerne:

6.1. Dato på rapport udstedt af denne tjeneste:

6.2. Nummer på rapport udstedt af denne tjeneste:

7. Godkendelse meddelt/nægtet/udvidet/inddraget:[2]
8. Godkendelsesmærkets placering:
9. Sted:
10. Dato:
11. Underskrift:
12. Fortegnelse over de dokumenter, som er indleveret til den godkendende myndighed, er vedføjet denne meddelelse.

([1]) Kendingsnummer for det land, hvor godkendelsen er meddelt/udvidet/nægtet/inddraget (se godkendelsesforskrifter i dette regulativ).
([2]) Det ikke gældende overstreges.

BILAG 2

Oplysningsskema vedrørende typegodkendelse af en køretøjstype for så vidt angår dens hændelsesdatalogger

Der skal vedlægges en indholdsfortegnelse.

Eventuelle tegninger skal forelægges i en passende målestok og tilstrækkeligt detaljeret på A4-ark eller foldet til A4-format.

Eventuelle fotografier skal være tilstrækkeligt detaljerede.

Generelt

1. Køretøjets firmanavn eller varemærke:

2. Køretøjstype:

3. Typeidentifikationsmærkning, hvis anført på køretøjet:

4. Placeringen af denne mærkning:

5. Godkendelsesmærkets placering og fastgørelsesmåde:

6. Køretøjets klasse:

7. Fabrikantens navn og adresse:

8. Adresse(r) på samlefabrik(ker):

9. Fotografi(er) og/eller tegning(er) af et repræsentativt køretøj:

10. EDR

10.1. Fabrikat (fabrikantens handelsbetegnelse):

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

10.3. Tegning(er) eller fotografier, der viser placering og fastgørelsesmåde for EDR i køretøjet:

10.4. Beskrivelse af udløsningsparameter:

10.5. Beskrivelse af andre relevante parametre (lagringskapacitet, modstandsdygtighed over for høj deceleration og mekanisk belastning ved et alvorligt sammenstød osv.):

10.6. Dataelementer og dataformat lagret i EDR'en:

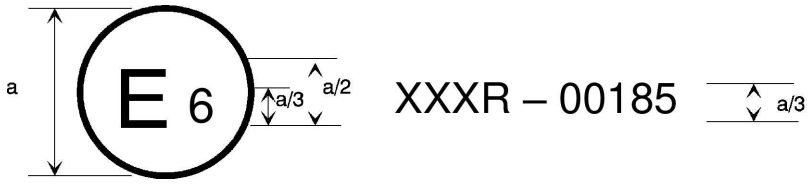
Dataelement	Registreringsinterval/-tid (i forhold til udløsende hændelse)	Dataprøvetagningshastighed (prøver pr. sekund)	Minimumsinterval	Nøjagtighed	Detaljeringsgrad

10.7. Vejledning i indhentning af data fra EDR'en:

BILAG 3

Udformning af godkendelsesmærket

(jf. punkt 4.4 til 4.4.1 i dette regulativ)



a = 8 mm min

Når ovenstående godkendelsesmærke er påsat et køretøj, viser det, at køretøjstypen med hensyn til den pågældende EDR er godkendt i Belgien (E 6) i henhold til FN-regulativ nr. XXX. De første to cifre i godkendelsesnummeret angiver, at godkendelsen blev meddelt i henhold til kravene i FN-regulativ nr. XXX i regulativets oprindelige version.

BILAG 4

Dataelementer og -format

Tabel 1

Liste over dataelementer ([1])

Dataelement	Anvendelse af kravet ([1])	Registrering-sinterval/-tid ([2]) (i forhold til den udløsende hændelse)	Dataprøv-etagning-shas-tighed (prøver pr. sekund)	Minimumsinterval	Nøjag-tighed ([3])	Detaljerings-grad	Data registreret for følgende udløsende faktorer
Registrering af hændels-esdata afsluttet	Obligatorisk	Efter andre data	Ikke relevant	Ja eller nej	Ikke relevant	Ja eller nej	Alle udløsende faktorer omhandlet i 5.3.1
Fremdriftssyste-mets aktive timer (hændelse)	Obligatorisk ([4])	–1,0 sek.	Ikke relevant	0 til 1 193 046 t	±0,05 t	0,05 t	Alle udløsende faktorer omhandlet i 5.3.1
Fremdriftssyste-mets aktive timer (download)	Obligatorisk ([5])	På tidspunktet for download	Ikke relevant	0 til 1 193 046 t	±0,05 t	0,05 t	Alle udløsende faktorer omhandlet i 5.3.1
EDR'ens kompo-nentnummer	Obligatorisk ([6])	Ikke relevant	Ikke relevant	Ikke relevant	Ikke relevant	Ikke relevant	Ikke relevant
Softwareversion i EDR'en	Obligatorisk[7]	Ikke relevant	Ikke relevant	Ikke relevant	Ikke relevant	Ikke relevant	Ikke relevant
Aktiveret udløs-ende faktor	Obligatorisk	Hændelse ([7])	Ikke relevant	Ikke relevant	Ikke relevant	Pludselig decelera-tion, supplerende fastholdelsesan-ordning, blokerin-gsfrit bremsesy-stem, avanceret nødbremsesy-stem, køretøjssta-bilitetsfunktion, sidste stop	Alle udløsende faktorer omhandlet i 5.3.1
Tændingscyklus (hændelse)	Obligatorisk[5]	–1,0 sek.	Ikke relevant	0 til 60 000	±1 cyklus	1 cyklus	Alle udløsende faktorer omhandlet i 5.3.1
Tændingscyklus (download)	Obligatorisk[6]	På tidspunktet for download	Ikke relevant	0 til 60 000	±1 cyklus	1 cyklus	Alle udløsende faktorer omhandlet i 5.3.1
Køretøjets hastig-hed	Obligatorisk	- 20 til +10 sek.	4	0 til 250 km/t	±1 km/t	1 km/t	Alle udløsende faktorer omhandlet i 5.3.1
Aktivt gear	Obligatorisk ([8])	- 20 til +10 sek.	4	Ikke relevant	Ikke relevant	bak	Alle udløsende faktorer omhandlet i 5.3.1

([1]) De krav til format, der er angivet nedenfor, er mindstekrav, og fabrikanterne kan gå videre end dem.

Dataelement	Anvendelse af kravet (1)	Registrering-sinterval/-tid (2) (i forhold til den udløsende hændelse)	Dataprøv-etagning-shas-tighed (prøver pr. sekund)	Minimumsinterval	Nøjag-tighed (3)	Detaljerings-grad	Data registreret for følgende udløsende faktorer
Retardermodus	Obligatorisk	- 20 til +10 sek.	4	Ikke relevant	Ikke relevant	Standard, opera-tørvalg, fartpilot, hastighedsgrænse, stabilitetskontrol, transmissionskon-trol, begrænsning af motoreffekt, bremsesystem	Alle udløsende faktorer omhandlet i 5.3.1
Parkerings-bremse, status	Obligatorisk	- 20 til +10 sek.	4	Ikke relevant	Ikke relevant	Aktiveret eller deaktiveret	Alle udløsende faktorer omhandlet i 5.3.1
Driftsbremse, sta-tus	Obligatorisk	- 20 til +10 sek.	10	Ikke relevant	Ikke relevant	Aktiveret eller deaktiveret	Alle udløsende faktorer omhandlet i 5.3.1
Fremdriftssyste-mets drejnings-moment[10]	Obligatorisk	- 20 til +10 sek.	4	faktisk værdi i Nm	≤100 Nm: ±10 Nm og >100 Nm: 5 % af værdien for det registrerede drejningsmoment	1 Nm	Alle udløsende faktorer omhandlet i 5.3.1
Fremdriftssyste-mets effekt (9)	Obligatorisk	- 20 til +10 sek.	4	faktisk værdi i kW	±5 %	1 kW	Alle udløsende faktorer omhandlet i 5.3.1
Fremdriftssyste-mets kørselsha-stighed[10]	Obligatorisk	- 20 til +10 sek.	4	faktisk værdi i omdrejninger pr. minut	±100 omdrejnin-ger pr. minut	100 omdrejninger pr. minut	Alle udløsende faktorer omhandlet i 5.3.1
Speederens stil-ling	Obligatorisk	- 20 til +10 sek.	10	0 til 100 %	±5 %	1 %	Alle udløsende faktorer omhandlet i 5.3.1
ABS-bremser, sta-tus – motor-køretøj	Obligatorisk	- 20 til +10 sek.	10	Ikke relevant	Ikke relevant	Slukket, ABS pas-siv, men installeret, ABS aktiv	Alle udløsende faktorer omhandlet i 5.3.1
ABS-bremser, sta-tus – påhængskøretøj	Obligatorisk	- 20 til +10 sek.	10	Ikke relevant	Ikke relevant	Slukket, fejl, tændt, ikke-intervene-rende, tændt, intervenerende	Alle udløsende faktorer omhandlet i 5.3.1
Avanceret nødbremsesy-stem	Obligatorisk	- 20 til +10 sek.	10	Ikke relevant	Ikke relevant	Slukket, fejl, tændt uden advarsel/ind-griben, tændt med advarsel, tændt med indgriben	Alle udløsende faktorer omhandlet i 5.3.1

Dataelement	Anvendelse af kravet (1)	Registrering-sinterval/-tid (2) (i forhold til den udløsende hændelse)	Dataprøv-etagning-shas-tighed (prøver pr. sekund)	Minimumsinterval	Nøjag-tighed (3)	Detaljerings-grad	Data registreret for følgende udløsende faktorer
System til advarsel om vognbane-skift, status	Obligatorisk	- 20 til +10 sek.	10	Ikke relevant	Ikke relevant	Fejl, slukket, tændt uden advarsel, tændt med advar-sel	Alle udløsende faktorer omhandlet i 5.3.1
Styrevinkel	Obligatorisk	- 20 til +10 sek.	10	- 1 776 grader til +1776 grader	±0,4 rad 22,9 gra-der	0,2 rad 11,5 grader	Alle udløsende faktorer omhandlet i 5.3.1
Stabilitetskontrol-system, status	Obligatorisk	- 20 til +10 sek.	10	Ikke relevant	Ikke relevant	Fuldt operationelt, ikke fuldt operati-onelt	Alle udløsende faktorer omhandlet i 5.3.1
Væltningsbeskyt-telsessystem, sta-tus	Obligatorisk	- 20 til +10 sek.	4	Ikke relevant	Ikke relevant	Passiv, men instal-leret, aktiv	Alle udløsende faktorer omhandlet i 5.3.1
Giringskontrolsy-stem, status	Obligatorisk	- 20 til +10 sek.	10	Ikke relevant	Ikke relevant	Passiv, men instal-leret, aktiv	Alle udløsende faktorer omhandlet i 5.3.1
Sikkerhedsselens status (position x-y) (10)	Obligatorisk	−1,0 sek.	Ikke relevant	Ikke relevant	Ikke relevant	Spændt, ikke spændt	Alle udløsende faktorer omhandlet i 5.3.1
Selestrammerens status (position x-y)11	Obligatorisk	Hændelse8	Ikke relevant	Ikke relevant	Ikke relevant	Fejl, ikke udløst, udløst	Supplerende fastholdelses-anordning
Frontairbagsy-stem11, status	Obligatorisk	Hændelse8	Ikke relevant	Ikke relevant	Ikke relevant	Fejl, deaktiveret (passager), udløst, ikke udløst	Supplerende fastholdelses-anordning
Sideairbag11, sta-tus	Obligatorisk	Hændelse8	Ikke relevant	Ikke relevant	Ikke relevant	Fejl, udløst, ikke udløst	Supplerende fastholdelses-anordning
Airbaggardin (11), status	Obligatorisk	Hændelse8	Ikke relevant	Ikke relevant	Ikke relevant	Fejl, udløst, ikke udløst	Supplerende fastholdelses-anordning
Central airbag med chok fra siden modsat førersiden 12, sta-tus	Obligatorisk	Hændelse8	Ikke relevant	Ikke relevant	Ikke relevant	Fejl, udløst, ikke udløst	Supplerende fastholdelses-anordning
Blindvinkelinfor-mationssystem til detektering af cykler	Obligatorisk	- 20 til +10 sek.	10	Ikke relevant	Ikke relevant	Slukket, fejl, tændt uden advarsel, tændt med advar-sel i venstre side, tændt med advar-sel i højre side	Alle udløsende faktorer omhandlet i 5.3.1

Dataelement	Anvendelse af kravet (1)	Registrering-sinterval/-tid (2) (i forhold til den udløsende hændelse)	Dataprøv-etagning-shas-tighed (prøver pr. sekund)	Minimumsinterval	Nøjag-tighed (3)	Detaljerings-grad	Data registreret for følgende udløsende faktorer
System til detek-tering af bløde trafikanter ved bakkørsel	Obligatorisk	- 20 til +10 sek.	10	Ikke relevant	Ikke relevant	Slukket, fejl, tændt, uden advarsel, tændt, advarsel	Alle udløsende faktorer omhandlet i 5.3.1
Informationssy-stem til detekte-ring af fodgæn-gere og cyklister ved igangsætning	Obligatorisk	- 20 til +10 sek.	10	Ikke relevant	Ikke relevant	Slukket, fejl, tændt, uden advarsel, tændt, advarsel	Alle udløsende faktorer omhandlet i 5.3.1
Maksimal delta-V i længderetningen	Obligatorisk	Hændelse[8]	Ikke relevant	- 100 km/t til +100 km/t	±10 %	1 km/t	Supplerende fastholdelses-anordning (planarhæn-delser)
Tid, maksimal delta-V i længde-retningen	Obligatorisk	Hændelse[8]	Ikke relevant	0-300 ms	±3 ms	2,5 ms	Supplerende fastholdelses-anordning (planarhæn-delser)
Maksimal delta-V, sideværts	Obligatorisk	Hændelse[8]	Ikke relevant	- 100 km/t til +100 km/t	±10 %	1 km/t	Supplerende fastholdelses-anordning (planarhæn-delser)
Tid, maksimal delta-V, tværgående	Obligatorisk	Hændelse[8]	Ikke relevant	0-300 ms	±3 ms	2,5 ms	Supplerende fastholdelses-anordning (planarhæn-delser)
Maksimal delta-V, resulterende	Obligatorisk	Hændelse[8]	Ikke relevant	- 100 km/t til +100 km/t	±10 %	1 km/t	Supplerende fastholdelses-anordning (planarhæn-delser)
Tidspunkt for maksimal delta-V, resulterende	Obligatorisk	Hændelse[8]	Ikke relevant	0-300 ms	±3 ms	2,5 ms	Supplerende fastholdelses-anordning (planarhæn-delser)
Rulningsvinkel	Hvis registreret	- 20 til +10 sek.	4	- 1 080 grader til +1080 grader	±10 %	10 grader	Supplerende fastholdelses-anordning (væltning)

Dataelement	Anvendelse af kravet (1)	Registrering-sinterval/-tid (2) (i forhold til den udløsende hændelse)	Dataprøv-etagning-shas-tighed (prøver pr. sekund)	Minimumsinterval	Nøjag-tighed (3)	Detaljerings-grad	Data registreret for følgende udløsende faktorer
Rullehastighed	Obligatorisk, hvis monteret og anvendt til kon-trolalgoritmen i systemet til beskyttelse af per-soner i køretøjet ved væltning	- 20 til +10 sek.	4	- 240 til +240 grader/sek.	±10 %	4 grader/sek.	Supplerende fastholdelses-anordning (væltning)
Acceleration i længderetningen	Obligatorisk	- 20 til +10 sek.	4	–1,5 g til +1,5 g	±10 %	0,1 g	Alle udløsende faktorer omhandlet i 5.3.1
Sideværts accele-ration	Obligatorisk	- 20 til +10 sek.	4	–1,5 g til +1,5 g	±10 %	0,1 g	Alle udløsende faktorer omhandlet i 5.3.1
Nødtelefonsy-stem, status	Obligatorisk	Hændelse[8]	Ikke relevant	Ikke relevant	Ikke relevant	Fejl, tændt, nødopkald udlø-ses ikke automa-tisk, tændt, nødopkald udlø-ses automatisk	Supplerende fastholdelses-anordning
Dæktryksover-vågningssystem, status for kon-trollampen	Obligatorisk	- 20 til +10 sek.	4	Ikke relevant	Ikke relevant	Tændt, slukket	Alle udløsende faktorer omhandlet i 5.3.1
Giringsudsving	Obligatorisk	- 20 til +10 sek.	4	- 75 til +75 grader/sek.	±10 % af sensorens fulde rækkevidde	1 grad pr. sekund	Supplerende fastholdelses-anordning (planarhæn-delser)
Korrigerende sty-refunktion, sta-tus (12)	Obligatorisk	- 20 til +10 sek.	10	Ikke relevant	Ikke relevant	Fejl, slukket, tændt, men ikke intervenerende, tændt, aktivt intervenerende	Alle udløsende faktorer omhandlet i 5.3.1
Nødstyringsfunk-tion[13], status	Obligatorisk	- 20 til +10 sek.	10	Ikke relevant	Ikke relevant	Fejl, slukket, tændt, men ikke intervenerende, tændt, aktivt intervenerende	Alle udløsende faktorer omhandlet i 5.3.1
Nødstyringsfunk-tion med auto-matiske kom-mandoer, kate-gori A[13], status	Obligatorisk	- 20 til +10 sek.	10	Ikke relevant	Ikke relevant	Fejl, slukket, tændt, men uden styring, tændt, med styring	Alle udløsende faktorer omhandlet i 5.3.1

Dataelement	Anvendelse af kravet (1)	Registrering-sinterval/-tid (2) (i forhold til den udløsende hændelse)	Dataprøv-etagning-shas-tighed (prøver pr. sekund)	Minimumsinterval	Nøjag-tighed (3)	Detaljerings-grad	Data registreret for følgende udløsende faktorer
Nødstyringsfunk-tion med auto-matiske kom-mandoer, kate-gori A[13], status	Obligatorisk	- 20 til +10 sek.	10	Ikke relevant	Ikke relevant	Fejl, slukket, tændt, men uden styring, tændt, med styring	Alle udløsende faktorer omhandlet i 5.3.1
Nødstyringsfunk-tion med auto-matiske kom-mandoer, kate-gori C[13], status	Obligatorisk	- 20 til +10 sek.	10	Ikke relevant	Ikke relevant	Fejl, slukket, tændt, men uden styring, tændt, med styring	Alle udløsende faktorer omhandlet i 5.3.1
Nødstyringsfunk-tion med auto-matiske kom-mandoer, kate-gori D[13], status	Obligatorisk	- 20 til +10 sek.	10	Ikke relevant	Ikke relevant	Fejl, slukket, tændt, men uden styring, tændt, med styring	Alle udløsende faktorer omhandlet i 5.3.1
Nødstyringsfunk-tion med auto-matiske kom-mandoer, kate-gori E[13], status	Obligatorisk	- 20 til +10 sek.	10	Ikke relevant	Ikke relevant	Fejl, slukket, tændt, men uden styring, tændt, med styring	Alle udløsende faktorer omhandlet i 5.3.1

(1) »Obligatorisk« er underlagt betingelserne i afsnit 1.
(2) Data før kollision og kollisionsdata er asynkrone. Kravet til stikprøvetidsnøjagtighed for tiden før kollision er –0,1 til 1,0 sekunder (f.eks. skal T = - 1 forekomme mellem –1,1 og 0 sekunder).
(3) Nøjagtighedskravet gælder kun inden for den fysiske sensors rækkevidde. Hvis de målinger, der opfanges af en sensor, overstiger sensorens designinterval, skal det rapporterede element angive, hvornår målingen først oversteg sensorens designinterval.
(4) Fabrikanten skal registrere enten *fremdriftssystemets aktive timer* eller *tændingscyklus, hændelse*.
(5) Fabrikanterne skal registrere enten *fremdriftssystemets aktive timer (download)* eller *tændingscyklus (download)*.
(6) Må ikke indeholde entydige serienumre eller andre entydige identifikatorer. Hvis sporbarheden af serienummeret er en integreret del af komponentnummeret, er det ikke nødvendigt at oplyse sidstnævnte.
(7) »Hændelse« betyder her registrering omkring tidspunktet for den udløsende faktor.
(8) Aktivt gear er obligatorisk, hvis dataelementet for køretøjets hastighed kun registrerer fremadgående hastigheder.
(9) Hvis motorer eller andre drivsystemer er særskilt tilgængelige, anføres disse med relevant placering, f.eks. 1. til venstre eller 2. til venstre, eller 1. til højre eller 2. til højre (drivaksler), 1., 2. eller n'te (for kombinerede drivsystemer) for så vidt angår hastighed, drejningsmoment og effekt. For hybridsystemer bør motor- og motorelementer anføres særskilt.
(10) Dette dataelement registreres for alle siddepladser, der er udstyret med systemer og sensorer i overensstemmelse med punkt 1.4. Der tilføjes en separat række til rapporten for hver siddeplads, og positionerne betegnes som følger: x = sæderækken, begyndende med 1 i køretøjets front y = sædenummer, begyndende med 1 i køretøjets venstre side. F.eks. betegner »position 1-1« det forreste sæde længst til venstre, og »position 1-2« betegner det forreste andet sæde fra venstre.
(11) Angiv dette n gange, én gang for hver airbag.
(12) Finder kun anvendelse på køretøjer, der skal godkendes i overensstemmelse med ethvert FN-regulativ, der er vedføjet overenskomsten af 1958, for så vidt angår deres styrefunktion.