II

(Niet-wetgevingshandelingen)

HANDELINGEN VAN BIJ INTERNATIONALE OVEREENKOMSTEN INGESTELDE ORGANEN

Voor het internationaal publiekrecht hebben alleen de originele VN/ECE-teksten rechtsgevolgen. Voor de status en de datum van inwerkingtreding van dit reglement, cf. de recentste versie van VN/ECE-statusdocument TRANS/WP.29/343 op: http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html

VN-Reglement nr. 48 — Uniforme bepalingen voor de goedkeuring van voertuigen wat de installatie van verlichtings- en lichtsignaalvoorzieningen betreft [2021/1718]

Bevat de volledige geldige tekst tot en met:

Supplement 1 op wijzigingenreeks 07 — Datum van inwerkingtreding: 30 september 2021.

INHOUD

REGLEMENT

1. Toepassingsgebied
2. Definities
3. Goedkeuringsaanvraag
4. Goedkeuring
5. Algemene specificaties
6. Individuele specificaties
7. Wijzigingen en uitbreidingen van de goedkeuring van het voertuigtype of van de installatie van verlichtings- en lichtsignaalvoorzieningen
8. Conformiteit van de productie
9. Sancties bij non-conformiteit van de productie
10. Definitieve stopzetting van de productie
11. Naam en adres van de voor de uitvoering van de goedkeuringstests verantwoordelijke technische diensten en van de typegoedkeuringsinstanties
12. Overgangsbepalingen

BIJLAGEN

1 Mededeling

2 Opstelling van goedkeuringsmerken

3 Voorbeelden van lichtoppervlakken, assen, referentiepunten en geometrische zichtbaarheidshoeken

4 Zichtbaarheid van een rood licht naar voren en van een wit licht naar achteren

5 In aanmerking te nemen beladingstoestanden voor het bepalen van veranderingen in de verticale oriëntatie van de dimlichtkoplampen

6 Meting van de verandering van de helling van de dimlichtbundel als functie van de belading

7 Aanduiding van de in punt 6.2.6.1.1 van dit reglement bedoelde neerwaartse helling van de licht-donkergrens van de dimlichtkoplampen en van de in punt 6.3.6.1.2 van dit reglement bedoelde neerwaartse helling van de licht-donkergrens van de mistvoorlichten

8 In punt 6.2.6.2.2 van dit reglement bedoelde bedieningsorganen voor de niveauregeling van de koplampen

9 Controle van de conformiteit van de productie

10 Gereserveerd

11 Zichtbaarheid van opvallende markeringen aan de achter-, de voor- en de zijkant van een voertuig

12 Testrit

13 Voorwaarden voor het automatisch in- en uitschakelen van de dimlichtkoplampen

14 Zones waarbinnen het zichtbare oppervlak van manoeuvreerlichten en van comfortverlichting waarneembaar zijn

15 Hoek(foto)metersysteem dat wordt gebruikt voor fotometrische metingen zoals gedefinieerd in punt 2.34 van dit reglement

1. TOEPASSINGSGEBIED

Dit reglement is van toepassing op voertuigen van de categorieën M en N en op aanhangwagens ervan (categorie O) ([1]) wat de installatie van verlichtings- en lichtsignaalvoorzieningen betreft.

2. DEFINITIES

2.1. Algemeen

2.1.1. De definities van dit reglement en van de desbetreffende wijzigingenreeks die op het ogenblik van de typegoedkeuringsaanvraag van kracht is, zijn van toepassing op de reglementen betreffende lichtsignaalvoorzieningen, wegverlichtingsvoorzieningen en retroflecterende voorzieningen.

2.1.2. De verwijzingen naar standaardlichtbronnen (referentielichtbronnen) zijn verwijzingen naar respectievelijk de reglementen nrs. 37, 99 en 128 en de desbetreffende wijzigingenreeks die op het ogenblik van de typegoedkeuringsaanvraag van kracht is. Voor de toepassing van dit reglement wordt verstaan onder:

2.1.3. "*goedkeuring van een voertuig*": de goedkeuring van een voertuigtype wat het aantal en de installatiewijze van de verlichtings- en lichtsignaalvoorzieningen betreft;

2.1.4. "*voorziening*": een element of een samenstel van elementen dat wordt gebruikt om een of meer functies te vervullen;

2.1.4.1. "*verlichtingsfunctie*": het licht dat door een voorziening wordt uitgestraald om de weg en voorwerpen in de bewegingsrichting van het voertuig te verlichten;

2.1.4.2. "*lichtsignaalfunctie*": het licht dat door een voorziening wordt uitgestraald of weerkaatst om andere weggebruikers visuele informatie over de aanwezigheid, de identificatie en/of de verandering van de beweging van het voertuig te verstrekken;

2.1.5. "*licht*": een voorziening om de weg te verlichten of andere weggebruikers een lichtsignaal te geven. De achterkentekenplaatverlichting en retroflectoren worden eveneens als lichten beschouwd. In dit reglement worden verlichte achterkentekenplaten, het verlichtingssysteem van bedrijfsdeuren volgens de bepalingen van VN-Reglement nr. 107 inzake voertuigen van de categorieën M_2 en M_3, en externe statusindicatoren zoals gedefinieerd in dit reglement niet als lichten aangemerkt;

2.1.6. "*wijzigingsindex*": een volgnummer, te beginnen bij 0, specifiek voor elk(e) onder de VN-Reglementen nr. 148, nr. 149 en nr. 150 vallend(e) licht(functie). Hiermee wordt het aantal keren aangeduid dat middels de nieuwe wijzigingenreeks van het desbetreffende VN-Reglement (nr. 148, nr. 149 en nr. 150) strengere voorschriften voor dit licht of deze lichtfunctie zijn ingevoerd;

2.2. Typedefinities

2.2.1. "*voertuigtype wat de installatie van verlichtings- en lichtsignaalvoorzieningen betreft*": voertuigen die niet van elkaar verschillen wat de in de punten 2.2.1.1 tot en met 2.2.1.4 genoemde essentiële aspecten betreft.

Worden evenmin als "voertuigen van een ander type" beschouwd: voertuigen die van elkaar verschillen in de zin van de punten 2.2.1 tot en met 2.2.4, maar niet op zodanige wijze dat dit een verandering teweegbrengt in de aard, het aantal, de plaats en de geometrische zichtbaarheid van de lichten en de helling van de dimlichtbundel zoals voorgeschreven voor het voertuigtype in kwestie, en voertuigen die al dan niet van facultatieve lichten zijn voorzien:

2.2.1.1. de afmetingen en de uitwendige vorm van het voertuig;

2.2.1.2. het aantal en de plaats van de voorzieningen;

2.2.1.3. de niveauregeling van de koplampen;

([1]) Zoals gedefinieerd in de Geconsolideerde resolutie betreffende de constructie van voertuigen (R.E.3), document ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, punt 2 — www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html

2.2.1.4. de ophanging;

2.3. Voertuig

2.3.1. "*onbeladen voertuig*": een voertuig zonder bestuurder, bemanning, passagiers of lading, maar met een volle brandstoftank, een reservewiel en de normaal aanwezige gereedschappen;

2.3.2. "*beladen voertuig*": een voertuig dat is belast tot zijn technisch toelaatbare maximummassa zoals aangegeven door de fabrikant, die eveneens, volgens de in bijlage 5 beschreven methode, de verdeling van de massa over de assen moet vaststellen;

2.3.3. "*buitenste rand*" aan weerskanten van het voertuig: het vlak dat evenwijdig is aan het middenlangsvlak van het voertuig en de zijdelingse buitenrand ervan raakt, waarbij de volgende uitstekende delen buiten beschouwing worden gelaten:

2.3.3.1. banden, dicht bij hun contactpunt met het wegdek, en aansluitingen voor bandenspanningsmeters,

2.3.3.2. op de wielen aangebrachte antislipvoorzieningen,

2.3.3.3. voorzieningen voor indirect zicht,

2.3.3.4. zijrichtingaanwijzers, markeringslichten, breedte- en achterlichten, parkeerlichten, retroflectoren en zijmarkeringslichten,

2.3.3.5. op het voertuig aangebrachte douaneverzegelingen en voorzieningen om deze te bevestigen en te beschermen,

2.3.3.6. verlichtingssystemen van bedrijfsdeuren op voertuigen van de categorieën M_2 en M_3 zoals gespecificeerd in punt 2.1.5;

2.3.4. "*totale afmetingen*": de afstand tussen de twee in punt 2.3.3 gedefinieerde verticale vlakken;

2.3.4.1. "*totale breedte*": de afstand tussen de twee in punt 2.3.3 gedefinieerde verticale vlakken;

2.3.4.2. "*totale lengte*": de afstand tussen de twee verticale vlakken die loodrecht staan op het middenlangsvlak van het voertuig en de voorste en achterste buitenrand ervan raken, waarbij de volgende uitstekende delen buiten beschouwing worden gelaten:

a) voorzieningen voor indirect zicht,

b) markeringslichten,

c) koppelvoorzieningen bij motorvoertuigen.

Bij aanhangwagens moet in de "totale lengte" en bij elke meting in de lengte de dissel zijn inbegrepen, tenzij die specifiek wordt uitgesloten;

2.3.5. "*verklikker voor de werking*": een visueel, akoestisch of gelijkwaardig signaal dat aangeeft dat een voorziening in werking is gesteld en of zij al dan niet correct functioneert;

2.3.6. "*inschakelverklikker*": een visueel of gelijkwaardig signaal dat wel aangeeft dat een voorziening in werking is gesteld, maar niet of zij al dan niet correct functioneert;

2.3.7. "*wegdek*": het oppervlak waarop het voertuig staat en dat nagenoeg horizontaal moet zijn;

2.3.8. "*beweegbare onderdelen*" van het voertuig: die carrosseriepanelen of andere voertuigdelen waarvan de stand gewijzigd kan worden door kanteling, verdraaiing of verschuiving zonder daarvoor gereedschap te gebruiken. Hieronder vallen geen kantelbare bestuurderscabines van vrachtwagens;

2.3.9. "*normale gebruiksstand van een beweegbaar onderdeel*": de stand(en) van een beweegbaar onderdeel die de voertuigfabrikant heeft gespecificeerd voor de normale gebruikstoestand en de parkeertoestand van het voertuig;

2.3.10. "*normale gebruikstoestand van een voertuig*":

2.3.10.1. bij een motorvoertuig: wanneer het voertuig klaar staat om weg te rijden, met draaiend aandrijfsysteem en met de beweegbare onderdelen in de normale stand zoals gedefinieerd in punt 2.3.9;

2.3.10.2. bij een aanhangwagen, wanneer de aanhangwagen verbonden is met een trekkend motorvoertuig in de toestand zoals beschreven in punt 2.3.10.1 en met de beweegbare onderdelen in de normale stand zoals gedefinieerd in punt 2.3.9;

2.3.11. "*parkeertoestand van een voertuig*":

2.3.11.1. bij een motorvoertuig: wanneer het voertuig stilstaat, met het aandrijfsysteem uitgeschakeld en met de beweegbare onderdelen in de normale stand zoals gedefinieerd in punt 2.3.9;

2.3.11.2. en bij een aanhangwagen: wanneer de aanhangwagen verbonden is met een trekkend motorvoertuig in de toestand zoals beschreven in punt 2.3.11.1 en met de bewegende onderdelen in de normale stand zoals gedefinieerd in punt 2.3.9;

2.4. Algemeenheden met betrekking tot lichten

2.4.1. "*gelijkwaardige lichten*": lichten met dezelfde functie, die zijn toegestaan in het land waar het voertuig is ingeschreven.lichten met dezelfde functie, die zijn toegestaan in het land waar het voertuig is ingeschreven. Deze lichten kunnen andere kenmerken hebben dan de lichten die bij de goedkeuring op het voertuig waren geïnstalleerd, mits zij voldoen aan de voorschriften van dit reglement;

2.4.2. "*onafhankelijke lichten*": lichten met afzonderlijke zichtbare oppervlakken in de richting van de referentieas ([2]), afzonderlijke lichtbronnen en afzonderlijke lamphuizen;

2.4.3. "*gegroepeerde lichten*": lichten met afzonderlijke zichtbare oppervlakken in de richting van de referentieas[2] en afzonderlijke lichtbronnen, maar met een gemeenschappelijk lamphuis;

2.4.4. "*gecombineerde lichten*": lichten met afzonderlijke zichtbare oppervlakken in de richting van de referentieas[2], maar met een gemeenschappelijke lichtbron en een gemeenschappelijk lamphuis;

2.4.5. "*samengebouwde lichten*": lichten met verschillende lichtbronnen of met één lichtbron die onder verschillende omstandigheden werkt (bv. optische, mechanische of elektrische verschillen), met geheel of gedeeltelijk gemeenschappelijke zichtbare oppervlakken in de richting van de referentieas[2] en een gemeenschappelijk lamphuis ([3]);

2.4.6. "*éénfunctielicht*": een deel van een voorziening dat één verlichtings- of lichtsignaalfunctie vervult;

2.4.7. "*camoufleerbaar licht*": een licht dat geheel of gedeeltelijk aan het oog kan worden onttrokken wanneer het niet wordt gebruikt. Dit kan gebeuren door een verschuifbaar kapje, door verplaatsing van het licht of op iedere andere geschikte manier. De term "*intrekbaar licht*" wordt met name gebruikt voor een camoufleerbaar licht dat in de carrosserie kan worden verzonken;

([2]) Bij verlichtingsvoorzieningen voor de achterkentekenplaat en richtingaanwijzers van de categorieën 5 en 6 moet het "lichtuitstralende oppervlak" worden gebruikt.

([3]) Voorbeelden op basis waarvan kan worden besloten lichten samen te bouwen, zijn te vinden in bijlage 3, deel 7.

2.4.8. "*afstand tussen twee lichten*" die in dezelfde richting schijnen: de kleinste afstand tussen de twee zichtbare oppervlakken in de richting van de referentieas. Indien de afstand tussen de lichten duidelijk aan de voorschriften van dit reglement voldoet, hoeven de exacte randen van de zichtbare oppervlakken niet te worden bepaald;

2.4.9. "*facultatief licht*": een licht waarvan de installatie aan de keuze van de fabrikant wordt overgelaten;

2.4.10. "*paar*": het stel lichten met dezelfde functie aan de linker- en rechterkant van het voertuig;

2.4.10.1. "*samenhorend paar*": het stel lichten met dezelfde functie aan de linker- en rechterkant van het voertuig, dat als paar aan de fotometrische voorschriften voldoet;

2.4.11. "*enkelvoudige en meervoudige lichten*"

2.4.11.1. "*enkelvoudig licht*":

a) een voorziening of deel van een voorziening met één verlichtings- of lichtsignaalfunctie, een of meer lichtbronnen en één zichtbaar oppervlak in de richting van de referentieas, die een doorlopend oppervlak kan zijn of uit twee of meer afzonderlijke delen kan bestaan, of

b) een samenstel van twee al dan niet identieke lichten met het opschrift D die dezelfde functie vervullen, of

c) een samenstel van twee onafhankelijke, al dan niet identieke retroflectoren, die afzonderlijk zijn goedgekeurd, of

d) een onderling afhankelijk lichtsysteem dat bestaat uit twee of drie onderling afhankelijke lichten met het opschrift "Y" die samen goedgekeurd zijn en dezelfde functie vervullen;

2.4.11.2. "*twee lichten*" of "*een even aantal lichten*" in de vorm van een band of strook: twee lichten met een enkel lichtuitstralend oppervlak, indien deze band of strook symmetrisch is geplaatst ten opzichte van het middenlangsvlak van het voertuig;

2.4.12. "*onderling afhankelijk lichtsysteem*": een samenstel van twee of drie onderling afhankelijke lichten die dezelfde functie vervullen;

2.4.12.1. "*onderling afhankelijke lichten met het opschrift "Y"*": lichten die als deel van een onderling afhankelijk lichtsysteem werken. Onderling afhankelijke lichten werken samen wanneer ze worden geactiveerd, hebben afzonderlijke zichtbare oppervlakken in de richting van de referentieas en afzonderlijke lamphuizen, en kunnen een of meer afzonderlijke lichtbronnen hebben;

2.4.13. "*lichten met het opschrift "D"*": onafhankelijke lichten die als afzonderlijke voorzieningen zijn goedgekeurd om onafhankelijk te worden gebruikt of in een samenstel van twee lichten dat als "enkelvoudig licht" wordt beschouwd;

2.4.14. "*koplampen van verschillende "klassen"*": koplampen die worden geïdentificeerd aan de hand van specifieke fotometrische bepalingen;

2.4.15. Definities met betrekking tot koplampen die grootlicht en/of symmetrisch dimlicht uitstralen voor voertuigen van de categorieën L en T:

2.4.15.1. "*aanvullende verlichtingseenheid*": het deel van een koplampsysteem dat de bochtverlichting produceert. Zij is onafhankelijk van de voorziening die het hoofddimlicht produceert, mag bestaan uit optische, mechanische en elektrische componenten en mag met andere verlichtings- of lichtsignaalvoorzieningen worden gegroepeerd en/of samengebouwd;

2.4.16. Definities met betrekking tot retroflectoren:

2.4.16.1. "*Retroflectie*": reflectie waarbij licht wordt weerkaatst in richtingen die bijna dezelfde zijn als de richting waaruit de lichtstroom afkomstig was. Dit kenmerk blijft zelfs behouden bij grote variaties van de lichtinvalshoek;

2.4.16.2. "*Retroflecterende voorziening*": een gebruiksklaar geheel met een of meer retroflectoroptieken. Retroflecterende voorzieningen worden naargelang hun fotometrische kenmerken ingedeeld in klassen: klasse IA of IB, klasse IIIA of IIIB, en klasse IVA. Retroflecterende voorzieningen van de klassen IB en IIIB zijn gecombineerd met andere signaallampen die niet waterdicht zijn en die in de carrosserie van een voertuig zijn geïntegreerd;

2.4.17. Definitie met betrekking tot retroflecterende markering:

2.4.17.1. "*retroflecterend markeringsmateriaal*": oppervlakken of voorzieningen die bij gerichte belichting een relatief groot deel van het invallende licht retroflecteren;

2.4.17.2. "*achtermarkeringsplaat*": een plaat die is bekleed met retroflecterende en fluorescerende materialen of voorzieningen, bedoeld om de zichtbaarheid te vergroten en de gemakkelijke identificatie van zware en lange voertuigen; mogelijk te maken;

2.4.17.3. "*achtermarkeringsplaat voor langzaam rijdende voertuigen (LRV)*": een driehoekige plaat met afgeknotte hoeken met een kenmerkend patroon bekleed met retroflectoren of retroflecterende materialen of fluorescerende materialen;

2.4.17.4. "*monster*": een volledige retroflecterende voorziening die klaar is om op een voertuig te worden gemonteerd en representatief is voor de huidige productie;

2.4.17.5. "*fluorescentie*": wanneer bepaalde stoffen in de buurt van een bron van ultraviolet of blauw licht worden gebracht, geven ze licht af dat bijna altijd een langere golflengte heeft dan het licht dat het effect veroorzaakt. Dit verschijnsel heet fluorescentie. Overdag en bij schemerlicht zijn fluorescerende kleuren helderder dan normale kleuren omdat ze een deel van het opvallende licht weerkaatsen en bovendien zelf licht geven. 's Nachts zijn ze niet helderder dan gewone kleuren;

2.5. Lampen

2.5.1. "*grootlichtkoplamp*": het licht dat wordt gebruikt om de weg vóór het voertuig over een grote afstand te verlichten;

2.5.2. "*dimlichtkoplamp*": het licht dat wordt gebruikt om de weg vóór het voertuig te verlichten zonder tegenliggers of andere weggebruikers te verblinden of te hinderen;

2.5.2.1. "*hoofddimlicht*": het dimlicht dat zonder bijdrage van infraroodstralers en/of aanvullende lichtbronnen voor bochtverlichting wordt geproduceerd;

2.5.3. "*richtingaanwijzer*": het licht dat wordt gebruikt om andere weggebruikers erop te attenderen dat de bestuurder voornemens is naar rechts of naar links van richting te veranderen. Richtingaanwijzers mogen eveneens worden gebruikt overeenkomstig de bepalingen van VN-Reglement nr. 97 of nr. 116;

2.5.4. "*stoplicht*": een licht dat wordt gebruikt om andere weggebruikers achter het voertuig erop te attenderen dat de longitudinale beweging van het voertuig opzettelijk wordt vertraagd;

2.5.5. "*achterkentekenplaatverlichting*": de voorziening die wordt gebruikt om de plaats voor de achterkentekenplaat te verlichten. Deze kan uit verschillende optische componenten bestaan;

2.5.6. "*breedtelicht*": het licht dat wordt gebruikt om, van de voorkant gezien, de aanwezigheid en de breedte van het voertuig aan te geven;

2.5.7. "*achterlicht*": het licht dat wordt gebruikt om, van de achterkant gezien, de aanwezigheid en de breedte van het voertuig aan te geven;

2.5.8. "*retroflector*": een voorziening die wordt gebruikt om de aanwezigheid van een voertuig aan te geven door weerkaatsing van het licht afkomstig van een niet op het voertuig aangesloten lichtbron, waarbij de waarnemer zich bij deze lichtbron bevindt.

Voor de toepassing van dit reglement worden niet als retroflectoren aangemerkt:

2.5.8.1. retroflecterende kentekenplaten;

2.5.8.2. in de ADR (Europese Overeenkomst betreffende het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de weg) genoemde retroflecterende tekens;

2.5.8.3. andere retroflecterende platen en tekens die volgens nationale gebruiksvoorschriften bij bepaalde categorieën voertuigen of bepaalde verrichtingen moeten worden gebruikt;

2.5.8.4. retroflecterend materiaal dat krachtens de VN-Reglementen nrs. 104 of 150 als klasse D, E of F is goedgekeurd en volgens nationale voorschriften voor andere doeleinden wordt gebruikt;

2.5.9. "*opvallende markering*": een voorziening die dient om een voertuig van de zij- of achterkant (of, bij aanhangwagens, ook van de voorkant) gezien meer zichtbaarheid te geven door weerkaatsing van het licht afkomstig van een niet op het voertuig aangesloten lichtbron, waarbij de waarnemer zich bij deze lichtbron bevindt;

2.5.9.1. "*contourmarkering*": een opvallende markering die dient om de horizontale en verticale dimensie (lengte, breedte en hoogte) van een voertuig aan te geven;

2.5.9.1.1. "*volledige contourmarkering*": een contourmarkering die de omtrek van het voertuig aangeeft door middel van een doorlopende lijn;

2.5.9.1.2. "*gedeeltelijke contourmarkering*": een contourmarkering die de horizontale dimensie van het voertuig aangeeft door middel van een doorlopende lijn en de verticale dimensie door markering van de bovenhoeken;

2.5.9.2. "*lijnmarkering*": een opvallende markering die dient om de horizontale dimensie (lengte en breedte) van een voertuig aan te geven door middel van een doorlopende lijn;

2.5.10. "*mistvoorlicht*": een licht dat wordt gebruikt om de verlichting van de weg vóór het voertuig bij mist of een soortgelijke toestand van verminderd zicht te verbeteren;

2.5.11. "*mistachterlicht*": een licht dat wordt gebruikt om het voertuig bij dichte mist achteraan beter zichtbaar te maken;

2.5.12. "*achteruitrijlicht*": het licht dat wordt gebruikt om de weg achter het voertuig te verlichten en andere weggebruikers te waarschuwen dat het voertuig achteruitrijdt of achteruit gaat rijden;

2.5.13. "*parkeerlicht*": een licht dat wordt gebruikt om de aanwezigheid van een binnen de bebouwde kom geparkeerd voertuig aan te geven. Het vervangt in dat geval de breedte- en achterlichten;

2.5.14. "*markeringslicht*": het licht dat dicht bij de buitenste rand van het voertuig zo hoog mogelijk is aangebracht om de totale breedte van het voertuig duidelijk aan te geven. Dit licht is bestemd om bij bepaalde voertuigen en aanhangwagens de breedte- en achterlichten aan te vullen door bijzondere aandacht te vestigen op de omvang;

2.5.15. "*zijmarkeringslicht*": een licht dat wordt gebruikt om, van de zijkant gezien, de aanwezigheid van het voertuig aan te geven;

2.5.16. "*dagrijlicht*": een naar voren gericht licht dat wordt gebruikt om het voertuig tijdens het rijden overdag beter zichtbaar te maken;

2.5.17. "*hoeklicht*": een licht dat wordt gebruikt voor aanvullende verlichting van het deel van de weg dat zich bij de voorhoek van het voertuig bevindt, aan de kant waarnaar het voertuig gaat draaien;

2.5.18. "*comfortverlichting*": een licht dat wordt gebruikt om bij het in- en uitstappen van voertuigbestuurder en passagiers of bij het laden en lossen voor extra verlichting te zorgen;

2.5.19. "*manoeuvreerlicht*": een licht dat wordt gebruikt om bij trage manoeuvres voor extra verlichting te zorgen aan de zijkant van het voertuig;

2.5.20. "*externe statusindicator*": een optisch signaal dat aan de buitenkant van het voertuig is gemonteerd om de status of de verandering van de status voor het voertuigalarmsysteem (VAS), alarmsysteem (AS) en immobilisatiesysteem van de VN-Reglementen nrs. 97 en 116 aan te geven wanneer het voertuig geparkeerd is;

2.6. Signaal

2.6.1. "*waarschuwingssignaal*": de gelijktijdige werking van alle richtingaanwijzers van het voertuig om erop te attenderen dat het voertuig tijdelijk een bijzonder gevaar oplevert voor andere weggebruikers;

2.6.2. "*noodstopsignaal*": signaal om andere weggebruikers achter het voertuig erop te attenderen dat het voertuig sterk vertraagt in verband met de heersende omstandigheden op de weg;

2.6.3. "*waarschuwingssignaal voor een botsing aan de achterkant*": een automatisch signaal dat door het vooroprijdende voertuig aan het volgvoertuig wordt gegeven. Het waarschuwt dat het volgvoertuig een noodactie moet ondernemen om een botsing te vermijden;

2.7. Systeem

2.7.1. "*oriëntatie*": de positie van de lichtbundel of een deel ervan op een meetscherm overeenkomstig de relevante voorschriften;

2.7.2. "*afstelling*": het gebruik van de door het systeem geboden middelen voor de verticale en/of horizontale oriëntatie van de lichtbundel;

2.7.3. "*bochtverlichting*": een verlichtingsfunctie voor betere verlichting in bochten;

2.7.4. "*adaptief koplampsysteem*" (of "AFS"): een verlichtingsvoorziening waarvoor krachtens VN-Reglement nr. 123 of nr. 149 typegoedkeuring is verleend en die lichtbundels levert waarvan de eigenschappen zich automatisch aan wisselende gebruiksomstandigheden van het dimlicht en eventueel het grootlicht aanpassen;

2.7.4.1. "*verlichtingseenheid*": een lichtuitstralend onderdeel dat bestemd is voor het volledig of gedeeltelijk produceren van een of meer koplampfuncties waarin het AFS voorziet;

2.7.4.2. "*installatie-unit*": een ondeelbare behuizing (lamphuis) met een of meer verlichtingseenheden;

2.7.4.3. "*lichtmodus*" of "*modus*" van een functie waarin een AFS voorziet: een lichtbundel overeenkomstig de bepalingen, die bestemd is voor een van de dimlichtklassen of voor het grootlicht en die door de fabrikant is ontworpen voor gebruik op bepaalde voertuigen en onder bepaalde omgevingsomstandigheden;

2.7.4.4. "*systeembesturing*": een of meer delen van het AFS die de AFS-besturingssignalen van het voertuig ontvangen en de werking van de verlichtingseenheden automatisch regelen;

2.7.4.5. "*AFS-besturingssignaal*" (V, E, W, T): input voor het AFS overeenkomstig punt 6.22.7.4;

2.7.4.6. "*neutrale stand*": de stand van het AFS waarin een specifieke modus van het dimlicht van klasse C ("basisdimlicht") of eventueel van het grootlicht in de maximale activatie wordt uitgestraald en er geen AFS-besturingssignaal wordt gegeven;

2.7.4.7. "*adaptief grootlicht*": een grootlicht van het AFS dat zijn lichtbundelpatroon aanpast aan de aanwezigheid van tegen- en voorliggers teneinde het zicht van de bestuurder op lange afstand te verbeteren zonder daarbij hinder, afleiding of verblinding voor andere weggebruikers te veroorzaken;

2.7.5. Definities met betrekking tot AFS:

2.7.5.1. "*klasse*" van een dimlicht (C, V, E of W): een dimlicht met de in VN-Reglement nr. 48 gespecificeerde eigenschappen (Louter bij wijze van uitleg. De bepalingen van de dimlichtklassen zijn als volgt aan de omstandigheden gewijd: C voor het basisdimlicht, V voor gebruik in verlichte zones zoals agglomeraties, E voor gebruik op grote wegen, zoals autosnelwegen, en W voor gebruik bij slechte weersomstandigheden, zoals op natte wegen);

2.7.5.2. "*bochtverlichtingsmodus*": een koplampfunctie waarbij de verlichting zijdelings wordt verplaatst of wordt gewijzigd (om een vergelijkbaar resultaat te verkrijgen); deze modus is bedoeld voor het nemen van bochten, het veranderen van richting of het afslaan bij kruisingen, en bezit specifieke fotometrische eigenschappen;

a) "*bochtverlichtingsmodus van categorie 1*": een bochtverlichtingsmodus met horizontale verplaatsing van de knik in de licht-donkergrens;

b) "*bochtverlichtingsmodus van categorie 2*": een bochtverlichtingsmodus zonder horizontale verplaatsing van de knik in de licht-donkergrens;

2.7.5.3. "*rechterkant*" of "*linkerkant*": alle verlichtingseenheden samen die bestemd zijn voor installatie aan de voorkant, respectievelijk rechts of links van het middenlangsvlak van het voertuig;

2.7.5.4. "*signaal*": een AFS-besturingssignaal, een extra besturingsinput naar het systeem of een besturingsoutput van het systeem naar het voertuig;

2.7.5.5. "*signaalgenerator*": een voorziening die een of meer signalen kan reproduceren voor het testen van het systeem;

2.7.5.6. "*voedings- en bedrijfsvoorziening*": een of meer elementen van een systeem die een of meer delen van dat systeem van energie voorzien, zoals een voedings- en/of spanningsregelaar voor een of meer lichtbronnen (bv. voorzieningen voor de elektronische besturing van de lichtbronnen);

2.7.5.7. "*referentieas van het systeem*" voor een AFS: de snijlijn van het middenlangsvlak van het voertuig met het horizontale vlak door het referentiepunt van een van de verlichtingseenheden, zoals aangegeven op de bij de aanvraag voor goedkeuring van de voorziening gevoegde tekeningen;

2.7.5.8. "*omschakelfunctie rechts/links verkeer*": elke koplampfunctie (of modus ervan, slechts een of meer delen ervan, dan wel elke combinatie van deze elementen), die verblinding moet voorkomen en voor voldoende verlichting moet zorgen wanneer een voertuig dat uitgerust is met een voor één soort verkeer ontworpen systeem, tijdelijk wordt gebruikt in een land met het andere soort verkeer;

2.7.5.9. "*vervangingsfunctie*": elke koplampfunctie en/of lichtsignaalfunctie vooraan (of een modus, slechts een of meer delen, dan wel elke combinatie van deze elementen) die een defecte koplampfunctie of -modus moet vervangen;

2.7.5.10. "*functionele eenheid*": een deel van een lichteenheid dat voorziet in een specifieke verdeling van het licht en voor verschillende modi of klassen kan worden gebruikt. Bij gebruik voor de bochtverlichtingsmodus kan de verdeling van het licht variëren naargelang het T-signaal (straal van de bocht). De verdeling van het licht voor een bepaald T-signaal (straal van de bocht) moet echter identiek zijn in alle modi of klassen;

2.7.6. Definities met betrekking tot aan- en uitschakeling en activering:

2.7.6.1. "*inschakelen*": handmatig of automatisch een verlichtings- of signaalfunctie besturen om doeltreffend licht te laten stralen, ongeacht of de functie correct werkt of niet;

2.7.6.2. "*uitschakelen*": handmatig of automatisch een verlichtings- of signaalfunctie besturen om te stoppen met het uitstralen van licht, ongeacht of de functie correct werkt of niet;

2.7.6.3. "*activeren*": handmatig of automatisch een verlichtings- of signaalfunctie inschakelen, ongeacht of licht wordt uitgestraald of niet (bv. stand-bymodus inschakelen);

2.7.6.4. "*deactiveren*": handmatig of automatisch een verlichtings- of signaalfunctie uitschakelen, ongeacht of licht wordt uitgestraald of niet (bv. stand-bymodus uitschakelen);

2.7.6.5. "*opeenvolgende inschakeling*": een elektrische aansluiting waarbij de afzonderlijke lichtbronnen van een licht zodanig zijn afgesteld dat zij in een vooraf bepaalde volgorde worden ingeschakeld overeenkomstig de relevante VN-Reglementen;

2.7.7. "*retroflectoroptiek*": een combinatie van optische elementen die retroflectie produceren;

2.8. Lenzen

2.8.1. "*lens*": het buitenste onderdeel van de lamp(unit) dat via het verlichtingsoppervlak licht doorlaat;

2.8.2. "*coating*": alle producten of combinaties van producten die in een of meer lagen op de buitenkant van een lens worden aangebracht;

2.8.3. "*gestructureerde buitenlens*" of "*gestructureerd oppervlak van de buitenlens*": de volledige buitenlens of een deel ervan, bedoeld om de voortplanting van het licht van de lichtbron(nen) zodanig te wijzigen of te beïnvloeden dat de lichtstralen op significante wijze van hun oorspronkelijke richting afwijken;

2.9. Lichtbronnen

2.9.1. "*lichtbron*": een of meer elementen voor zichtbare straling, met een basis voor mechanische en elektrische aansluiting, die mogelijk worden geassembleerd met een of meer componenten om de elementen voor zichtbare straling te controleren;

2.9.1.1. "*vervangbare lichtbron*": een lichtbron die zonder gereedschap kan worden ingebracht in en verwijderd uit de houder van de voorziening;

2.9.1.2. "*niet-vervangbare lichtbron*": een lichtbron die alleen kan worden vervangen door de voorziening te vervangen waaraan deze lichtbron is bevestigd;

a) in het geval van een lichtbronmodule: een lichtbron die alleen kan worden vervangen door de lichtbronmodule te vervangen waaraan deze lichtbron is bevestigd;

b) in het geval van een AFS: een lichtbron die alleen kan worden vervangen door de verlichtingseenheid te vervangen waaraan deze lichtbron is bevestigd;

2.9.1.3. "*lichtbronmodule*": een optisch deel van een voorziening dat specifiek bij die voorziening hoort. Een lichtbronmodule bevat een of meer niet-vervangbare lichtbronnen en kan optioneel een of meer houders voor goedgekeurde vervangbare lichtbronnen bevatten;

2.9.1.4. "*lichtbron met gloeidraad*" (gloeilamp): een lichtbron waarbij het enige element voor zichtbare straling bestaat uit een of meer gloeidraden die warmtestraling produceren;

2.9.1.5. "*gasontladingslichtbron*": een lichtbron waarbij het enige element voor zichtbare straling een ontladingsboog is die elektroluminescentie produceert;

2.9.1.6. "*lichtbron met lichtemitterende diode of ledlichtbron*": een lichtbron waarbij het enige element voor zichtbare straling bestaat uit een of meer verbindingen in vaste staat die elektroluminescentie produceren, mogelijk aangevuld met een of meer elementen voor omzetting op basis van fluorescentie;

2.9.1.6.1. "*vervangende ledlichtbron*": een ledlichtbron van een categorie waarvoor een vervangende categorie van lichtbronnen bestaat die op basis van een andere lichtgenererende technologie licht produceert;

2.9.1.7. "*ledmodule*": een lichtbronmodule die als lichtbron uitsluitend leds bevat. Een ledmodule kan evenwel optioneel een of meer houders voor goedgekeurde vervangbare lichtbronnen bevatten;

2.9.2. "*elektronisch lichtbronregelmechanisme*": één of meer componenten tussen de voeding en de lichtbron om de spanning en/of de elektrische stroom van de lichtbron te regelen;

2.9.2.1. "*ballast*": een of meer componenten, ofwel tussen de voeding en de lichtbron ofwel met de lichtbron geïntegreerd, om de elektrische stroom van een gasontladingslichtbron te controleren;

2.9.3. "*variabele-lichtsterkteregeling*": de voorziening die de lichtsignaalvoorzieningen achteraan automatisch regelt, zodat licht van een variabele sterkte wordt geproduceerd om te garanderen dat de signalen zeker worden opgemerkt. De variabele-lichtsterkteregeling maakt deel uit van het licht, van het voertuig of van zowel het licht als het voertuig;

2.10. Fotometrie

2.10.1. "*objectieve lichtstroom*":

a) in het geval van een lichtbron:

de waarde van de objectieve lichtstroom, zonder toleranties, zoals vermeld op het desbetreffende datablad van het toepasselijke reglement betreffende lichtbronnen krachtens welke de lichtbron is goedgekeurd;

b) in het geval van een ledmodule:

de waarde van de objectieve lichtstroom zoals vermeld in de technische specificatie die met de ledmodule ter beschikking is gesteld voor de goedkeuring van de lamp waarvan de ledmodule deel uitmaakt;

2.10.2. "*lichtuitstralend oppervlak*" van een "*verlichtingsvoorziening*", ""*lichtsignaalvoorziening*" of retroflector: het oppervlak zoals het door de fabrikant van de voorziening is aangegeven op de tekening bij de goedkeuringsaanvraag van bijlage 3 (cf. bv. de delen 1 en 4).

Het moet worden aangegeven onder een van de volgende voorwaarden:

a) als de buitenlens gestructureerd is, moet het aangegeven lichtuitstralende oppervlak het volledige buitenoppervlak van de buitenlens of een deel ervan zijn;

b) als de buitenlens niet-gestructureerd is, mag zij buiten beschouwing worden gelaten en moet het lichtuitstralende oppervlak zijn zoals aangegeven op de tekening in bijlage 3 (cf. bv. deel 5);

2.10.3. "*verlichtingsoppervlak*" (cf. bijlage 3);

2.10.3.1. "*verlichtingsoppervlak van een verlichtingsvoorziening*" (de punten 2.5.1, 2.5.2, 2.5.10, 2.5.12 en 2.5.17): de orthogonale projectie van de totale reflectoropening of, bij koplampen met een ellipsoïdale reflector, van de "projectielens" op een dwarsvlak. Als de verlichtingsvoorziening geen reflector heeft, is de definitie van punt 2.10.3.2. van toepassing. Als het lichtuitstralende oppervlak van het licht slechts een deel van de totale reflectoropening beslaat, wordt alleen de projectie van dat deel in aanmerking genomen.

Bij een dimlichtkoplamp wordt het verlichtingsoppervlak begrensd door het zichtbare spoor van de licht-donkergrens op de lens. Indien de reflector en de lens ten opzichte van elkaar kunnen worden versteld, wordt de gemiddelde instelstand gebruikt.

Indien een AFS is geïnstalleerd: wanneer een verlichtingsfunctie door twee of meer gelijktijdig ontstoken verlichtingseenheden aan een bepaalde kant van het voertuig wordt geproduceerd, vormen de afzonderlijke verlichtingsoppervlakken samen het in acht te nemen verlichtingsoppervlak (bijvoorbeeld in de figuur in punt 6.22.4 vormen de afzonderlijke verlichtingsoppervlakken van de verlichtingseenheden 8, 9 en 11, rekening houdend met hun respectieve plaats, samen het verlichtingsoppervlak dat voor de rechterkant van het voertuig in aanmerking moet worden genomen);

2.10.3.2. "*verlichtingsoppervlak van een lichtsignaalvoorziening die geen retroflector is*" (punten 2.5.3 tot en met 2.5.7, 2.6.1, 2.5.11 en 2.5.13 tot en met 2.5.16): de orthogonale projectie van het licht op een vlak dat loodrecht staat op de referentieas ervan en raakt aan het lichtuitstralende buitenoppervlak van het licht; deze projectie is begrensd door de randen van schermen die in dit vlak liggen en die elk maar 98 % van de totale lichtsterkte van het licht in de richting van de referentieas doorlaten.

Om de onder-, boven- en zijgrenzen van het verlichtingsoppervlak te bepalen, worden alleen schermen met horizontale of verticale randen gebruikt om de afstand tot de uiterste randen van het voertuig en de hoogte boven het wegdek te verifiëren.

Voor andere toepassingen van het verlichtingsoppervlak, zoals bv. de afstand tussen twee lichten of functies, wordt de vorm of buitenkant van dat verlichtingsoppervlak gebruikt. De schermen moeten evenwijdig blijven, maar mogen in andere richtingen worden geplaatst.

Bij een lichtsignaalvoorziening waarvan het verlichtingsoppervlak het verlichtingsoppervlak van een andere functie geheel of gedeeltelijk omvat of een niet-verlicht oppervlak omvat, mag het verlichtingsoppervlak als het lichtuitstralende oppervlak zelf worden beschouwd (cf. bv. bijlage 3, delen 2, 3, 5 en 6);

2.10.3.3. "*verlichtingsoppervlak van een retroflector*" (punt 2.5.8): zoals door de aanvrager tijdens de goedkeuringsprocedure voor de retroflectoren als onderdeel aangegeven, de orthogonale projectie van een retroflector in een vlak dat loodrecht staat op de referentieas en wordt begrensd door met die as evenwijdige raakvlakken aan de aangegeven buitenste delen van het optische systeem van de retroflector. Om de onder-, boven- en zijranden van de voorziening te bepalen, worden alleen horizontale en verticale vlakken in aanmerking genomen;

2.10.4. het "*zichtbare oppervlak*" voor een bepaalde waarnemingsrichting: op verzoek van de fabrikant of zijn daartoe gemachtigde vertegenwoordiger, de orthogonale projectie van:

hetzij de grens van het verlichtingsoppervlak, geprojecteerd op het buitenoppervlak van de lens;

hetzij het lichtuitstralende oppervlak.

Alleen bij een lichtsignaalvoorziening die variabele lichtsterkten produceert, wordt het zichtbare oppervlak dat variabel kan zijn zoals gespecificeerd in punt 2.9.3, in aanmerking genomen onder alle omstandigheden die in voorkomend geval door de variabele-lichtsterkteregeling zijn toegestaan;

in een vlak loodrecht op de waarnemingsrichting en rakend aan het meest naar buiten gelegen punt van de lens.

Verschillende voorbeelden van de toepassing van het zichtbare oppervlak zijn te vinden in bijlage 3;

2.10.5. "*referentieas*": de door de fabrikant (van het licht) bepaalde karakteristieke as van het licht die als referentierichting (H = 0°, V = 0°) voor de veldhoeken bij fotometrische metingen en voor de montage van het licht op het voertuig dient;

2.10.6. "*referentiepunt*":

a) het snijpunt van de referentieas met het lichtuitstralende buitenoppervlak, of

b) een punt op of nabij een retroflecterend oppervlak

dat ontworpen is als centrum van de voorziening voor het specificeren van de performantie ervan. Het wordt door de fabrikant van het licht gespecificeerd;

2.10.7. "*geometrische zichtbaarheidshoeken*": de hoeken die het veld bepalen van de kleinste ruimtehoek waarbinnen het zichtbare oppervlak van het licht waarneembaar is. Dit veld van de ruimtehoek wordt bepaald door de segmenten van een bol waarvan het middelpunt samenvalt met het referentiepunt van het licht en waarvan de equator evenwijdig is aan het wegdek. Deze segmenten worden bepaald ten opzichte van de referentieas. De horizontale hoeken ß komen overeen met de lengte, de verticale hoeken α met de breedte;

2.10.8. "*het bereiken van de fotometrische stabiliteit*": de variatie van de lichtsterkteverdeling voor het aangegeven testpunt binnen een periode van 15 minuten is minder dan 3 %;

2.10.9. "*hoek(foto)metersysteem (indien niet anders gedefinieerd in een bepaald reglement)*": een systeem dat wordt gebruikt voor fotometrische metingen, aangegeven door de hoekcoördinaten in graden op een bol met een verticale poolas volgens CIE-publicatie nr. 70, Wenen 1987, d.w.z. zoals bij een hoek(foto)metersysteem waarvan de horizontale as vast is ten opzichte van de grond en de rotatieas beweegbaar is en loodrecht staat op de horizontale as (cf. bijlage 14). *Opmerking:* bovengenoemde CIE-publicatie bevat een procedure voor het corrigeren van de hoekcoördinaten indien een alternatief hoek(foto)metersysteem wordt gebruikt;

2.10.10. "*H-vlak*": het horizontale vlak door het referentiepunt van het licht;

2.10.11. "*V-vlak*": een verticaal vlak parallel aan het middenlangsvlak van het voertuig door het referentiepunt van het licht;

2.10.12. "*dwarsvlak*": een verticaal vlak loodrecht op het middenlangsvlak van het voertuig;

2.10.13. "*divergentiehoek*": de hoek tussen de rechten die het referentiepunt met het middelpunt van de ontvanger en met het middelpunt van de lichtbron verbinden;

2.10.14. "*lichtinvalshoek*": de hoek tussen de referentieas en de rechte die het referentiepunt met het middelpunt van de lichtbron verbindt;

2.10.15. "*draaiingshoek*": de hoek waarin de retroflecterende voorziening vanuit een bepaalde stand om haar referentieas wordt gedraaid;

2.10.16. "*hoekdiameter van de retroflecterende voorziening*": de hoek onderspannen door de grootste afmeting van het zichtbare gedeelte van het verlichtingsoppervlak, hetzij in het middelpunt van de lichtbron, hetzij in het middelpunt van de ontvanger;

2.10.17. "*verlichtingssterkte van de retroflecterende voorziening*": de conventioneel gebruikte verkorte aanduiding van de verlichtingssterkte, gemeten in een vlak dat loodrecht staat op de invallende stralen en door het referentiepunt loopt;

2.10.18. "*lichtsterktecoëfficiënt (LSC)*": het quotiënt van de in de betrokken richting weerkaatste lichtsterkte, gedeeld door de verlichtingssterkte van de retroflecterende voorziening voor bepaalde lichtinvals-, divergentie- en draaiingshoeken.

2.11. Kleur

2.11.1. Kleur van het door een voorziening uitgestraalde licht

2.11.1.1. "*wit*": de kleurcoördinaten (x,y) ([4]) van het uitgestraalde licht binnen de door de volgende grenswaarden afgebakende kleurgebieden:

W_{12}	grens aan groenzijde	y = 0,150 + 0,640 x
W_{23}	grens aan geelgroenzijde	y = 0,440
W_{34}	grens aan geelzijde	x = 0,500
W_{45}	grens aan roodpurperzijde:	y = 0,382
W_{56}	grens aan purperzijde	y = 0,050 + 0,750 x
W_{61}	grens aan blauwzijde	x = 0,310

met de snijpunten:

	x	y
W_1	0,310	0,348
W_2	0,453	0,440
W_3	0,500	0,440
W_4	0,500	0,382
W_5	0,443	0,382
W_6	0,310	0,283

2.11.1.2. "*selectief geel*": de kleurcoördinaten (x,y)[4] van het uitgestraalde licht binnen de door de volgende grenswaarden afgebakende kleurgebieden:

SY_{12}	grens aan groenzijde	y = 1,290 x - 0,100
SY_{23}	de spectrumkromme	
SY_{34}	grens aan roodzijde	y = 0,138 + 0,580 x

([4]) CIE-publicatie 15.2, 1986, Colorimetry, de colorimetrische standaardwaarnemer van de CIE 1931.

SY_{45}	grens aan geelwitzijde	y = 0,440
SY_{51}	grens aan witzijde	y = 0,940 - x

met de snijpunten:

	x	y
SY_1	0,454	0,486
SY_2	0,480	0,519
SY_3	0,545	0,454
SY_4	0,521	0,440
SY_5	0,500	0,440

2.11.1.3. "*amber*": de kleurcoördinaten (x,y)[4] van het uitgestraalde licht binnen de door de volgende grenswaarden afgebakende kleurgebieden:

A_{12}	grens aan groenzijde	y = x - 0,120
A_{23}	de spectrumkromme	
A_{34}	grens aan roodzijde	y = 0,390
A_{41}	grens aan witzijde	y = 0,790 - 0,670 x

met de snijpunten:

	x	y
A_1	0,545	0,425
A_2	0,560	0,440
A_3	0,609	0,390
A_4	0,597	0,390

2.11.1.4. "*rood*": de kleurcoördinaten (x,y)[4] van het uitgestraalde licht binnen de door de volgende grenswaarden afgebakende kleurgebieden:

R_{12}	grens aan geelzijde	y = 0,335
R_{23}	de spectrumkromme	
R_{34}	de purperlijn	(de lineaire uitbreiding ervan in het purperen kleurengamma tussen het rode en het blauwe uiteinde van de spectrumkromme)
R_{41}	grens aan purperzijde:	y = 0,980 – x

met de snijpunten:

	x	y
R_1	0,645	0,335
R_2	0,665	0,335
R_3	0,735	0,265
R_4	0,721	0,259

2.11.2. Kleur 's nachts van het licht dat wordt geretroflecteerd door een andere voorziening dan retroflecterende banden overeenkomstig VN-Reglement nr. 88

2.11.2.1. "*wit*": de kleurcoördinaten (x,y)[4] van het gereflecteerde licht binnen de door de volgende grenswaarden afgebakende gebieden:

W_{12}	grens aan blauwzijde:	y = 0,843 - 1,182 x
W_{23}	grens aan violetzijde	y = 0,489 x + 0,146
W_{34}	grens aan geelzijde	y = 0,968 - 1,010 x
W_{41}	grens aan groenzijde	y = 1,442 x - 0,136

met de snijpunten:

	x	y
W_1	0,373	0,402
W_2	0,417	0,350
W_3	0,548	0,414
W_4	0,450	0,513

2.11.2.2. "*geel*": de kleurcoördinaten (x,y)[4] van het gereflecteerde licht binnen de door de volgende grenswaarden afgebakende gebieden:

Y_{12}	grens aan groenzijde	y = x - 0,040
Y_{23}	de spectrumkromme	
Y_{34}	grens aan roodzijde	y = 0,200 x + 0,268
Y_{41}	grens aan witzijde	y = 0,970 - x

met de snijpunten:

	x	y
Y_1	0,505	0,465
Y_2	0,520	0,480
Y_3	0,610	0,390
Y_4	0,585	0,385

2.11.2.3. "*amber*": de kleurcoördinaten (x,y)[4] van het gereflecteerde licht binnen de door de volgende grenswaarden afgebakende kleurgebieden:

A_{12}	grens aan groenzijde	y = 1,417 x - 0,347
A_{23}	de spectrumkromme	
A_{34}	grens aan roodzijde	y = 0,390
A_{41}	grens aan witzijde	y = 0,790 - 0,670 x

met de snijpunten:

	x	y
A_1	0,545	0,425
A_2	0,557	0,442
A_3	0,609	0,390

A_4	0,597	0,390

2.11.2.4. "*rood*": de kleurcoördinaten (x,y)[4] van het gereflecteerde licht binnen de door de volgende grenswaarden afgebakende gebieden:

R_{12}	grens aan geelzijde	y = 0,335
R_{23}	de spectrumkromme	
R_{34}	de purperlijn	
R_{41}	grens aan purperzijde	y = 0,978 - x

met de snijpunten:

	x	y
R_1	0,643	0,335
R_2	0,665	0,335
R_3	0,735	0,265
R_4	0,720	0,258

2.11.3. Kleur overdag van het door een voorziening gereflecteerde licht

2.11.3.1. "*wit*": de kleurcoördinaten (x,y)[4] van het gereflecteerde licht binnen de door de volgende grenswaarden afgebakende gebieden:

W_{12}	grens aan violetzijde	y = x - 0,030
W_{23}	grens aan geelzijde	y = 0,740 – x
W_{34}	grens aan groenzijde	y = x + 0,050
W_{41}	grens aan blauwzijde	y = 0,570 – x

met de snijpunten:

	x	y
W_1	0,300	0,270
W_2	0,385	0,355
W_3	0,345	0,395
W_4	0,260	0,310

2.11.3.2. "*geel*": de kleurcoördinaten (x,y)[4] van het gereflecteerde licht binnen de door de volgende grenswaarden afgebakende gebieden:

Y_{12}	grens aan roodzijde	y = 0,534 x + 0,163
Y_{23}	grens aan witzijde	y = 0,910 - x
Y_{34}	grens aan groenzijde	y =1,342 x - 0,090
Y_{41}	de spectrumkromme	

met de snijpunten:

	x	y
Y_1	0,545	0,454
Y_2	0,487	0,423

Y_3	0,427	0,483
Y_4	0,465	0,534

2.11.3.3. "*rood*": de kleurcoördinaten (x,y)[4] van het gereflecteerde licht binnen de door de volgende grenswaarden afgebakende kleurgebieden:

R_{12}	grens aan roodzijde	y = 0,346 – 0,053 x
R_{23}	grens aan purperzijde	y = 0,910 – x
R_{34}	grens aan geelzijde	y = 0,350
R_{41}	de spectrumkromme	

met de snijpunten:

	x	y
R_1	0,690	0,310
R_2	0,595	0,315
R_3	0,560	0,350
R_4	0,650	0,350

2.11.4. Kleur overdag van de door een voorziening geproduceerde fluorescentie

2.11.4.1. "*rood*": de kleurcoördinaten (x,y)[4] van het gereflecteerde licht binnen de door de volgende grenswaarden afgebakende gebieden:

FR_{12}	grens aan roodzijde	y = 0,346 – 0,053 x
FR_{23}	grens aan purperzijde	y = 0,910 – x
FR_{34}	grens aan geelzijde	y = 0,315 + 0,047 x
FR_{41}	de spectrumkromme	

met de snijpunten:

	x	y
FR_1	0,690	0,310
FR_2	0,595	0,315
FR_3	0,569	0,341
FR_4	0,655	0,345

3. GOEDKEURINGSAANVRAAG

3.1. De goedkeuringsaanvraag voor een voertuigtype wat de installatie van zijn verlichtings- en lichtsignaalvoorzieningen betreft, moet door de fabrikant of zijn daartoe gemachtigde vertegenwoordiger worden ingediend.

3.2. De aanvraag moet vergezeld gaan van de volgende documenten en gegevens in drievoud:

3.2.1. een beschrijving van het voertuigtype met betrekking tot de in de punten 2.2.1.1 tot en met 2.2.1.4 genoemde aspecten, met vermelding van de beperkingen betreffende de lading, met name de maximaal toelaatbare lading in de bagageruimte;

3.2.2. een lijst van de door de fabrikant voorgeschreven voorzieningen die de verlichtings- en lichtsignaaluitrusting vormen. De lijst kan voor elke functie verschillende typen voorzieningen bevatten. Elk type moet duidelijk zijn geïdentificeerd (onderdeel, typegoedkeuringsmerk, naam van de fabrikant enz.). De lijst mag voor iedere functie de aanvullende mededeling "of gelijkwaardige voorzieningen" bevatten;

3.2.3. een schema van de gehele verlichtings- en lichtsignaaluitrusting waarop de plaats van de verschillende voorzieningen op het voertuig is aangeduid;

3.2.4. om eventueel na te gaan of aan de voorschriften van het reglement is voldaan, schema('s) voor elk licht, waarop het verlichtingsoppervlak zoals gedefinieerd in punt 2.10.3, het lichtuitstralende oppervlak zoals gedefinieerd in punt 2.10.2., de referentieas zoals gedefinieerd in punt 2.10.5. en het referentiepunt zoals gedefinieerd in punt 2.10.6, zijn aangegeven. Deze informatie is niet vereist voor de achterkentekenplaatverlichting (punt 2.5.5.);

3.2.5. een verklaring over de methode waarmee het zichtbare oppervlak is bepaald (cf. punt 2.10.4).

3.2.6. Wanneer een AFS op het voertuig is geïnstalleerd, moet de aanvrager een gedetailleerde beschrijving verstrekken met de volgende informatie:

3.2.6.1. de verlichtingsfuncties en -modi waarvoor het AFS is goedgekeurd;

3.2.6.2. de bijbehorende AFS-besturingssignalen en de technische kenmerken ervan zoals gedefinieerd in bijlage 10 bij VN-Reglement nr. 123 of bijlage 14 bij VN-Reglement nr. 149;

3.2.6.3. de maatregelen die worden toegepast om de koplampfuncties en -modi automatisch aan te passen overeenkomstig punt 6.22.7.4 van dit reglement;

3.2.6.4. eventueel specifieke instructies voor de inspectie van de lichtbronnen en de visuele waarneming van de bundel;

3.2.6.5. de documenten overeenkomstig punt 6.22.9.2;

3.2.6.6. de lichten die gegroepeerd, gecombineerd of samengebouwd zijn in het AFS;

3.2.6.7. welke verlichtingseenheden bestemd zijn om aan de voorschriften van punt 6.22.5 van dit reglement te voldoen;

3.2.7. bij voertuigen van de categorieën M en N: een beschrijving van de wijze waarop de in de punten 2.5.1, 2.5.2, 2.5.4, 2.5.6 en 2.5.7 aangegeven voorzieningen van elektrische stroom worden voorzien, alsmede informatie over een speciale voeding, een elektronisch lichtbronregelmechanisme of variabele-lichtsterkteregeling, indien aanwezig;

3.2.8. Naar keuze van de fabrikant, een verklaring waarin wordt aangegeven of lichten die zijn goedgekeurd voor en zijn uitgerust met vervangende ledlichtbronnen al dan niet op het voertuig mogen worden geïnstalleerd en, zo ja, welke lichten.

3.3. Een onbeladen voertuig dat voorzien is van een volledige verlichtings- en lichtsignaaluitrusting zoals beschreven in punt 3.2.2 en dat representatief is voor het goed te keuren voertuigtype, moet ter beschikking worden gesteld van de voor de uitvoering van de goedkeuringstests verantwoordelijke technische dienst.

3.4. Het document in bijlage 1 moet bij het typegoedkeuringsdossier worden gevoegd.

4. GOEDKEURING

4.1. Als het voertuigtype waarvoor krachtens dit reglement goedkeuring wordt aangevraagd, voldoet aan de voorschriften van dit reglement met betrekking tot alle voorzieningen van de lijst, moet voor dat voertuigtype goedkeuring worden verleend.

4.2. Aan elk goedgekeurd type moet een goedkeuringsnummer worden toegekend. De eerste twee cijfers ervan (momenteel 07 voor wijzigingenreeks 07) moeten de wijzigingenreeks aangeven met de recentste belangrijke technische wijzigingen van het reglement op de datum van goedkeuring. Met inachtneming van de bepalingen van punt 7 mag dezelfde overeenkomstsluitende partij dit goedkeuringsnummer niet toekennen aan een ander voertuigtype of aan hetzelfde voertuigtype, voorzien van uitrustingsstukken die niet op de in punt 3.2.2 genoemde lijst voorkomen.

4.3. Van de goedkeuring, de uitbreiding of weigering van de goedkeuring of de definitieve stopzetting van de productie van een voertuigtype/onderdeel krachtens dit reglement moet aan de partijen bij de Overeenkomst van 1958 die dit reglement toepassen, mededeling worden gedaan door middel van een formulier volgens het model in bijlage 1.

4.4. Op elk voertuig dat conform is met een krachtens dit reglement goedgekeurd voertuigtype, moet op een opvallende en gemakkelijk bereikbare plaats die op het goedkeuringsformulier is gespecificeerd, een internationaal goedkeuringsmerk worden aangebracht. Dit merk bestaat uit:

4.4.1. een cirkel met daarin de letter "E", gevolgd door het nummer van het land dat de goedkeuring heeft verleend ([5]);

4.4.2. het nummer van dit reglement, gevolgd door de letter "R", een liggend streepje en het goedkeuringsnummer, rechts van de in punt 4.4.1 voorgeschreven cirkel.

4.5. Indien het voertuig conform is met een voertuigtype dat op basis van een of meer andere aan de overeenkomst gehechte reglementen is goedgekeurd in het land dat krachtens dit reglement goedkeuring heeft verleend, hoeft het in punt 4.4.1 voorgeschreven symbool niet te worden herhaald; in dat geval moeten de reglement- en goedkeuringsnummers en de aanvullende symbolen van alle reglementen op basis waarvan goedkeuring is verleend in het land dat krachtens dit reglement goedkeuring heeft verleend, in verticale kolommen rechts van het in punt 4.4.1 voorgeschreven symbool worden geplaatst.

4.6. Het goedkeuringsmerk moet goed leesbaar en onuitwisbaar zijn.

4.7. Het goedkeuringsmerk moet dicht bij of op het door de fabrikant bevestigde gegevensplaatje van het voertuig worden aangebracht.

4.8. In bijlage 2 worden voorbeelden gegeven van de opstelling van goedkeuringsmerken.

5. ALGEMENE SPECIFICATIES

5.1. De verlichtings- en lichtsignaalvoorzieningen moeten zo zijn aangebracht dat zij onder normale gebruiksomstandigheden zoals gedefinieerd in de punten 2.3.10, 2.3.10.1 en 2.3.10.2, en ondanks de trillingen waaraan zij kunnen worden blootgesteld, de kenmerken behouden die in dit reglement zijn voorgeschreven en ervoor zorgen dat het voertuig voldoet aan de voorschriften van dit reglement. Het moet met name onmogelijk zijn de lichten door onoplettendheid te ontregelen.

5.2. De in de punten 2.5.1, 2.5.2 en 2.5.10 beschreven lichten zijn zo geïnstalleerd dat de correcte afstelling van hun oriëntatie gemakkelijk kan worden uitgevoerd.

([5]) De nummers van de partijen bij de Overeenkomst van 1958 zijn opgenomen in bijlage 3 bij de Geconsolideerde resolutie betreffende de constructie van voertuigen (R.E.3), document ECE/TRANS/WP.29/78/Rev. 6 - www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html

5.2.1. Bij koplampen die zijn uitgerust met voorzieningen om hinder voor andere weggebruikers te voorkomen in een land waar het verkeer aan de andere kant van de weg rijdt dan in het land waarvoor de koplamp was ontworpen, moeten die voorzieningen automatisch worden getroffen of door de voertuiggebruiker met het voertuig in de parkeertoestand en zonder daarvoor speciaal gereedschap (ander dan het met het voertuig meegeleverde gereedschap ([6])) nodig te hebben. Gedetailleerde instructies moeten door de voertuigfabrikant met het voertuig worden verstrekt.

5.3. Bij alle lichtsignaalvoorzieningen, ook die op de zijpanelen, moet de referentieas van het op het voertuig aangebrachte licht evenwijdig zijn aan het vlak waarop het voertuig op de weg rust; bovendien moet deze as loodrecht staan op het middenlangsvlak van het voertuig bij zijretroflectoren en zijmarkeringslichten en evenwijdig aan dit vlak zijn voor alle andere signaalvoorzieningen. Voor alle richtingen is een tolerantie van ± 3° toegestaan. Bovendien moeten eventuele specifieke montage-instructies van de fabrikant in acht worden genomen.

5.4. Als er geen specifieke instructies zijn gegeven, moeten de hoogte en de oriëntatie van de lichten worden geverifieerd bij een onbeladen voertuig dat op een plat horizontaal vlak is geplaatst onder de in de punten 2.3.10., 2.3.10.1. en 2.3.10.2. beschreven omstandigheden en, wanneer een AFS is geïnstalleerd, met het systeem in de neutrale stand.

5.5. Als er geen specifieke instructies zijn gegeven, moeten de lichten die een paar vormen:

5.5.1. symmetrisch ten opzichte van het middenlangsvlak op het voertuig zijn aangebracht (deze beoordeling moet zijn gebaseerd op de uitwendige geometrische vorm van het licht en niet op de rand van het in punt 2.10.3. bedoelde verlichtingsoppervlak);

5.5.2. symmetrisch zijn ten opzichte van elkaar en ten opzichte van het middenlangsvlak; deze eis geldt niet voor de inwendige structuur van het licht;

5.5.3. aan dezelfde colorimetrische voorschriften voldoen en vrijwel identieke fotometrische eigenschappen bezitten. Dit geldt niet voor een bij elkaar horend paar mistvoorlichten van klasse F3;

5.5.4. vrijwel identieke fotometrische eigenschappen bezitten.

5.6. Bij voertuigen waarvan de uitwendige vorm asymmetrisch is, moeten bovengenoemde voorschriften zo veel mogelijk in acht worden genomen.

5.7. Gegroepeerde, gecombineerde, samengebouwde of enkelvoudige lichten

5.7.1. Lichten mogen met elkaar worden gegroepeerd, gecombineerd of samengebouwd, mits aan alle voorschriften inzake kleur, plaats, oriëntatie, geometrische zichtbaarheid, elektrische aansluitingen en eventuele andere voorschriften is voldaan.

5.7.1.1. Aan de voor een licht geldende fotometrische en colorimetrische voorschriften moet worden voldaan wanneer alle andere functies waarmee dat licht is gegroepeerd, gecombineerd of samengebouwd, zijn uitgeschakeld.

Wanneer een breedte- of achterlicht echter is samengebouwd met een of meer andere functies die daarmee samen kunnen worden ingeschakeld, moet aan de voorschriften betreffende de kleur van elk van die andere functies worden voldaan wanneer de samengebouwde functie(s) en de breedte- of achterlichten zijn ingeschakeld.

5.7.1.2. Stoplichten en richtingaanwijzers mogen niet worden samengebouwd.

([6]) Dit geldt niet voor specifieke objecten die aan de buitenkant van de koplamp kunnen worden bevestigd.

5.7.1.3. Wanneer stoplichten en richtingaanwijzers zijn gegroepeerd, moet aan de volgende voorwaarden worden voldaan:

5.7.1.3.1. elke horizontale of verticale rechte lijn door de projecties van de zichtbare oppervlakken van deze functies op een vlak dat loodrecht staat op de referentieas, mag niet meer dan twee grenslijnen tussen naast elkaar gelegen gebieden van een andere kleur snijden;

5.7.1.3.2. hun zichtbare oppervlakken in de richting van de referentieas, gebaseerd op de gebieden die door de contour van hun lichtuitstralende oppervlakken worden begrensd, mogen elkaar niet overlappen.

5.7.2. Enkelvoudige lichten

5.7.2.1. Enkelvoudige lichten zoals gedefinieerd in punt 2.4.11.1., punt a), waarvan het zichtbare oppervlak bestaat uit twee of meer afzonderlijke delen, moeten zodanig worden geïnstalleerd dat:

a) het totale oppervlak van de projectie van de afzonderlijke delen van het zichtbare oppervlak in de richting van de referentieas op een vlak dat raakt aan het buitenoppervlak van de buitenlens en loodrecht staat op de referentieas, niet minder dan 60 % beslaat van de kleinste vierhoek die de projectie van het voornoemde oppervlak in de richting van de referentieas omschrijft, of

b) de minimumafstand tussen de naar buiten gerichte randen van twee naast elkaar gelegen of elkaar rakende afzonderlijke delen van het zichtbare oppervlak in de richting van de referentieas niet meer dan 75 mm bedraagt wanneer deze loodrecht op de referentieas wordt gemeten.

Deze voorschriften gelden niet voor één enkele retroflector.

5.7.2.2. Enkelvoudige lichten zoals gedefinieerd in punt 2.4.11.1., punt b) of c), bestaande uit lichten met het opschrift "D" of twee onafhankelijke retroflectoren, moeten zodanig worden geïnstalleerd dat:

a) de projectie van hun zichtbare oppervlakken in de richting van de referentieas van de twee lichten of retroflectoren ten minste 60 % beslaat van het oppervlak van de kleinste vierhoek die om de projecties van de genoemde zichtbare oppervlakken in de richting van de referentieas kan worden beschreven, of

b) de minimumafstand tussen de naar buiten gerichte randen van de zichtbare oppervlakken in de richting van de referentieas van twee lichten of twee onafhankelijke retroflectoren niet meer dan 75 mm bedraagt wanneer deze loodrecht op de referentieas wordt gemeten.

5.7.2.3. Enkelvoudige lichten zoals gedefinieerd in punt 2.4.11.1., punt d), moeten voldoen aan de voorschriften van punt 5.7.2.1.

Wanneer twee of meer lichten en/of twee of meer afzonderlijke zichtbare oppervlakken zich in hetzelfde lamphuis bevinden en/of een buitenlens delen, mogen zij niet als een onderling afhankelijk verlichtingssysteem worden beschouwd.

Een licht in de vorm van een band of strook kan echter deel uitmaken van een onderling afhankelijk verlichtingssysteem.

5.7.2.4. Twee lichten of een even aantal lichten in de vorm van een band of strook moeten symmetrisch ten opzichte van het middenlangsvlak van het voertuig worden geplaatst, zich aan weerskanten tot ten minste 0,4 m van de buitenste rand van het voertuig uitstrekken en ten minste 0,8 m lang zijn. De verlichting van dat oppervlak moet van ten minste twee lichtbronnen komen die zo dicht mogelijk bij de uiteinden ervan zijn aangebracht. Het lichtuitstralende oppervlak mag uit een aantal naast elkaar geplaatste elementen bestaan voor zover de projecties van de verschillende individuele lichtuitstralende oppervlakken op een dwarsvlak voldoen aan de voorschriften van punt 5.7.2.1.

5.8. De maximumhoogte boven het wegdek moet vanaf het hoogste punt en de minimumhoogte vanaf het laagste punt van het zichtbare oppervlak in de richting van de referentieas worden gemeten.

Wanneer de (maximum- en minimum-) hoogte boven het wegdek duidelijk aan de voorschriften van dit reglement voldoet, hoeven de precieze randen van een oppervlak niet te worden bepaald.

5.8.1. Om de geometrische zichtbaarheidshoeken kleiner te maken, moet de plaats van een licht wat de hoogte ervan boven het wegdek betreft, vanaf het H-vlak worden gemeten.

5.8.2. Bij dimlichtkoplampen wordt de minimumhoogte boven het wegdek gemeten vanaf het laagste punt van het zichtbare oppervlak in de richting van de referentieas, onafhankelijk van het gebruik ervan.

5.8.3. De plaats in de breedte, gerelateerd aan de totale breedte, zal worden bepaald vanaf de verst van het middenlangsvlak van het voertuig verwijderde rand van het zichtbare oppervlak in de richting van de referentieas en, bij relatering aan de afstand tussen de lichten onderling, vanaf de binnenranden van het zichtbare oppervlak in de richting van de referentieas.

Wanneer de plaats in de breedte duidelijk aan de voorschriften van deze richtlijn voldoet, hoeven de precieze randen van een oppervlak niet te worden bepaald.

5.9. Als er geen specifieke instructies zijn gegeven, hoeven de fotometrische eigenschappen van een licht (bv. sterkte, kleur, zichtbaar oppervlak enz.) niet opzettelijk te worden gevarieerd terwijl het licht is ingeschakeld.

5.9.1. Voor richtingaanwijzers, het waarschuwingssignaal, ambergele zijmarkeringslichten die aan punt 6.18.7 voldoen en het noodstopsignaal moeten knipperlichten worden gebruikt.

5.9.2. De fotometrische eigenschappen van een licht kunnen variëren:

a) ten opzichte van het omgevingslicht;

b) ten gevolge van andere lichten die in- of uitgeschakeld worden, of

c) wanneer het licht wordt gebruikt om een andere verlichtingsfunctie te produceren, op voorwaarde dat alle variaties in de fotometrische eigenschappen voldoen aan de technische bepalingen voor het desbetreffende licht.

5.9.3. De fotometrische eigenschappen van een richtingaanwijzer van categorie 1, 1a, 1b, 2a of 2b mogen verschillen tijdens het knipperen, indien dat plaatsvindt door opeenvolgende inschakeling van hun lichtbronnen zoals beschreven in VN-Reglement nr. 6, punt 5.6, of VN-Reglement nr. 148, punt 5.6.11.

Deze bepaling is niet van toepassing wanneer richtingaanwijzers van de categorieën 2a en 2b werken als noodstopsignalen overeenkomstig punt 6.23.1 van dit reglement.

5.10. Een licht zoals gedefinieerd in punt 2.1.5 mag naar voren geen rood licht en naar achteren geen wit licht uitstralen dat tot verwarring zou kunnen leiden. Hierbij mag geen rekening worden gehouden met de binnenverlichting van het voertuig. In geval van twijfel moet op de volgende wijze worden geverifieerd of aan deze eis is voldaan:

5.10.1. wat de zichtbaarheid van rood licht naar de voorkant van een voertuig betreft, mag het zichtbare oppervlak van een rood licht, met uitzondering van een rood achterste zijmarkeringslicht, niet rechtstreeks zichtbaar zijn voor een waarnemer die zich verplaatst in zone 1 in een dwarsvlak op 25 m vóór het voertuig (cf. bijlage 4);

5.10.2. wat de zichtbaarheid van wit licht naar de achterzijde van een voertuig betreft, met uitzondering van achteruitrijlichten en witte opvallende markeringen, mag het zichtbare oppervlak van een wit licht niet rechtstreeks zichtbaar zijn voor een waarnemer die zich in zone 2 verplaatst in een dwarsvlak dat zich 25 m achter het voertuig bevindt (cf. bijlage 4);

5.10.3. in hun respectieve vlakken worden de door het oog van de waarnemer bestreken zones 1 en 2 begrensd:

5.10.3.1. in de hoogte, door twee horizontale vlakken respectievelijk 1 m en 2,2 m boven het wegdek,

5.10.3.2. in de breedte, door twee verticale vlakken die respectievelijk naar voren en naar achteren een hoek van 15° naar buiten vormen ten opzichte van het middenlangsvlak van het voertuig en die door het (de) raakpunt(en) gaan van de verticale vlakken evenwijdig aan het middenlangsvlak en de totale breedte van het voertuig afbakenen; indien er verschillende raakpunten zijn, moet het voorste punt overeenkomen met het voorvlak en het achterste met het achtervlak.

5.11. De elektrische aansluitingen moeten zo zijn dat de breedte- en achterlichten, de markeringslichten (indien aanwezig), de zijmarkeringslichten (indien aanwezig) en de achterkentekenplaatverlichting alleen tegelijk kunnen worden in- en uitgeschakeld.

5.11.1. Deze vereiste is niet van toepassing indien aan een of meer van de volgende voorwaarden is voldaan:

a) breedte- en achterlichten en ook zijmarkeringslichten die met voornoemde lichten zijn gecombineerd of samengebouwd, zijn als parkeerlichten ingeschakeld;

b) zijmarkeringslichten knipperen samen met richtingaanwijzers;

c) de dagrijlichten zijn ingeschakeld;

d) de functie van breedtelichten is vervangen overeenkomstig de bepalingen van punt 5.12.1.

5.11.2. Bij een onderling afhankelijk lichtsysteem moeten alle lichtbronnen tegelijk worden in- en uitgeschakeld.

5.12. De elektrische aansluitingen moeten zo zijn dat de grootlicht- en dimlichtkoplampen en de mistvoorlichten alleen kunnen worden ingeschakeld als de in punt 5.11 bedoelde lichten eveneens zijn ingeschakeld. Dit geldt echter niet voor grootlicht- of dimlichtkoplampen waarmee lichtsignalen kunnen worden gegeven door de grootlicht- of dimlichtkoplampen met korte tussenpozen te ontsteken of de grootlicht- en dimlichtkoplampen met korte tussenpozen afwisselend te ontsteken.

5.12.1. De dimlichtkoplampen en/of de grootlichtkoplampen en/of de mistvoorlichten mogen de functie van de breedtelichten vervangen op voorwaarde dat:

5.12.1.1. hun elektrische aansluitingen zo zijn dat bij het uitvallen van een van die verlichtingsvoorzieningen de breedtelichten automatisch opnieuw worden ingeschakeld, en

5.12.1.2. het vervangingslicht of de vervangingsfunctie voor het respectieve breedtelicht voldoet aan de voorschriften betreffende:

a) de geometrische zichtbaarheid die voor de breedtelichten in punt 6.9.5 is voorgeschreven, en

b) de fotometrische minimumwaarden naargelang van de lichtverdelingshoeken, en

5.12.1.3. in de testrapporten van het vervangingslicht relevante bewijzen worden verstrekt dat aan de voorschriften van punt 5.12.1.2 is voldaan.

5.13. Verklikker

Wanneer bij dit reglement een inschakelverklikker is voorgeschreven, mag hij door een “verklikker voor de werking” worden vervangen.

5.14. Camoufleerbare lichten

5.14.1. Het camoufleren van lichten is verboden, met uitzondering van de grootlichtkoplampen, de dimlichtkoplampen en de mistvoorlichten, die mogen worden gecamoufleerd als ze niet in werking zijn.

5.14.2. Wanneer de bediening van de camoufleervoorziening(en) defect is, moeten de lichten die zich al in de bedrijfsstand bevinden, in deze stand blijven of moeten ze zonder het gebruik van gereedschap in deze stand kunnen worden gezet.

5.14.3. Het moet mogelijk zijn de lichten in de bedrijfsstand te brengen en ze met één bedieningsorgaan in te schakelen, wat de mogelijkheid niet uitsluit om ze, zonder ze in te schakelen, in de bedrijfsstand te brengen. Bij gegroepeerde grootlicht- en dimlichtkoplampen is voornoemd bedieningsorgaan echter alleen vereist om de dimlichtkoplampen te activeren.

5.14.4. Het mag vanaf de bestuurdersstoel niet mogelijk zijn om opzettelijk de beweging van de ingeschakelde lichten te stoppen voordat ze hun bedrijfsstand hebben bereikt. Als er gevaar bestaat dat andere weggebruikers door de beweging van de lichten worden verblind, mogen deze lichten pas gaan branden nadat zij de bedrijfsstand hebben bereikt.

5.14.5. Wanneer de camoufleervoorziening een temperatuur van - 30 tot + 50°C heeft, moeten de koplampen binnen drie seconden na de eerste bedieningshandeling de bedrijfsstand kunnen bereiken.

5.15. De door de lichten uitgestraalde lichtkleuren ([7]) zijn als volgt:

Grootlichtkoplamp:	wit
Dimlichtkoplamp:	wit
Mistvoorlicht:	wit of selectief geel
Achteruitrijlicht:	wit
Richtingaanwijzer:	ambergeel
Waarschuwingssignaal:	ambergeel
Stoplicht:	rood
Noodstopsignaal:	ambergeel of rood
Waarschuwingssignaal voor een botsing aan de achterkant:	ambergeel
Achterkentekenplaatverlichting:	wit
Breedtelicht:	wit
Achterlicht:	rood
Mistachterlicht:	rood
Parkeerlicht:	wit vooraan, rood achteraan, ambergeel indien samengebouwd met de zijrichtingaanwijzers of de zijmarkeringslichten
Zijmarkeringslicht:	ambergeel, het achterste zijmarkeringslicht mag echter rood zijn als het is gegroepeerd, gecombineerd of samengebouwd met het achterlicht, het achtermarkeringslicht, het mistachterlicht of het stoplicht of als het gegroepeerd is met of een deel van het lichtuitstralende oppervlak gemeen heeft met de achterretroflector

([7]) Het meten van de kleurcoördinaten van het daardoor uitgestraalde licht valt niet onder dit reglement.

Markeringslicht:	wit vooraan, rood achteraan
Dagrijlicht:	wit
Achterretroflector, niet-driehoekig:	rood
Achterretroflector, driehoekig:	rood
Voorretroflector, niet-driehoekig:	identiek aan het invallende licht ([8])
Zijretroflector, niet-driehoekig:	ambergeel, de achterste zijretroflector mag echter rood zijn als hij is gegroepeerd met of een deel van het lichtuitstralende oppervlak gemeen heeft met het achterlicht, het achtermarkeringslicht, het mistachterlicht, het stoplicht, het rode achterste zijmarkeringslicht of de achterretroflector, niet-driehoekig
Hoeklicht:	wit
Opvallende markering:	wit vooraan, wit of geel aan de zijkant, rood of geel aan de achterkant ([9])
Adaptieve koplampsystemen (AFS):	wit
Comfortverlichting:	wit
Manoeuvreerlicht:	wit

5.16. Aantal lichten

5.16.1. Het op het voertuig gemonteerde aantal lichten moet gelijk zijn aan het aantal dat in de individuele specificaties van dit reglement is aangegeven.

5.17. Een licht mag op beweegbare onderdelen worden bevestigd, mits wordt voldaan aan de voorwaarden in de punten 5.18, 5.19 en 5.20.

5.18. Achterlichten, achterrichtingaanwijzers en zowel driehoekige als niet-driehoekige achterretroflectoren mogen alleen in de volgende gevallen op beweegbare onderdelen worden bevestigd:

5.18.1. als de lichten op de beweegbare onderdelen in alle vaste standen van die onderdelen aan alle voor die lichten geldende voorschriften inzake plaats, geometrische zichtbaarheid en colorimetrische en fotometrische eigenschappen voldoen;

5.18.2. indien de in punt 5.18 bedoelde functies door een samenstel van twee met "D" gemarkeerde lichten (cf. punt 2.4.11.1.) worden verkregen, hoeft slechts een van die lichten in alle vaste standen van de beweegbare onderdelen aan de voor die lichten geldende voorschriften inzake plaats, geometrische zichtbaarheid en fotometrische eigenschappen te voldoen,

of

5.18.3. indien extra lichten voor bovengenoemde functies zijn gemonteerd en zijn ingeschakeld, wanneer het beweegbare onderdeel zich in een vaste open stand bevindt, mits die extra lichten voldoen aan alle voorschriften inzake plaats, geometrische zichtbaarheid en fotometrische eigenschappen die gelden voor de lichten die op het beweegbare onderdeel zijn geïnstalleerd.

([8]) Ook witte of kleurloze retroflector genoemd.

([9]) Niets in dit reglement mag de overeenkomstsluitende partijen die dit reglement toepassen, beletten het gebruik van witte opvallende markeringen aan de achterkant op hun grondgebied toe te staan.

5.18.4. Indien de in punt 5.18 bedoelde functies door een onderling afhankelijk lichtsysteem worden verkregen, geldt een van de volgende voorwaarden:

a) is het complete onderling afhankelijke lichtsysteem op het bewegende onderdeel of de bewegende onderdelen gemonteerd, dan moet aan de voorschriften van punt 5.18.1 worden voldaan. Voor bovengenoemde functies mogen echter extra lichten worden ingeschakeld wanneer het beweegbare onderdeel zich in een vaste open stand bevindt, mits die extra lichten voldoen aan alle voorschriften inzake plaats, geometrische zichtbaarheid en colorimetrische en fotometrische eigenschappen die gelden voor de lichten die op het beweegbare onderdeel zijn geïnstalleerd,

of

b) is het onderling afhankelijke lichtsysteem deels op het vaste onderdeel en deels op een beweegbaar onderdeel gemonteerd, met uitzondering van richtingaanwijzers, dan moet(en) het (de) door de aanvrager tijdens de goedkeuringsprocedure van de voorziening gespecificeerde onderling afhankelijke licht(en) in alle vaste standen van het beweegbare onderdeel (de beweegbare onderdelen) aan alle voor die lichten geldende voorschriften inzake plaats, geometrische zichtbaarheid en colorimetrische en fotometrische eigenschappen voldoen.

Aan het voorschrift (de voorschriften) inzake geometrische zichtbaarheid naar binnen wordt geacht te zijn voldaan als dat (die) onderling afhankelijke licht(en), in alle vaste standen van het beweegbare onderdeel (de beweegbare onderdelen), nog steeds voldoet (voldoen) aan de fotometrische waarden die voor de goedkeuring van de voorziening op het gebied van lichtverdeling zijn voorgeschreven.

Voor richtingaanwijzers moet(en) het (de) door de aanvrager tijdens de goedkeuringsprocedure van de voorziening gespecificeerde onderling afhankelijke licht(en) in alle vaste standen van het beweegbare onderdeel (de beweegbare onderdelen) aan alle voor die lichten geldende voorschriften inzake plaats, geometrische zichtbaarheid en colorimetrische fotometrische eigenschappen voldoen. Dit geldt niet wanneer, om aan de geometrische zichtbaarheidshoek te voldoen of deze te vervolledigen, extra lichten worden ingeschakeld wanneer het beweegbare onderdeel zich in een vaste open stand bevindt, mits deze aanvullende lichten aan alle voorschriften inzake plaats en fotometrische en colorimetrische eigenschappen voldoen die gelden voor de op het beweegbare onderdeel geïnstalleerde richtingaanwijzers.

5.19. Wanneer de beweegbare onderdelen zich in een andere stand dan een “normale gebruiksstand” bevinden, mogen de daarop geïnstalleerde voorzieningen geen hinder veroorzaken voor andere weggebruikers.

5.20. Wanneer een licht op een beweegbaar onderdeel is geïnstalleerd en het beweegbare onderdeel zich in de ”normale gebruiksstand(en)” bevindt, moet het licht altijd terugkeren in de stand(en) die overeenkomstig dit reglement door de fabrikant is (zijn) aangegeven. Bij dimlichtkoplampen en mistvoorlichten wordt geacht aan dit voorschrift te zijn voldaan als, wanneer de beweegbare onderdelen tienmaal worden bewogen en weer terugkeren in de normale stand, de hellingshoek van die lichten ten opzichte van hun steun, gemeten na iedere beweging van het beweegbare onderdeel, nooit meer dan 0,15 % van het gemiddelde van de tien gemeten waarden verschilt. Wordt deze waarde overschreden, dan moet elke in punt 6.2.6.1.1 gespecificeerde grenswaarde aan die overschrijding worden aangepast, zodat het toegestane aantal hellingshoeken bij de controle van het voertuig overeenkomstig bijlage 6 wordt verminderd.

5.21. Van het zichtbare oppervlak in de richting van de referentieas van breedte- en achterlichten, voor- en achterrichtingaanwijzers en retroflectoren mag niet meer dan 50% worden verborgen door beweegbare onderdelen, al dan niet met een lichtsignaalvoorziening erop bevestigd, in een vaste stand die verschilt van de “normale gebruiksstand”.

Onder vaste stand van een beweegbaar onderdeel wordt verstaan de door de voertuigfabrikant aangegeven al dan niet vergrendelde stabiele of natuurlijke ruststand(en) van het beweegbare onderdeel.

Indien bovenstaande eis niet praktisch uitvoerbaar is:

5.21.1. moeten aanvullende lichten die aan alle voorschriften inzake plaats, geometrische zichtbaarheid en colorimetrische fotometrische eigenschappen voor bovengenoemde lichten voldoen, ingeschakeld worden wanneer van het zichtbare oppervlak in de richting van de referentieas van deze lichten meer dan 50 % wordt verborgen door het beweegbare onderdeel;

5.21.2. moet een opmerking in het mededelingenformulier (punt 10.1 van bijlage 1) andere instanties ervan op de hoogte stellen dat meer dan 50 % van het zichtbare oppervlak in de richting van de referentieas door bewegende onderdelen kan worden verborgen, en

moet een opschrift in het voertuig de gebruiker ervan op de hoogte stellen dat in (een) bepaalde stand(en) van de beweegbare onderdelen andere weggebruikers moeten worden gewaarschuwd voor de aanwezigheid van het voertuig op de weg, bv. door middel van een gevarendriehoek of andere voorzieningen volgens de nationale wegverkeersvoorschriften.

5.21.3. Punt 5.21.2 is niet van toepassing op retroflectoren.

5.22. Met uitzondering van retroflectoren wordt een licht, ook al is het voorzien van een goedkeuringsmerk, niet als aanwezig beschouwd wanneer het niet in werking kan worden gesteld door louter en alleen een lichtbron en/of een zekering aan te brengen.

5.23. Lichten die zijn goedgekeurd met (een) lichtbron(nen) overeenkomstig VN-Reglement nr. 37 moeten, tenzij die lichtbronnen worden gebruikt als niet-vervangbare lichtbronnen zoals gedefinieerd in punt 2.9.1.2, zo in een voertuig zijn gemonteerd dat de lichtbron zonder deskundige hulp en zonder ander speciaal gereedschap dan dat wat door de fabrikant met het voertuig is geleverd, op de juiste manier kan worden vervangen. Samen met het voertuig moet de voertuigfabrikant een gedetailleerde beschrijving verstrekken van de wijze waarop de lichtbron moet worden vervangen.

5.23.1. In het geval van een lichtbronmodule die een houder bevat voor een goedgekeurde vervangbare lichtbron overeenkomstig reglement nr. 37, moet die lichtbron vervangbaar zijn zoals voorgeschreven in punt 5.23 van dit reglement.

5.24. Een tijdelijke failsafe-vervanging van de lichtsignaalfunctie van een achterlicht is toegestaan, mits de vervangende functie bij een defect qua kleur, hoofdlichtsterkte en plaats vergelijkbaar is met de functie die buiten werking is en mits de vervangende voorziening blijft werken in de oorspronkelijke veiligheidsfunctie. Tijdens de vervanging moet een verklikker op het dashboard (cf. punt 2.3.5.) aangeven dat er een tijdelijke vervanging plaatsvindt en dat reparatie vereist is.

5.25. Wanneer een AFS is geïnstalleerd, moet het gelijkwaardig worden geacht met een paar dimlichtkoplampen en als het een of meer grootlichtfuncties produceert, wordt het gelijkwaardig geacht met een paar grootlichtkoplampen.

5.26. Achterrichtingaanwijzers, achterlichten, stoplichten (behalve stoplichten van categorie S4) en mistachterlichten met variabele lichtsterkteregeling zijn toegestaan als ze gelijktijdig op ten minste een van de volgende externe invloeden reageren: omgevingsverlichting, mist, sneeuw, regen, nevel, stofwolken of vervuiling van het lichtuitstralende oppervlak, op voorwaarde dat bij elke overgang de voorgeschreven lichtsterkteverhouding wordt gehandhaafd. Tijdens de overgang mogen zich geen sterke lichtsterktevariaties voordoen. Stoplichten van categorie S4 mogen een variabele lichtsterkte produceren, onafhankelijk van de andere lichten. De bestuurder mag bovenstaande functies kunnen instellen op de lichtsterkte die bij hun vaste stand hoort en ze opnieuw in hun automatisch variabele stand doen terugkeren.

5.27. Bij voertuigen van de categorieën M en N moet de aanvrager tegenover de voor de typegoedkeuringstests verantwoordelijke technische dienst aantonen dat, wanneer het elektrische systeem van het voertuig onder een constante bedrijfsspanning staat die representatief is voor de door de aanvrager gespecificeerde relevante motorvoertuigcategorie, de elektrische stroomvoorziening voor de in de punten 2.5.1, 2.5.2, 2.5.4, 2.5.6 en 2.5.7 vermelde voorzieningen voldoet aan de volgende bepalingen.

5.27.1. De spanning op de aansluitpunten van voorzieningen die volgens de typegoedkeuringsdocumenten met een speciale voeding of een elektronisch lichtbronregelmechanisme, dan wel in een secondaire bedrijfsmodus of bij een door de aanvrager gevraagde spanning zijn getest, mag niet hoger zijn dan de spanning die bij de goedkeuring voor die voorzieningen of functies was gespecificeerd.

5.27.2. Bij alle wijzen van elektrische stroomvoorziening die niet onder punt 5.27.1 vallen, mag de spanning op de aansluitpunten van de voorziening(en) of functie(s) 6,75 V (6 V-systemen), 13,5 V (12 V-systemen) of 28 V (24 V-systemen) met niet meer dan 3 % overschrijden. Het middel voor het regelen van de spanning op de aansluitpunten van de voorziening kan voor het gemak in de behuizing van de voorziening worden opgenomen.

5.27.3. De bepalingen van de punten 5.27.1 en 5.27.2 zijn niet van toepassing op voorzieningen met een elektronisch lichtbronregelmechanisme dat of een variabele lichtsterkteregeling die deel uitmaakt van de voorziening.

5.27.4. Bij de goedkeuringsdocumenten moet een rapport worden gevoegd met een beschrijving van de methoden die zijn toegepast om de naleving van de voorschriften aan te tonen, en van de verkregen resultaten.

5.28. Algemene bepalingen met betrekking tot de geometrische zichtbaarheid

5.28.1. Binnen de geometrische zichtbaarheidshoeken mag de voortplanting van het licht van geen enkel deel van het zichtbare oppervlak van het licht, waargenomen vanuit het oneindige, worden gehinderd. Er wordt echter geen rekening gehouden met obstakels die al bij de typegoedkeuring van het licht aanwezig waren.

5.28.2. Als de metingen dichter bij het licht worden verricht, moet de waarnemingsrichting evenwijdig worden verschoven om dezelfde nauwkeurigheid te bereiken.

5.28.3. Als na de installatie van het licht gelijk welk deel van het zichtbare oppervlak ervan verborgen wordt door andere delen van het voertuig, moet worden aangetoond dat het niet door obstakels verborgen deel van het licht nog steeds voldoet aan de voor de goedkeuring van de voorziening voorgeschreven fotometrische waarden.

5.28.4. Wanneer de verticale geometrische zichtbaarheidshoek onder het horizontale vlak tot 5° mag worden beperkt (licht minder dan 750 mm boven het wegdek, gemeten volgens de bepalingen van punt 5.8.1), mag het fotometrische meetveld van de gemonteerde optische eenheid tot 5° onder het horizontale vlak worden verlaagd.

5.28.5. Bij een onderling afhankelijk lichtsysteem moet aan de voorschriften inzake geometrische zichtbaarheid worden voldaan wanneer alle onderling afhankelijke lichten van dat systeem tegelijk in werking worden gesteld.

5.29. Een ledmodule hoeft niet vervangbaar te zijn indien dat op het mededelingenformulier van de onderdeeltypegoedkeuring is vermeld.

5.30. Voor alle lichten (voorzieningen) moet, in voorkomend geval, typegoedkeuring zijn verleend krachtens de desbetreffende VN-Reglementen met betrekking tot die voorziening zoals vermeld in de desbetreffende subpunten van punt 6 van dit reglement, wanneer zij op een voertuig worden geïnstalleerd.

5.31. Op krachtens dit reglement goedgekeurde voertuigen geïnstalleerde lichten waarvoor krachtens de VN-Reglementen nrs. 37, 99 of 128 goedkeuring is verleend voor een of meer categorieën vervangbare lichtbronnen, mogen uitsluitend worden voorzien van lichtbronnen die zijn goedgekeurd volgens die lichtbroncategorieën.

Dit voorschrift heeft geen betrekking op lichtbronmodules, ledmodules en niet-vervangbare lichtbronmodules, behalve in gevallen waarin daarvoor goedkeuring moet worden verleend krachtens het toepasselijke VN-Reglement.

5.32. Externe statusindicator

Bij voertuigalarmsystemen (VAS), alarmsystemen (AS) en immobilisatiesystemen is één externe statusindicator toegestaan als:

a) de lichtintensiteit in een willekeurige richting niet hoger ligt dan 0,5 cd;

b) de kleur van het uitgestraalde licht wit, rood of ambergeel is;

c) de oppervlakte van het zichtbare oppervlak niet groter is dan 20 cm^2.

Bij voertuigalarmsystemen (VAS), alarmsystemen (AS) en immobilisatiesystemen zijn twee externe statusindicatoren toegestaan op een voertuig op voorwaarde dat het zichtbare oppervlak niet groter is dan 10 cm^2 per indicator.

5.33. Een krachtens eerdere wijzigingenreeksen van VN-Reglement nr. 148 en/of 149 en/of 150 goedgekeurd type voorziening wordt geacht gelijkwaardig te zijn aan een krachtens de meest recente wijzigingenreeks van het desbetreffende reglement, VN-Reglement nr. 148 en/of 149 en/of 150 goedgekeurd type als de wijzigingsindexen (zoals gedefinieerd in punt 2.1.6.) met betrekking tot elk afzonderlijke licht (en elke functie ervan) niet van elkaar verschillen. In dat geval mag een dergelijke voorziening op het voertuig worden gemonteerd zonder dat de typegoedkeuringsdocumenten en de opschriften van de voorziening hoeven te worden bijgewerkt.

5.34. Het gebruik van lichten die zijn goedgekeurd voor en zijn uitgerust met vervangende ledlichtbron(nen) is uitsluitend toegestaan indien de in punt 3.2.8. bedoelde verklaring aanwezig en positief is.

Om te verifiëren dat die verklaring is nageleefd, moet zowel bij de typegoedkeuring als bij de verificatie van de conformiteit van de productie de aanwezigheid van de aanduiding op de lichten met betrekking tot het gebruik van vervangende ledlichtbron(nen) worden gecontroleerd.

6. INDIVIDUELE SPECIFICATIES

6.1. Grootlichtkoplamp (VN-Reglementen nrs. 98, 112 of 149)

6.1.1. Aanwezigheid

Verplicht op motorvoertuigen. Verboden op aanhangwagens.

6.1.2. Aantal

Twee of vier, met typegoedkeuring overeenkomstig

(a) VN-Reglement nr. 98 of 112, met uitzondering van koplampen van klasse A,

of

(b) VN-Reglement nr. 149, uitsluitend koplampen van klasse B en D.

Bij voertuigen van categorie N_3: er mogen twee extra grootlichtkoplampen worden geïnstalleerd.

Wanneer een voertuig met vier camoufleerbare koplampen is uitgerust, is de installatie van twee extra koplampen alleen toegestaan om bij daglicht onderbroken lichtsignalen te geven door ze met korte tussenpozen aan en uit te schakelen (cf. punt 5.12).

6.1.3. Opstelling

Geen bijzondere specificaties.

6.1.4. Plaats

6.1.4.1. In de breedte: geen bijzondere specificaties.

6.1.4.2. In de hoogte: geen bijzondere specificaties.

6.1.4.3. In de lengte: aan de voorkant van het voertuig. Aan dit voorschrift moet worden geacht te zijn voldaan wanneer het direct uitgestraalde of indirect via de voorzieningen voor indirect zicht en/of andere weerkaatsende oppervlakken van het voertuig weerkaatste licht geen hinder veroorzaakt voor de bestuurder.

6.1.5. Geometrische zichtbaarheid

De zichtbaarheid van het verlichtingsoppervlak, ook in velden die niet verlicht lijken in de betrokken waarnemingsrichting, moet zijn gewaarborgd binnen een divergerende ruimte begrensd door beschrijvende lijnen die de omtrek van het verlichtingsoppervlak raken en met de referentieas van de koplamp een hoek van ten minste 5° maken. De oorsprong van de geometrische zichtbaarheidshoeken is de omtrek van de projectie van het verlichtingsoppervlak op een dwarsvlak dat aan het voorste deel van de lens van het koplamp raakt.

6.1.6. Oriëntatie

Naar voren.

Aan weerskanten van het voertuig mag niet meer dan één grootlichtkoplamp meedraaien om bochtverlichting te produceren.

6.1.7. Elektrische aansluitingen

6.1.7.1. Behalve wanneer zij worden gebruikt om met korte tussenpozen onderbroken lichtsignalen te geven, mogen de grootlichtkoplampen alleen worden ingeschakeld wanneer de dimlichtkoplampen handmatig worden geactiveerd of de omstandigheden voor de automatische inschakeling van dimlichtkoplampen zich voordoen. Dienovereenkomstig moeten de grootlichtkoplampen automatisch worden uitgeschakeld wanneer de dimlichtkoplampen handmatig gedeactiveerd worden of de omstandigheden voor de automatische inschakeling van dimlichtkoplampen zich niet langer voordoen.

6.1.7.2. De in- en uitschakeling van de grootlichtkoplampen mag automatisch worden geregeld, waarbij de besturingssignalen worden geproduceerd door een sensorsysteem dat in staat is om de volgende inputs te herkennen en erop te reageren:

a) omgevingslichtomstandigheden;

b) door verlichtingsvoorzieningen en lichtsignaalvoorzieningen aan de voorkant van tegenliggers uitgestraald licht;

c) door lichtsignaalvoorzieningen aan de achterkant van voorliggers uitgestraald licht.

Aanvullende sensorfuncties ter verbetering van de prestaties zijn toegestaan.

Voor de toepassing van dit punt wordt verstaan onder ”voertuigen”: voertuigen van de categorieën L, M, N, O, T en fietsen, die zijn uitgerust met retroflectoren en verlichtings- en lichtsignaalvoorzieningen die zijn ingeschakeld.

6.1.7.3. Het moet altijd mogelijk zijn om de grootlichtkoplampen handmatig in en uit te schakelen en om de automatische besturing van de grootlichtkoplampen handmatig te deactiveren.

Bovendien moet het uitschakelen van de grootlichtkoplampen en de deactivering van de automatische besturing ervan kunnen gebeuren door middel van eenvoudige en directe handmatige besturing; het gebruik van submenu’s is niet toegestaan.

6.1.7.4. De grootlichtkoplampen mogen tegelijk of paarsgewijs worden ingeschakeld. Indien de twee extra grootlichtkoplampen zijn geïnstalleerd die overeenkomstig punt 6.1.2 alleen bij voertuigen van categorie N_3 zijn toegestaan, mogen niet meer dan twee paar tegelijk worden ontstoken. Om van dimlicht naar grootlicht over te gaan, moet ten minste één paar grootlichtkoplampen worden ingeschakeld. Om van grootlicht naar dimlicht over te gaan, moeten alle grootlichtkoplampen tegelijk worden uitgeschakeld.

6.1.7.5. De dimlichten mogen tegelijk met de grootlichten ingeschakeld blijven.

6.1.7.6. Wanneer vier camoufleerbare koplampen zijn gemonteerd, moet in hun opstaande positie de gelijktijdige werking van alle eventueel gemonteerde extra koplampen onmogelijk zijn indien deze laatste bedoeld zijn om bij daglicht onderbroken lichtsignalen te geven door ze met korte tussenpozen in en uit te schakelen (cf. punt 5.12).

6.1.8. Verklikker

Inschakelverklikker verplicht.

6.1.8.1. Indien de grootlichtkoplampen automatisch worden bestuurd zoals beschreven in punt 6.1.7.1, moet de bestuurder een melding ontvangen dat de automatische besturing van de grootlichtkoplampen is geactiveerd. Die informatie moet zichtbaar blijven zolang de automatische besturing geactiveerd is.

6.1.9. Andere voorschriften

6.1.9.1. De totale maximumlichtsterkte van de grootlichtkoplampen die tegelijk kunnen worden ontstoken, mag niet meer bedragen dan 430 000 cd, wat overeenkomt met een referentiewaarde 100.

6.1.9.2. Deze maximumlichtsterkte wordt verkregen door de afzonderlijke referentiewaarden die op de verschillende koplampen zijn aangegeven, op te tellen. Aan elke koplamp met het opschrift "R" of "CR" moet de referentiewaarde 10 worden gegeven.

6.1.9.3. Automatische in- en uitschakeling van de grootlichtkoplampen

6.1.9.3.1. Het sensorsysteem dat wordt gebruikt voor de automatische in- en uitschakeling van de grootlichtkoplampen zoals beschreven in punt 6.1.7.1 moet voldoen aan de volgende voorschriften:

6.1.9.3.1.1. De grenswaarden van de minimumvelden waarbinnen de sensor in staat is door andere voertuigen uitgestraald licht zoals gedefinieerd in punt 6.1.7.1 op te merken, zijn bepaald door de hieronder vermelde hoeken.

6.1.9.3.1.1.1. Horizontale hoeken: 15° links en 15° rechts.

Verticale hoeken:

Opwaartse hoek	5°		
Montagehoogte van de sensor (middelpunt van de sensoropening boven het wegdek)	lager dan 2 m	tussen 1,5 m en 2,5 m	hoger dan 2,0 m
Neerwaartse hoek	2°	2° tot en met 5°	5°

Deze hoeken worden gemeten vanaf het middelpunt van de sensoropening ten opzichte van een horizontale rechte lijn door het middelpunt en evenwijdig aan het middenlangsvlak van het voertuig.

6.1.9.3.1.2. Het sensorsysteem moet op een rechte en vlakke weg het volgende kunnen opmerken:

a) een tegenliggend motorvoertuig op een afstand van ten minste 400 m;

b) een voorliggend(e) motorvoertuig of voertuig-aanhangwagencombinatie op een afstand van ten minste 100 m;

c) een tegenliggende fiets op een afstand van ten minste 75 m indien de fiets verlicht is met een wit licht met een lichtsterkte van 150 cd en een lichtuitstralend oppervlak van 10 ± 3 cm^2 dat zich 0,8 m boven het wegdek bevindt.

Om de naleving van a) en b) te controleren, moeten de breedte- en achterlichten (indien van toepassing) en de dimlichtkoplampen van voor- en tegenliggende motorvoertuigen (of voertuig-aanhangwagencombinaties) zijn ingeschakeld.

6.1.9.3.2. De overgang van grootlicht naar dimlicht en andersom volgens de in punt 6.1.7.1 vermeld voorwaarden mag automatisch gebeuren en mag geen hinder, afleiding of verblinding veroorzaken.

6.1.9.3.3. De algehele prestatie van de automatische besturing moet worden gecontroleerd door:

6.1.9.3.3.1. simulatie of andere verificatiemiddelen die door de typegoedkeuringsinstantie zijn aanvaard, zoals verstrekt door de aanvrager;

6.1.9.3.3.2. een testrit volgens punt 1 van bijlage 12. De prestatie van de automatische besturing wordt gedocumenteerd en aan de hand van de beschrijving van de aanvrager gecontroleerd. Eventuele duidelijke storingen moeten worden betwist (bv. buitensporige hoekbeweging of flikkering).

6.1.9.3.4. De besturing van de grootlichtkoplampen mag zodanig zijn dat de grootlichtkoplampen alleen automatisch worden ingeschakeld wanneer:

a) er geen voertuigen zoals bedoeld in punt 6.1.7.1 worden opgemerkt binnen de in de punten 6.1.9.3.1.1 en 6.1.9.3.1.2 bepaalde velden en afstanden, en

b) het niveau van de opgemerkte omgevingsverlichting is zoals voorgeschreven in punt 6.1.9.3.5.

6.1.9.3.5. Indien de inschakeling van de grootlichtkoplampen automatisch gebeurt, moeten zij automatisch worden uitgeschakeld wanneer tegen- of voorliggers zoals bedoeld in punt 6.1.7.1 binnen de in de punten 6.1.9.3.1.1 en 6.1.9.3.1.2 bepaalde velden en afstanden worden opgemerkt.

Bovendien moeten zij automatisch worden uitgeschakeld wanneer de lichtsterkte van de omgevingsverlichting meer dan 7 000 lx bedraagt.

De naleving van dit voorschrift moet door de aanvrager worden aangetoond door simulatie of met andere verificatiemiddelen die door de typegoedkeuringsinstantie worden aanvaard. Indien nodig moet de verlichtingssterkte op een horizontaal oppervlak worden gemeten met een cosinusgecorrigeerde sensor op dezelfde hoogte als de montagepositie van de sensor op het voertuig. Dit mag door de fabrikant worden aangetoond met afdoende bewijsmateriaal of met andere middelen die door de typegoedkeuringsinstantie worden aanvaard.

6.2. Dimlichtkoplamp (VN-Reglementen nrs. 98, 112 of 149)

6.2.1. Aanwezigheid

Verplicht op motorvoertuigen. Verboden op aanhangwagens.

6.2.2. Aantal

Twee, met typegoedkeuring overeenkomstig

a) VN-Reglement nr. 98 of 112, met uitzondering van koplampen van klasse A,

of

b) VN-Reglement 149, uitsluitend koplampen van klasse B en D.

6.2.3. Opstelling

Geen bijzondere voorschriften.

6.2.4. Plaats

6.2.4.1. In de breedte: de verst van het middenlangsvlak van het voertuig verwijderde rand van het zichtbare oppervlak in de richting van de referentieas mag zich niet meer dan 400 mm van de buitenste rand van het voertuig bevinden.

De binnenranden van de zichtbare oppervlakken in de richting van de referentieassen mogen niet minder dan 600 mm van elkaar verwijderd zijn. Dit geldt echter niet voor voertuigen van de categorieën M_1 en N_1; bij alle andere categorieën motorvoertuigen mag deze afstand worden beperkt tot 400 mm wanneer de totale breedte van het voertuig minder dan 1 300 mm bedraagt.

6.2.4.2. In de hoogte: Minimaal 500 mm en maximaal 1 200 mm boven het wegdek. Bij voertuigen van categorie N_2G, N_3G, M_2G, M_3G (terreinvoertuigen) ([10]) mag de maximumhoogte tot 1 500 mm worden vergroot.

6.2.4.3. In de lengte: aan de voorzijde van het voertuig. Aan dit voorschrift wordt geacht te zijn voldaan wanneer het direct uitgestraalde of indirect via de voorzieningen voor indirect zicht en/of andere weerkaatsende oppervlakken van het voertuig weerkaatste licht geen hinder veroorzaakt voor de bestuurder.

6.2.5. Geometrische zichtbaarheid

Bepaald door de hoeken α en β, zoals gespecificeerd in punt 2.10.7:

α = 15° naar boven en 10° naar beneden,

ß = 45° naar buiten en 10° naar binnen.

Scheidingselementen of andere uitrustingsstukken in de nabijheid van de koplamp mogen geen secundaire effecten veroorzaken die andere weggebruikers hinderen.

6.2.6. Oriëntatie

Naar voren.

6.2.6.1. Verticale oriëntatie

6.2.6.1.1. De bij het onbeladen voertuig met één persoon op de bestuurdersstoel in te stellen initiële neerwaartse helling van de licht-donkergrens van de dimlichtbundel moet door de fabrikant tot op 0,1 % nauwkeurig worden gespecificeerd en door middel van het in bijlage 7 afgebeelde symbool goed leesbaar en onuitwisbaar op elk voertuig dicht bij elke koplamp of bij het gegevensplaatje van de fabrikant worden aangegeven.

De waarde van de aangegeven neerwaartse helling moet overeenkomstig punt 6.2.6.1.2 worden vastgesteld.

6.2.6.1.2. Afhankelijk van de montagehoogte in meters (h) van de onderrand van het zichtbare oppervlak in de richting van de referentieas van de dimlichtkoplamp, gemeten bij het onbeladen voertuig, moet de verticale helling van de licht-donkergrens van de dimlichtbundel onder alle in bijlage 5 beschreven statische toestanden binnen de volgende grenswaarden blijven en moet de begininstelling de volgende waarden hebben:

$h < 0{,}8$

Grenswaarden:	tussen - 0,5 en - 2,5 %
Begininstelling:	tussen - 1,0 en - 1,5 %

$0{,}8 < h < 1{,}0$

Grenswaarden:	tussen - 0,5 en - 2,5 %.
Begininstelling:	tussen - 1,0 en - 1,5 %

of, naar keuze van de voertuigfabrikant,

Grenswaarden:	tussen - 1,0 en - 3,0 %
Begininstelling:	tussen - 1,5 en - 2,0 %

In dit geval moet in de aanvraag voor typegoedkeuring van het voertuig informatie worden verstrekt over welke van de twee mogelijkheden moet worden toegepast.

([10]) Zoals gedefinieerd in de Geconsolideerde Resolutie betreffende de constructie van voertuigen (R.E.3), document ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, punt 2 – www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html

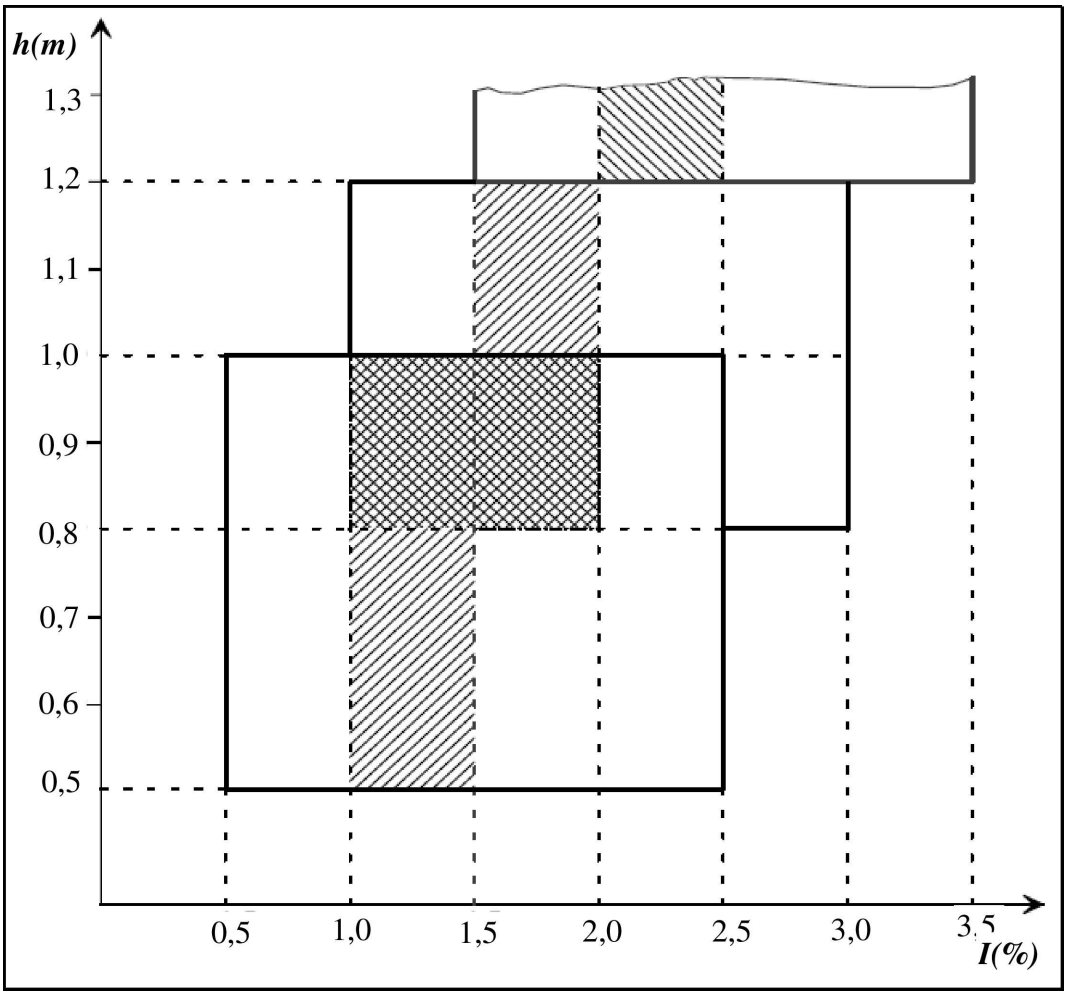
h > 1,0

Grenswaarden:	tussen - 1,0 en - 3,0 %
Begininstelling:	tussen - 1,5 en - 2,0 %

Bovengenoemde grenswaarden en begininstellingen zijn in het onderstaande diagram samengevat.

Bij voertuigen van categorie N_3G (terreinvoertuigen) waarbij de koplichten op meer dan 1 200 mm hoogte zijn geplaatst, liggen de grenswaarden voor de verticale helling van de scheidingslijn tussen: - 1,5 en - 3,5 %.

De begininstelling moet tussen - 2 en - 2,5 % liggen.



6.2.6.2. Niveauregeling voor de koplampen

6.2.6.2.1. Indien een niveauregeling nodig is om aan de voorschriften van de punten 6.2.6.1.1 en 6.2.6.1.2 te voldoen, moet deze automatisch zijn.

6.2.6.2.2. Voorzieningen die continu of niet-continu handmatig worden versteld, zijn echter toegestaan indien zij een stopstand hebben waarin de koplampen met de gebruikelijke stelschroeven of dergelijke weer in de begininstelling kunnen worden gebracht zoals gedefinieerd in punt 6.2.6.1.1.

Deze handmatig verstelbare niveauregelingen moeten vanaf de bestuurdersstoel kunnen worden bediend.

Continu verstelbare niveauregelingen moeten referentiemarkeringen hebben die de beladingstoestanden aangeven waarbij de dimlichtbundel moet worden bijgesteld.

Het aantal standen van niet-continu verstelbare voorzieningen moet zo zijn dat in alle in bijlage 5 gedefinieerde beladingstoestanden aan de in punt 6.2.6.1.2 voorgeschreven waarden wordt voldaan.

Ook voor deze voorzieningen moeten de in bijlage 5 aangegeven beladingstoestanden waarbij bijstelling van de dimlichtbundel noodzakelijk is, bij het bedieningsorgaan van de voorziening duidelijk worden vermeld (cf. bijlage 8).

6.2.6.2.3. Bij een defect van de in de punten 6.2.6.2.1 en 6.2.6.2.2 beschreven voorzieningen mag de dimlichtbundel geen stand aannemen waarin de helling van de licht-donkergrens kleiner is dan op het ogenblik dat het defect zich voordeed.

6.2.6.3. Meetprocedure

6.2.6.3.1. Na afstelling van de begininstelling moet de verticale helling van de dimlichtbundel, uitgedrukt in %, worden gemeten in statische toestand in alle in bijlage 5 gedefinieerde beladingstoestanden.

6.2.6.3.2. De meting van de verandering van de helling van de dimlichtbundel als functie van de belading moet worden uitgevoerd volgens de in bijlage 6 beschreven testprocedure.

6.2.6.4. Horizontale oriëntatie

De horizontale oriëntatie van een van beide of van beide dimlichtkoplampen mag worden veranderd om bochtverlichting te produceren, mits de knik in de elleboog van de licht-donkergrens de trajectlijn van het zwaartepunt van het voertuig niet snijdt op afstanden van de voorkant van het voertuig groter dan 100 keer de montagehoogte van de respectieve dimlichtkoplampen wanneer de gehele dimlichtbundel of de knik in de elleboog van de licht-donkergrens wordt verplaatst.

6.2.7. Elektrische aansluitingen

6.2.7.1. Wanneer van grootlicht naar dimlicht wordt overgegaan, moeten alle grootlichten tegelijk worden uitgeschakeld.

6.2.7.2. Het dimlicht mag tegelijk met het grootlicht ingeschakeld blijven.

6.2.7.3. Bij dimlichtkoplampen die voldoen aan VN-Reglement nr. 98 of 149, moeten de gasontladingslichtbronnen ingeschakeld blijven wanneer het grootlicht brandt.

6.2.7.4. Eén aanvullende lichtbron of een of meer ledmodules, geplaatst binnen de dimlichtkoplampen of in een licht (met uitzondering van de grootlichtkoplamp), gegroepeerd of samengebouwd met de respectieve dimlichtkoplampen, mogen worden geactiveerd om bochtverlichting te produceren, mits de horizontale kromtestraal van het traject van het zwaartepunt van het voertuig 500 m of minder bedraagt. Dit mag door de fabrikant met een berekening worden aangetoond of met andere middelen die door de typegoedkeuringsinstantie worden aanvaard.

6.2.7.5. Dimlichtkoplampen mogen automatisch worden in- en uitgeschakeld. Het moet echter altijd mogelijk zijn deze dimlichtkoplampen handmatig in- en uit te schakelen.

6.2.7.6. De dimlichtkoplampen moeten automatisch worden in- en uitgeschakeld naargelang de omgevingslichtomstandigheden (bv. inschakelen bij nachtelijke rijomstandigheden, in tunnels enz.) volgens de voorschriften van bijlage 13.

6.2.7.7. Onverminderd punt 6.2.7.6 mogen de dimlichtkoplampen automatisch worden in- en uitgeschakeld naargelang andere factoren zoals tijds- of omgevingsomstandigheden (bv. tijdstip van de dag, voertuiglokalisatie, regen, mist enz.).

6.2.8. Verklikker

6.2.8.1. Verklikker facultatief

6.2.8.2. Een visuele verklikker, al dan niet knipperend, is verplicht:

a) wanneer de volledige lichtbundel of de knik in de elleboog van de licht-donkergrens wordt verplaatst om bochtverlichting te produceren, of

b) als een of meer ledmodules worden gebruikt om de hoofddimlichtbundel te produceren, tenzij zij zodanig zijn bedraad dat bij een defect van een ervan alle ledmodules gaan doven.

Hij wordt geactiveerd:

a) wanneer de verplaatsing van de knik in de elleboog van de licht-donkergrens niet goed functioneert, of

b) in het geval van een defect van een van de ledmodules die worden gebruikt om de hoofddimlichtbundel te produceren, tenzij zij zodanig zijn bedraad dat bij een defect van een ervan alle ledmodules gaan doven.

Hij moet geactiveerd blijven zolang de storing aanwezig is. Hij mag tijdelijk worden gedeactiveerd, maar moet opnieuw worden geactiveerd wanneer de voorziening die het aandrijfsysteem start en stopt, wordt in- en uitgeschakeld.

6.2.9. Andere voorschriften

De voorschriften van punt 5.5.2 zijn niet van toepassing op dimlichtkoplampen.

Dimlichtkoplampen met een lichtbron of een of meer ledmodules die de hoofddimlichtbundel produceren en die een totale objectieve lichtstroom van meer dan 2 000 lumen hebben, mogen alleen worden geïnstalleerd in combinatie met (een) schoonmaakvoorziening(en) voor koplampen overeenkomstig VN-Reglement nr. 45 ([11]).

Wat de verticale helling betreft, zijn de bepalingen van punt 6.2.6.2.2 niet van toepassing op dimlichtkoplampen met een lichtbron of een of meer ledmodules die de hoofddimlichtbundel produceren en een objectieve lichtstroom van meer dan 2 000 lumen hebben.

Bij gloeilampen waarvoor meer dan één testspanning is aangegeven, geldt de objectieve lichtstroom die de hoofddimlichtbundel produceert, zoals vermeld in het mededelingenformulier voor de typegoedkeuring van de voorziening.

Bij met een goedgekeurde lichtbron uitgeruste dimlichtkoplampen is de toepasselijke objectieve lichtstroom de waarde bij de desbetreffende testspanning zoals vermeld op het desbetreffende gegevensblad van het reglement krachtens welke goedkeuring voor de toegepaste lichtbron was verleend, zonder de op dit gegevensblad gespecificeerde toleranties van de objectieve lichtstroom in aanmerking te nemen.

Alleen dimlichtkoplampen die voldoen aan VN-Reglement nr. 98, 112 of 149, mogen worden gebruikt om bochtverlichting te produceren.

Indien bochtverlichting wordt geproduceerd door een horizontale beweging van de hele lichtbundel of van de knik in de elleboog van de licht-donkergrens, mag deze alleen worden ingeschakeld als het voertuig vooruitrijdt; dit geldt niet wanneer bochtverlichting wordt geproduceerd voor een rechtse bocht bij rechtsrijdend verkeer (een linkse bocht bij linksrijdend verkeer).

6.3. Mistvoorlicht (VN-Reglement nr. 19 of 149)

6.3.1. Aanwezigheid

Facultatief op motorvoertuigen. Verboden op aanhangwagens.

([11]) Partijen bij de respectieve VN-Reglementen kunnen het gebruik van mechanische schoonmaaksystemen verder verbieden wanneer koplampen met kunststoflenzen (met het opschrift "PL") worden geïnstalleerd.

6.3.2. Aantal

Twee, die voldoen aan de voorschriften van wijzingenreeks 03 en latere reeksen van VN-Reglement nr. 19 of de voorschriften van VN-Reglement nr. 149.

6.3.3. Opstelling

Geen bijzondere voorschriften.

6.3.4. Plaats

6.3.4.1. In de breedte: het verst van het middenlangsvlak van het voertuig verwijderde punt op het zichtbare oppervlak in de richting van de referentieas mag zich niet meer dan 400 mm van de buitenste rand van het voertuig bevinden.

6.3.4.2. In de hoogte:

minimum: 250 mm boven het wegdek.

maximum: bij voertuigen van categorieën M_1 en N_1: 800 mm boven het wegdek;

bij alle andere categorieën, met uitzondering van voertuigen van categorie N_3G (terreinvoertuigen) ([12]): 1 200 mm boven het wegdek;

bij voertuigen van categorie N_3G: de maximumhoogte mag tot 1 500 mm worden verhoogd.

Geen enkel punt op het zichtbare oppervlak in de richting van de referentieas mag hoger zijn dan het hoogste punt op het zichtbare oppervlak in de richting van de referentieas van de dimlichtkoplamp.

6.3.4.3. In de lengte: aan de voorzijde van het voertuig. Aan dit voorschrift wordt geacht te zijn voldaan wanneer het direct uitgestraalde of indirect via de voorzieningen voor indirect zicht en/of andere weerkaatsende oppervlakken van het voertuig weerkaatste licht geen hinder veroorzaakt voor de bestuurder.

6.3.5. Geometrische zichtbaarheid

Bepaald door de hoeken α en β, zoals gespecificeerd in punt 2.10.7:

α = 5° naar boven en naar beneden,

ß = 45° naar buiten en 10° naar binnen.

Afschermplaten of andere uitrustingsstukken in de nabijheid van het mistvoorlicht mogen geen secundaire effecten veroorzaken die andere weggebruikers hinderen ([13]).

6.3.6. Oriëntatie

Naar voren.

6.3.6.1. Verticale oriëntatie

6.3.6.1.1. Bij mistvoorlichten van klasse B moet de bij het onbeladen voertuig met één persoon op de bestuurdersstoel in te stellen verticale helling van de licht-donkergrens - 1,5 % of minder bedragen. [13]

([12]) Zoals gedefinieerd in de Geconsolideerde Resolutie betreffende de constructie van voertuigen (R.E.3), document ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, punt 2 – www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html

([13]) Voor nieuwe voertuigtypen die niet aan deze bepaling voldoen, kan goedkeuring worden verleend tot 18 maanden na de inwerkingtreding van supplement 4 op wijzigingenreeks 03.

6.3.6.1.2. Bij mistvoorlichten van klasse F3:

6.3.6.1.2.1. indien de totale objectieve lichtstroom van de lichtbron voor elk mistvoorlicht niet meer dan 2 000 lumens bedraagt:

6.3.6.1.2.1.1. de bij het onbeladen voertuig met één persoon op de bestuurdersstoel in te stellen verticale helling van de licht-donkergrens bedraagt -1,0 % of minder;

6.3.6.1.2.2. indien de totale objectieve lichtstroom van de lichtbron meer dan 2 000 lumens bedraagt:

6.3.6.1.2.2.1. afhankelijk van de montagehoogte in meters (h) van de onderrand van het zichtbare oppervlak in de richting van de referentieas van het mistvoorlicht, gemeten bij het onbeladen voertuig, moet de verticale helling van de licht-donkergrens onder alle in bijlage 5 beschreven statische toestanden binnen de volgende waarden blijven:

$h \leq 0,8$

Grenswaarden:	tussen - 1,0 en - 3,0 %
Begininstelling:	tussen - 1,5 en - 2,0 %

$h > 0,8$

Grenswaarden:	tussen - 1,5 en - 3,5 %
Begininstelling:	tussen - 2,0 en - 2,5 %

6.3.6.1.2.2.2. de bij het onbeladen voertuig met één persoon op de bestuurdersstoel in te stellen initiële neerwaartse helling van de licht-donkergrens moet door de fabrikant tot op één decimaal nauwkeurig worden gespecificeerd en door middel van het in bijlage 7 afgebeelde symbool goed leesbaar en onuitwisbaar op elk voertuig dicht bij elk mistvoorlicht of bij het gegevensplaatje van de fabrikant of in combinatie met de in punt 6.2.6.1.1 bedoelde vermelding worden aangegeven. De waarde van de aangegeven neerwaartse helling moet overeenkomstig punt 6.3.6.1.2.2.1 worden vastgesteld.

6.3.6.2. Niveauregeling mistvoorlicht

6.3.6.2.1. Wanneer voor een mistvoorlicht dat onafhankelijk is of met andere koplamp- en lichtsignaalfuncties is gegroepeerd, een niveauregeling is gemonteerd, moet deze zo zijn dat de verticale helling onder alle statische beladingstoestanden van bijlage 5 binnen de in punt 6.3.6.1.2.2.1 voorgeschreven grenswaarden blijft.

6.3.6.2.2. Indien het mistvoorlicht van klasse F3 deel uitmaakt van de dimlichtkoplamp of van een AFS, zijn de voorschriften van punt 6.2.6 van toepassing wanneer de mistvoorlichtbundel als onderdeel van de dimlichtbundel wordt gebruikt.

In dit geval mogen de in punt 6.2.6 gedefinieerde grenswaarden voor de niveauregeling ook worden toegepast wanneer dit mistvoorlicht als zodanig wordt gebruikt.

6.3.6.2.3. De niveauregeling kan ook worden gebruikt om de helling van de mistvoorlichtbundel automatisch aan de heersende omgevingsomstandigheden aan te passen, op voorwaarde dat de in punt 6.3.6.1.2.2.1 gespecificeerde grenswaarden voor de neerwaartse helling niet worden overschreden.

6.3.6.2.4. Bij een defect van de niveauregeling mag de mistvoorlichtbundel geen stand aannemen waarin de helling van de licht-donkergrens kleiner is dan op het ogenblik dat het defect zich voordeed.

6.3.7. Elektrische aansluitingen

De mistvoorlichten moeten onafhankelijk van het groot licht, het dimlicht en/of een combinatie groot licht/dimlicht kunnen worden in- en uitgeschakeld, tenzij:

a) de mistvoorlichten worden gebruikt als onderdeel van een andere verlichtingsfunctie in een AFS; het inschakelen van de mistvoorlichtfunctie moet echter voorrang hebben op de functie waarvoor de mistvoorlichten een deel van het licht produceren, of

b) de mistvoorlichten niet tegelijkertijd kunnen worden ingeschakeld met andere lichten waarmee zij zijn samengebouwd, zoals aangegeven door het desbetreffende symbool ("/") volgens punt 10.1 van bijlage 1 bij VN-Reglement nr. 19 of punt 9.5.1. van bijlage 1 bij VN-Reglement nr. 149.

6.3.8. Verklikker

Inschakelverklikker verplicht. Een onafhankelijk niet-knipperend waarschuwingslicht.

6.3.9. Andere voorschriften

In het geval van een positieve indicatie in het mededelingenformulier in bijlage 1 bij VN-Reglement nr. 19 of in bijlage 1 bij VN-Reglement nr. 149 mogen de afstelling en de lichtsterkte van de mistvoorlichtbundel van klasse F3 automatisch aan de heersende omgevingsomstandigheden worden aangepast. Eventuele variaties van de lichtsterkte of de afstelling moeten automatisch worden uitgevoerd en zodanig dat noch de bestuurder, noch andere weggebruikers worden gehinderd.

6.4. Achteruitrijlicht (VN-Reglement nr. 23 of 148)

6.4.1. Aanwezigheid

Verplicht op motorvoertuigen en aanhangwagens van de categorieën O_2, O_3 en O_4. Facultatief op aanhangwagens van categorie O_1.

6.4.2. Aantal

6.4.2.1. Eén voorziening is verplicht en een tweede facultatief op motorvoertuigen van categorie M_1 en op alle andere voertuigen die niet meer dan 6 000 mm lang zijn.

6.4.2.2. Twee voorzieningen zijn verplicht en twee facultatief op alle voertuigen met een lengte van meer dan 6 000 mm, met uitzondering van voertuigen van categorie M_1.

6.4.3. Opstelling

Geen bijzondere voorschriften.

6.4.4. Plaats

6.4.4.1. In de breedte: geen bijzondere voorschriften.

6.4.4.2. In de hoogte: ten minste 250 mm en ten hoogste 1 200 mm boven het wegdek. Bij voertuigen van categorie N_2G, N_3G, M_2G, M_3G (terreinvoertuigen) mag de maximumhoogte tot 1 400 mm worden verhoogd.

6.4.4.3. In de lengte: aan de achterkant van het voertuig.

De twee in punt 6.4.2.2 genoemde facultatieve voorzieningen mogen in voorkomend geval evenwel aan de zijkant van het voertuig worden gemonteerd, mits aan de voorschriften van de punten 6.4.5.2 en 6.4.6.2 is voldaan.

6.4.5. Geometrische zichtbaarheid

6.4.5.1. Aan de achterkant van het voertuig gemonteerde voorzieningen:

bepaald door de hoeken α en β, zoals aangegeven in punt 2.10.7:

α = 15° naar boven en 5° naar beneden,

β = 45° naar rechts en naar links indien er slechts één voorziening is,

45° naar buiten en 30° naar binnen als er twee zijn.

6.4.5.2. De twee in punt 6.4.2.2 genoemde facultatieve voorzieningen indien zij aan de zijkant van het voertuig zijn geplaatst.

de geometrische zichtbaarheid wordt geacht te zijn gewaarborgd wanneer de referentieas van de desbetreffende voorziening naar buiten is gericht met een hoek β van niet meer dan 15° ten opzichte van het middenlangsvlak van het voertuig. De verticale instelling van de twee facultatieve voorzieningen mag naar voren zijn gericht.

6.4.6. Oriëntatie

6.4.6.1. Naar achteren

6.4.6.2. Indien de twee in punt 6.4.2.2 genoemde facultatieve voorzieningen aan de zijkant van het voertuig zijn geplaatst, zijn bovendien de voorschriften van punt 6.4.5.2 van toepassing.

6.4.7. Elektrische aansluitingen

6.4.7.1. Deze moeten zo zijn dat het licht alleen kan worden ingeschakeld als de achteruitversnelling is ingeschakeld en het bedieningsorgaan voor het starten en stoppen van het aandrijfsysteem zich in een zodanige stand bevindt dat het aandrijfsysteem kan draaien. Het licht mag niet ingeschakeld worden of blijven als aan een van bovengenoemde voorwaarden niet is voldaan.

6.4.7.2. De elektrische aansluitingen moeten bovendien zo zijn dat de twee in punt 6.4.2.2 genoemde facultatieve voorzieningen alleen kunnen worden ingeschakeld als de in punt 5.11 bedoelde lichten zijn ingeschakeld.

De voorzieningen aan de zijkant van het voertuig mogen worden ingeschakeld voor langzame manoeuvres in voorwaartse richting van het voertuig tot 15 km/u, mits de volgende voorwaarden zijn vervuld:

a) de voorzieningen moeten met een afzonderlijke schakelaar handmatig in- en uitgeschakeld worden;

b) indien zij op die manier zijn ingeschakeld, mogen zij aan blijven nadat de achteruitversnelling is uitgeschakeld;

c) ze moeten automatisch worden uitgeschakeld zodra de voorwaartse snelheid van het voertuig meer dan 15 km/u bedraagt, ongeacht de stand van de afzonderlijke schakelaar; in dit geval moeten ze uitgeschakeld blijven tot ze opnieuw opzettelijk worden ingeschakeld.

6.4.8. Verklikker

Verklikker facultatief.

6.4.9. Andere voorschriften

Geen.

6.5. Richtingaanwijzer (VN-Reglement nr. 6 of 148)

6.5.1. Aanwezigheid (cf. figuur hierna)

Verplicht. De typen richtingaanwijzers zijn ingedeeld in categorieën (1, 1a, 1b, 2a, 2b, 5 en 6) en de combinatie ervan op één voertuig vormt een opstelling (A en B).

Opstelling A geldt voor alle motorvoertuigen.

Opstelling B geldt alleen voor aanhangwagens.

6.5.2. Aantal

Naargelang de opstelling.

6.5.3. Opstellingen (cf. figuur hierna)

A: twee voorrichtingaanwijzers van de volgende categorieën:

1 of 1a of 1b,

indien de afstand tussen de rand van het zichtbare oppervlak in de richting van de referentieas van dit licht en die van het zichtbare oppervlak in de richting van de referentieas van de dimlichtkoplamp en/of het mistvoorlicht, indien aanwezig, ten minste 40 mm bedraagt;

1a of 1b,

indien de afstand tussen de rand van het zichtbare oppervlak in de richting van de referentieas van dit licht en die van het zichtbare oppervlak in de richting van de referentieas van de dimlichtkoplamp en/of het mistvoorlicht, indien aanwezig, meer dan 20 mm en minder dan 40 mm bedraagt;

1b,

indien de afstand tussen de rand van het zichtbare oppervlak in de richting van de referentieas van dit licht en die van het zichtbare oppervlak in de richting van de referentieas van de dimlichtkoplamp en/of het mistvoorlicht, indien aanwezig, 20 mm of minder bedraagt;

twee achterrichtingaanwijzers (categorie 2a of 2b);

twee facultatieve richtingaanwijzers (categorie 2a of 2b) op alle voertuigen van de categorieën M_2, M_3, N_2 en N_3.

twee zijrichtingaanwijzers van categorie 5 of 6 (minimumvoorschrift):

5

bij alle voertuigen van categorie M_1;

bij voertuigen van de categorieën N_1, M_2 en M_3 die niet meer dan 6 m lang zijn;

6

bij alle voertuigen van de categorieën N_2 en N_3;

bij voertuigen van de categorieën N_1, M_2 en M_3 die meer dan 6 m lang zijn.

Het is in alle gevallen toegestaan zijrichtingaanwijzers van categorie 5 te vervangen door zijrichting-aanwijzers van categorie 6.

Wanneer lichten zijn gemonteerd die de functies van voorrichtingaanwijzers (categorie 1, 1a of 1b) en zijrichtingaanwijzers (categorie 5 of 6) combineren, mogen twee extra zijrichtingaanwijzers (categorie 5 of 6) worden gemonteerd om te voldoen aan de zichtbaarheidsvoorschriften van punt 6.5.5.

B: twee achterrichtingaanwijzers (categorie 2a of 2b);

twee facultatieve richtingaanwijzers (categorie 2a of 2b) op alle voertuigen van de categorieën O_2, O_3, en O_4;

maximaal drie facultatieve richtingaanwijzers van categorie 5 of één facultatieve richtingaanwijzer van categorie 6 per kant op voertuigen van categorie O_2 die langer zijn dan 9 m.

Wanneer een AFS is gemonteerd, is de afstand die voor de keuze van de categorie in aanmerking wordt genomen, de afstand tussen de voorrichtingaanwijzer en de dichtstbijgelegen verlichtingseenheid in de dichtstbijzijnde stand die een dimlichtmodus produceert of ertoe bijdraagt.

6.5.3.1. Bovendien geldt het volgende voor voertuigen van de categorieën:

a) M_2, M_3, N_2, en N_3 van meer dan 6 m en maximaal 9 m lang dat een aanvullende voorziening van categorie 5 facultatief is;

b) M_2, M_3, N_2, en N_3 van meer dan 9 m lang dat drie aanvullende voorzieningen van categorie 5, zo gelijkmatig verdeeld als praktisch is, verplicht zijn aan weerskanten;

c) O_3 en O_4 dat drie voorzieningen van categorie 5, zo gelijkmatig verdeeld als praktisch is, verplicht zijn aan weerskanten.

Deze voorschriften gelden niet indien ten minste drie ambergele zijmarkeringslichten zijn gemonteerd die synchroon en gelijktijdig knipperen als de richtingaanwijzers aan dezelfde kant van het voertuig.

6.5.4. Plaats

6.5.4.1. In de breedte: de verst van het middenlangsvlak van het voertuig verwijderde rand van het zichtbare oppervlak in de richting van de referentieas mag zich niet meer dan 400 mm van de buitenste rand van het voertuig bevinden. Deze voorwaarde geldt niet voor de facultatieve achterlichten.

De afstand tussen de binnenranden van de twee zichtbare oppervlakken in de richting van de referentieas mag niet minder dan 600 mm bedragen.

Deze afstand mag tot 400 mm worden verminderd als de totale breedte van het voertuig minder dan 1 300 mm bedraagt.

6.5.4.2. In de hoogte: boven het wegdek.

6.5.4.2.1. De hoogte van het lichtuitstralende oppervlak van de zijrichtingaanwijzers van categorie 5 of 6 mag niet:

minder bedragen dan: 350 mm bij voertuigen van de categorieën M_1 en N_1, en 500 mm bij alle andere voertuigcategorieën, beide gemeten vanaf het laagste punt, en

meer bedragen dan: 1 500 mm, gemeten vanaf het hoogste punt.

6.5.4.2.2. De hoogte van de richtingaanwijzers van de categorieën 1, 1a, 1b, 2a en 2b mag, gemeten overeenkomstig punt 5.8, niet minder dan 350 mm en niet meer dan 1 500 mm bedragen.

6.5.4.2.3. Indien de structuur van het voertuig deze bovenste grenswaarden, gemeten zoals hierboven gespecificeerd, niet toelaat en als de facultatieve achterrichtingaanwijzers niet zijn geïnstalleerd, mogen die grenswaarden tot 2 300 mm voor zijrichtingaanwijzers van categorie 5 en 6, en tot 2 100 mm voor richtingaanwijzers van de categorieën 1, 1a, 1b, 2a en 2b worden verhoogd.

6.5.4.2.4. Indien facultatieve achterrichtingaanwijzers worden geïnstalleerd, moeten zij worden geplaatst op een hoogte die verenigbaar is met de toepasselijke voorschriften van punt 6.5.4.1 en met de symmetrie van de lichten, en op een verticale afstand die zo groot is als de vorm van de carrosserie mogelijk maakt, maar niet minder dan 600 mm boven de verplichte achterrichtingaanwijzers.

6.5.4.3. In de lengte (cf. figuur hierna)

De afstand tussen het lichtuitstralende oppervlak van de zijrichtingaanwijzer (categorieën 5 en 6) en het dwarsvlak dat de totale lengte van het voertuig aan de voorkant begrenst, mag niet meer bedragen dan 1 800 mm.

Deze afstand mag echter niet meer dan 2 500 mm bedragen:

a) Bij voertuigen van categorieën M_1 en N_1;

b) bij alle andere voertuigcategorieën indien de structuur van het voertuig het onmogelijk maakt de minimale zichtbaarheidshoeken in acht te nemen.

Facultatieve zijrichtingaanwijzers van categorie 5 moeten op gelijke afstand van elkaar in de lengte van het voertuig worden gemonteerd.

Facultatieve zijrichtingaanwijzers van categorie 6 moeten in het gebied tussen het eerste en het laatste kwart van de lengte van een aanhangwagen worden gemonteerd.

6.5.5. Geometrische zichtbaarheid

6.5.5.1. Horizontale hoeken: (cf. figuur hierna)

Verticale hoeken: 15° boven en onder het horizontale vlak voor richtingaanwijzers van de categorieën 1, 1a, 1b, 2a, 2b en 5.

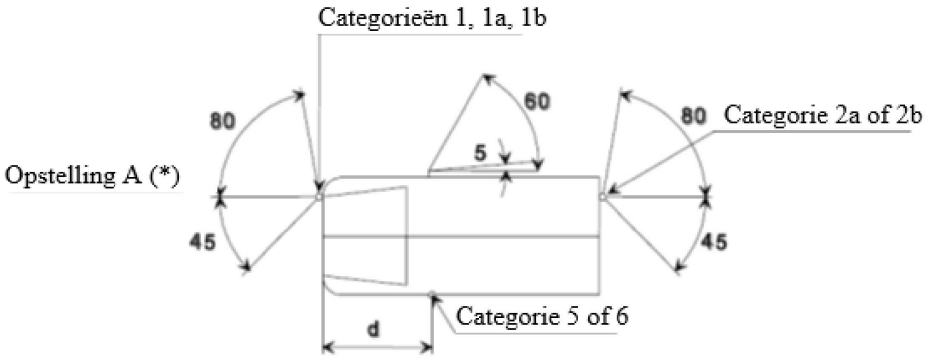
In afwijking van het bovenstaande:

a) indien een licht lager dan 750 mm boven de grond (gemeten volgens de bepalingen van punt 5.8.1) is gemonteerd, mag de neerwaartse hoek van 15° worden verminderd tot 5°;

b) indien een facultatieve achterrichtingaanwijzer hoger dan 2 100 mm boven de grond (gemeten volgens de bepalingen van punt 5.8.1) is gemonteerd, mag de opwaartse hoek van 15° worden verminderd tot 5°.

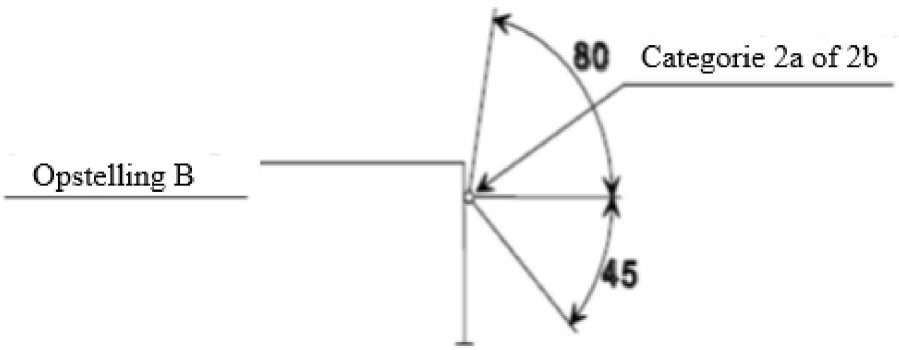
30° boven en 5° onder het horizontale vlak voor richtingaanwijzers van categorie 6.

Figuur (cf. punt 6.5)



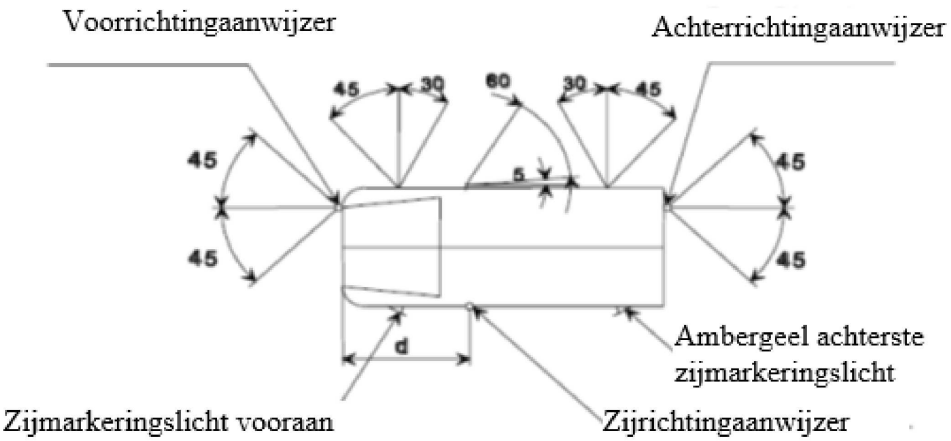
(*) De waarde van 5° voor de dode hoek naar achteren van de zijrichtingaanwijzer is een bovengrens d ≤ 1,80 m (bij voertuigen van de categorieën M_1 en N_1: d ≤ 2,50 m).

Bij richtingaanwijzers van de categorieën 1, 1a, 1b, 2a, en 2b die lager dan 750 mm boven de grond (gemeten volgens de bepalingen van punt 5.8.1) zijn gemonteerd, mag de hoek naar binnen van 45° worden verminderd tot 20° onder het H-vlak.



6.5.5.2. Of, naar keuze van de fabrikant, bij voertuigen van de categorieën M_1 en N_1: voor- en achterrichting-aanwijzers en ook zijmarkeringslichten (**).

Horizontale hoeken: (cf. figuur hierna)



(**) De waarde van 5° voor de dode hoek naar achteren van de zijrichtingaanwijzer is een bovengrens. d ≤ 2,50 m.

Bij richtingaanwijzers van de categorieën 1, 1a, 1b, 2a, en 2b die lager dan 750 mm boven de grond (gemeten volgens de bepalingen van punt 5.8.1) zijn gemonteerd, mag de hoek naar binnen evenwel van 45° worden verminderd tot 20° onder het H-vlak.

Verticale hoeken: 15° boven en onder het horizontale vlak. Indien een licht lager dan 750 mm boven de grond (gemeten volgens de bepalingen van punt 5.8.1) is gemonteerd, mag de neerwaartse hoek evenwel van 15° worden verminderd tot 5°.

Om als zichtbaar te worden beschouwd, moet het licht vrij zicht bieden op ten minste 12,5 cm^2 van het zichtbare oppervlak, behalve bij zijrichtingaanwijzers van de categorieën 5 en 6. Het lichtuitstralende oppervlak van retroflectoren die geen licht doorlaten, moet worden uitgesloten.

6.5.6. Oriëntatie

Volgens de eventuele installatiespecificaties van de fabrikant.

6.5.7. Elektrische aansluitingen

Richtingaanwijzers moeten onafhankelijk van de andere lichten worden ontstoken. Alle richtingaanwijzers aan één kant van het voertuig moeten met één bedieningsorgaan worden in- en uitgeschakeld en moeten synchroon knipperen.

Op voertuigen van de categorieën M_1 en N_1 van minder dan 6 m lang, met een opstelling die voldoet aan punt 6.5.5.2, moeten de eventueel gemonteerde ambergele zijmarkeringslichten ook met dezelfde frequentie (synchroon) knipperen als de richtingaanwijzers.

6.5.8. Verklikker

Verklikker voor de werking verplicht voor richtingaanwijzers van de categorieën 1, 1a, 1b, 2a en 2b. Hij mag visueel en/of akoestisch zijn. Als de verklikker visueel is, moet het een knipperlicht zijn dat, althans bij een defect van een van deze richtingaanwijzers, wordt gedoofd, blijft branden zonder te knipperen of een duidelijke frequentiewijziging vertoont. Als de verklikker volledig akoestisch is, moet hij goed hoorbaar zijn en, althans bij een defect van een van deze richtingaanwijzers, een duidelijke frequentiewijziging vertonen.

Hij moet worden geactiveerd door het signaal dat overeenkomstig punt 6.2.2 van VN-Reglement nr. 6, overeenkomstig punt 5.6.3 van VN-Reglement nr. 148 of op een andere geschikte manier wordt geproduceerd[13].

Indien een motorvoertuig uitgerust is om een aanhangwagen te trekken, moet het voorzien zijn van een speciale visuele verklikker voor de werking van de richtingaanwijzers op de aanhangwagen, tenzij de verklikker van het trekkende voertuig de mogelijkheid biedt om het defect van een van de richtingaanwijzers op de voertuigcombinatie te detecteren.

Bij de facultatieve richtingaanwijzers op motorvoertuigen en aanhangwagens is een verklikker voor de werking niet verplicht.

6.5.9. Andere voorschriften

Het licht moet een knipperlicht zijn dat 90 ± 30 keer per minuut knippert.

Nadat het bedieningsorgaan van het lichtsignaal in werking is gesteld, moet binnen één seconde licht worden uitgestraald dat binnen anderhalve seconde voor het eerst dooft. Indien een motorvoertuig uitgerust is om een aanhangwagen te trekken, moet het bedieningsorgaan van de richtingaanwijzers op het trekkende voertuig tevens de richtingaanwijzers van de aanhangwagen in werking stellen. Wanneer één richtingaanwijzer door een andere oorzaak dan kortsluiting defect is, moeten de andere richtingaanwijzers blijven knipperen, maar in dat geval mag de frequentie afwijken van de voorgeschreven frequentie.

6.6. Waarschuwingsknipperlicht

6.6.1. Aanwezigheid

Verplicht.

Het signaal moet worden gegeven door de gelijktijdige werking van de richtingaanwijzers volgens de voorschriften van punt 6.5.

Alle richtingaanwijzers van categorie 1 (1, 1a of 1b) die tegelijkertijd worden geactiveerd, moeten in dezelfde modus werken; d.w.z. statisch of opeenvolgend.

Alle richtingaanwijzers van categorie 2 (2a of 2b) die tegelijkertijd worden geactiveerd, moeten in dezelfde modus werken; d.w.z. statisch of opeenvolgend. d.w.z. statisch of opeenvolgend.

6.6.2. Aantal

Zoals gespecificeerd in punt 6.5.2.

6.6.3. Opstelling

Zoals gespecificeerd in punt 6.5.3.

6.6.4. Plaats

6.6.4.1. Breedte: zoals gespecificeerd in punt 6.5.4.1.

6.6.4.2. Hoogte: zoals gespecificeerd in punt 6.5.4.2.

6.6.4.3. Lengte: overeenkomstig de voorschriften van punt 6.5.4.3.

6.6.5. Geometrische zichtbaarheid

Zoals gespecificeerd in punt 6.5.5.

6.6.6. Oriëntatie

zoals gespecificeerd in punt 6.5.6.

6.6.7. Elektrische aansluitingen

6.6.7.1. Het signaal moet in werking worden gesteld door middel van een afzonderlijk handbedieningsorgaan dat alle richtingaanwijzers synchroon doet knipperen.

6.6.7.2. Het waarschuwingssignaal mag automatisch worden ingeschakeld wanneer een voertuig betrokken raakt bij een ongeval of na uitschakeling van het noodstopsignaal zoals gespecificeerd in punt 6.23. In zulke gevallen mag het handmatig worden uitgeschakeld.

Bovendien mag het waarschuwingssignaal automatisch worden ingeschakeld om andere weggebruikers te attenderen op dreigend gevaar zoals gedefinieerd in de reglementen; in dat geval moet het signaal ingeschakeld blijven totdat het handmatig of automatisch wordt uitgeschakeld.

6.6.7.3. Op voertuigen van de categorieën M_1 en N_1 van minder dan 6 m lang, met een opstelling die voldoet aan punt 6.5.5.2, moeten de eventueel gemonteerde ambergele zijmarkeringslichten ook met dezelfde frequentie (synchroon) knipperen als de richtingaanwijzers.

6.6.8. Verklikker

Knipperende inschakelverklikker verplicht.

6.6.9. Andere voorschriften

Indien een motorvoertuig uitgerust is om een aanhangwagen te trekken, moet het bedieningsorgaan van het waarschuwingssignaal ook de richtingaanwijzers op de aanhangwagen in werking kunnen stellen, zoals gespecificeerd in punt 6.5.9. Het waarschuwingssignaal moet kunnen werken zelfs als de voorziening die het aandrijfsysteem start of stopt, zich in een zodanige stand bevindt dat het aandrijfsysteem onmogelijk kan worden gestart.

6.7. Stoplicht (VN-Reglement nr. 7 of 148)

6.7.1. Aanwezigheid

Stoplichten van categorie S1 of S2: verplicht op alle voertuigcategorieën.

Stoplichten van categorie S3 of S4: verplicht op voertuigen van de categorieën M_1 en N_1, met uitzondering van chassiscabines en voertuigen van categorie N_1 met open laadruimte; facultatief op andere voertuigcategorieën.

6.7.2. Aantal

Twee stoplichten van categorie S1 of S2 en één stoplicht van categorie S3 of S4 op alle voertuigcategorieën.

6.7.2.1. Behalve wanneer een stoplicht van categorie S3 of S4 is geïnstalleerd, mogen twee facultatieve stoplichten van categorie S1 of S2 worden geïnstalleerd op voertuigen van de categorieën M_2, M_3, N_2, N_3, O_2, O_3, en O_4.

6.7.2.2. Alleen wanneer het middenlangsvlak van het voertuig zich niet op een vast carrosseriepaneel bevindt, maar een of twee beweegbare delen van het voertuig scheidt (bv. deuren) en er onvoldoende ruimte is om een enkel stoplicht van categorie S3 of S4 op het middenlangsvlak boven dergelijk beweegbare delen te installeren, is het toegestaan:

twee stoplichten van categorie S3 of S4, type D, te installeren, of

één stoplicht van categorie S3 of S4 links of rechts van het middenlangsvlak te installeren, of

een onderling afhankelijk stoplichtsysteem van categorie S3 of S4 te installeren.

6.7.3. Opstelling

Geen bijzondere voorschriften.

6.7.4. Plaats

6.7.4.1. In de breedte:

bij voertuigen van categorieën M_1 en N_1:

bij stoplichten van categorie S1 of S2 mag het verst van het middenlangsvlak van het voertuig verwijderde punt op het zichtbare oppervlak in de richting van de referentieas zich niet meer dan 400 mm van de buitenste rand van het voertuig bevinden;

voor de afstand tussen de binnenranden van de zichtbare oppervlakken in de richting van de referentieassen gelden geen bijzondere voorschriften.

bij alle andere voertuigcategorieën:

bij stoplichten van categorie S1 of S2 mag de afstand tussen de binnenranden van de zichtbare oppervlakken in de richting van de referentieas niet minder dan 600 mm bedragen. Deze afstand mag tot 400 mm worden verminderd als de totale breedte van het voertuig minder dan 1 300 mm bedraagt.

Bij stoplichten van categorie S3 of S4: het referentiepunt moet zich op het middenlangsvlak van het voertuig bevinden. Wanneer de twee stoplichten van categorie S3 of S4 echter zijn geïnstalleerd overeenkomstig punt 6.7.2, moeten zij zo dicht mogelijk bij en aan weerskanten van dit middenlangsvlak worden geplaatst.

Wanneer overeenkomstig punt 6.7.2 één stoplicht van categorie S3 of S4 buiten het middenlangsvlak is toegestaan, mag de afstand van het middenlangsvlak tot het referentiepunt van het licht niet meer dan 150 mm bedragen.

6.7.4.2. In de hoogte:

6.7.4.2.1. Bij stoplichten van categorie S1 of S2:

boven het wegdek, niet minder dan 350 mm en niet meer dan 1 500 mm (2 100 mm indien de vorm van de carrosserie het onmogelijk maakt een hoogte van 1 500 mm aan te houden en indien de facultatieve stoplichten niet zijn geïnstalleerd).

Indien de facultatieve stoplichten worden geïnstalleerd, moeten zij worden geplaatst op een hoogte die verenigbaar is met de voorschriften inzake de breedte en de symmetrie van de lichten, en op een verticale afstand die zo groot is als de vorm van de carrosserie mogelijk maakt, maar niet minder dan 600 mm boven de verplichte stoplichten.

6.7.4.2.2. Bij stoplichten van categorie S3 of S4:

moet het horizontale raakvlak aan de onderrand van het zichtbare oppervlak zich bevinden: hetzij niet meer dan 150 mm onder het horizontale raakvlak aan de onderrand van het zichtbare oppervlak van de ruit of beglazing van de achteruit, hetzij niet minder dan 850 mm boven het wegdek.

Het horizontale raakvlak aan de onderrand van het zichtbare oppervlak van een stoplicht van categorie S3 of S4 moet zich echter boven het horizontale raakvlak aan de bovenrand van het zichtbare oppervlak van stoplichten van categorie S1 of S2 bevinden.

6.7.4.3. In de lengte:

6.7.4.4. bij voorzieningen van categorie S1 of S2: aan de achterzijde van het voertuig;

6.7.4.5. bij voorzieningen van categorie S3 of S4: geen bijzondere voorschriften.

6.7.5. Geometrische zichtbaarheid

Horizontale hoek:

bij voorzieningen van categorie S1 of S2: 45° links en rechts van de lengteas van het voertuig;

bij stoplichten van de categorieën S1 en S2 die lager dan 750 mm boven de grond (gemeten volgens de bepalingen van punt 5.8.1) zijn gemonteerd, mag de hoek naar binnen evenwel van 45° worden verminderd tot 20° onder het H-vlak;

bij stoplichten van categorie S3 of S4: 10° links en rechts van de lengteas van het voertuig;

Verticale hoek:

bij voorzieningen van categorie S1 of S2: 15° boven en onder het horizontale vlak.

Hierbij geldt evenwel:

a) indien een licht lager dan 750 mm boven de grond (gemeten volgens de bepalingen van punt 5.8.1) is gemonteerd, mag de neerwaartse hoek van 15° worden verminderd tot 5°;

b) indien een facultatief licht hoger dan 2 100 mm boven de grond (gemeten volgens de bepalingen van punt 5.8.1) is gemonteerd, mag de opwaartse hoek van 15° worden verminderd tot 5°;

bij voorzieningen van categorie S3 of S4: 10° boven en 5° onder het horizontale vlak.

6.7.6. Oriëntatie

Naar de achterkant van het voertuig.

6.7.7. Elektrische aansluitingen

6.7.7.1. Alle stoplichten moeten tegelijk ingeschakeld worden wanneer het remsysteem daartoe het signaal geeft zoals gedefinieerd in de VN-Reglementen nrs. 13 en 13-H.

6.7.7.2. De stoplichten hoeven niet te werken indien de voorziening die het aandrijfsysteem start en/of stopt, zich in een zodanige stand bevindt dat het aandrijfsysteem onmogelijk kan draaien.

6.7.8. Verklikker

Verklikker facultatief; een verklikker die een storing aangeeft is evenwel verplicht indien het reglement inzake het onderdeel dat vereist.

Indien een dergelijke verklikker is geïnstalleerd, moet het een verklikker voor de werking zijn die bestaat uit een niet-knipperend waarschuwingslicht dat bij een defect van de stoplichten gaat branden.

6.7.9. Andere voorschriften

6.7.9.1. De voorziening van categorie S3 of S4 mag niet met een ander licht zijn samengebouwd.

6.7.9.2. Het stoplicht van categorie S3 of S4 mag binnen of buiten het voertuig worden geïnstalleerd.

6.7.9.2.1. Wanneer de voorziening binnen het voertuig is geïnstalleerd:

mag het uitgestraalde licht via de voorzieningen voor indirect zicht en/of andere oppervlakken van het voertuig (bv. de achterruit) geen hinder veroorzaken voor de bestuurder.

6.8. Achterkentekenplaatverlichting (VN-Reglement nr. 4 of 148)

6.8.1. Aanwezigheid

Verplicht.

6.8.2. Aantal

Zodanig dat de voorziening de plaats waar de kentekenplaat zich bevindt, verlicht overeenkomstig de typegoedkeuringsdocumenten van de voorziening.

6.8.3. Opstelling

Zodanig dat de voorziening de plaats waar de kentekenplaat zich bevindt, verlicht overeenkomstig de typegoedkeuringsdocumenten van de voorziening.

6.8.4. Plaats

6.8.4.1. In de breedte: zodanig dat de voorziening de plaats waar de kentekenplaat zich bevindt, verlicht overeenkomstig de typegoedkeuringsdocumenten van de voorziening.

6.8.4.2. In de hoogte: Zodanig dat de voorziening de plaats waar de kentekenplaat zich bevindt, verlicht overeenkomstig de typegoedkeuringsdocumenten van de voorziening.

6.8.4.3. In de lengte: Zodanig dat de voorziening de plaats waar de kentekenplaat zich bevindt, verlicht overeenkomstig de typegoedkeuringsdocumenten van de voorziening.

6.8.5. Geometrische zichtbaarheid

Zodanig dat de voorziening de plaats waar de kentekenplaat zich bevindt, verlicht overeenkomstig de typegoedkeuringsdocumenten van de voorziening.

6.8.6. Oriëntatie

Zodanig dat de voorziening de plaats waar de kentekenplaat zich bevindt, verlicht overeenkomstig de typegoedkeuringsdocumenten van de voorziening.

6.8.7. Elektrische aansluitingen

Overeenkomstig punt 5.11.

6.8.8. Verklikker

Verklikker facultatief. Indien aanwezig, moet de functie ervan door de verklikker voor de breedte- en achterlichten worden vervuld.

6.8.9. Andere voorschriften

Wanneer de achterkentekenplaatverlichting met het achterlicht is gecombineerd of met het stoplicht of het mistachterlicht is samengebouwd, mogen de fotometrische eigenschappen van de achterkentekenplaatverlichting tijdens de gehele periode waarin het stoplicht of het mistachterlicht is ingeschakeld, worden gewijzigd.

6.9. Breedtelicht (VN-Reglement nr. 7 of 148)

6.9.1. Aanwezigheid

Verplicht op alle motorvoertuigen.

Verplicht op aanhangwagens met een breedte van meer dan 1 600 mm.

Facultatief voor aanhangwagens met een breedte van 1 600 mm of minder.

6.9.2. Aantal

Twee.

6.9.3. Opstelling

Geen bijzondere voorschriften.

6.9.4. Plaats

6.9.4.1. In de breedte: het verst van het middenlangsvlak van het voertuig verwijderde punt op het zichtbare oppervlak in de richting van de referentieas mag zich niet meer dan 400 mm van de buitenste rand van het voertuig bevinden.

Bij een aanhangwagen mag het verst van het middenlangsvlak verwijderde punt op het zichtbare oppervlak in de richting van de referentieas zich niet meer dan 150 mm van de buitenste rand van het voertuig bevinden.

De afstand tussen de binnenranden van de twee zichtbare oppervlakken in de richting van de referentieas bedraagt:

bij voertuigen van categorieën M_1 en N_1: geen bijzondere voorschriften;

bij alle andere voertuigcategorieën: niet minder dan 600 mm. Deze afstand mag tot 400 mm worden verminderd als de totale breedte van het voertuig minder dan 1 300 mm bedraagt.

6.9.4.2. In de hoogte: boven het wegdek, ten minste 250 mm en ten hoogste 1 500 mm (2 100 mm voor voertuigen van de categorieën O_1 en O_2, of indien het voor andere voertuigcategorieën door de vorm van de carrosserie onmogelijk is een hoogte van 1 500 mm aan te houden).

6.9.4.3. In de lengte: geen bijzondere specificaties.

6.9.4.4. Wanneer het breedtelicht en een ander licht zijn samengebouwd, moet het zichtbare oppervlak in de richting van de referentieas van het andere licht worden gebruikt om te verifiëren of aan de voorschriften met betrekking tot de plaats (punten 6.9.4.1 tot en met 6.9.4.3) is voldaan.

6.9.5. Geometrische zichtbaarheid

6.9.5.1. Horizontale hoek: 45° naar binnen en 80° naar buiten.

Indien een licht lager dan 750 mm boven de grond (gemeten volgens de bepalingen van punt 5.8.1) is gemonteerd, mag de hoek naar binnen evenwel van 45° worden verminderd tot 20° onder het H-vlak.

Bij aanhangwagens mag de hoek naar binnen tot 5° worden verminderd.

Verticale hoek: 15° boven en onder het horizontale vlak. Indien een licht lager dan 750 mm boven de grond (gemeten volgens de bepalingen van punt 5.8.1) is gemonteerd, mag de neerwaartse hoek evenwel van 15° worden verminderd tot 5°.

6.9.5.2. Bij voertuigen van de categorieën M_1 en N_1, als alternatief voor punt 6.9.5.1, naar keuze van de fabrikant of zijn daartoe gemachtigde vertegenwoordiger, en alleen als aan de voorkant van het voertuig een zijmarkeringslicht is geïnstalleerd.

Horizontale hoek: 45° naar buiten en 45° naar binnen.

Indien een licht lager dan 750 mm boven de grond (gemeten volgens de bepalingen van punt 5.8.1) is gemonteerd, mag de hoek naar binnen evenwel van 45° worden verminderd tot 20° onder het H-vlak.

Verticale hoek: 15° boven en onder het horizontale vlak.

Indien een licht lager dan 750 mm boven de grond (gemeten volgens de bepalingen van punt 5.8.1) is gemonteerd, mag de neerwaartse hoek evenwel van 15° worden verminderd tot 5°.

Om als zichtbaar te worden beschouwd, moet het licht vrij zicht bieden op ten minste 12,5 cm^2 van het zichtbare oppervlak. Het lichtuitstralende oppervlak van retroflectoren die geen licht doorlaten, moet worden uitgesloten.

6.9.6. Oriëntatie

Naar voren.

6.9.7. Elektrische aansluitingen

Overeenkomstig punt 5.11.

Indien een breedtelicht echter met een richtingaanwijzer is samengebouwd, mag de elektrische aansluiting van het breedtelicht aan de desbetreffende kant van het voertuig of het samengebouwde deel ervan zo zijn dat het breedtelicht tijdens de volledige werkingsperiode (zowel aan- als uitcyclus) van de richtingaanwijzer is uitgeschakeld.

6.9.8. Verklikker

Inschakelverklikker verplicht.

Deze verklikker mag niet knipperen en is niet vereist als de dashboardverlichting alleen samen met de breedtelichten kan worden ingeschakeld.

Dit voorschrift geldt niet wanneer het lichtsignaalsysteem overeenkomstig punt 6.19.7.4 functioneert.

Een verklikker die een storing aangeeft is evenwel verplicht indien het reglement inzake het onderdeel dat vereist.

6.9.9. Andere voorschriften

6.9.9.1. Indien een of meer infraroodstralingsgeneratoren binnen het breedtelicht zijn geïnstalleerd, mogen deze alleen worden ingeschakeld wanneer de koplamp aan dezelfde kant van het voertuig is ingeschakeld en het voertuig vooruitrijdt. Indien het breedtelicht of de koplamp aan dezelfde kant defect is, moeten de infraroodstralingsgeneratoren automatisch worden uitgeschakeld.

6.9.9.2. Wanneer een AFS is geïnstalleerd dat bochtverlichting produceert, mag het breedtelicht meedraaien met een verlichtingseenheid waarmee het is samengebouwd.

6.10. Achterlicht (VN-Reglement nr. 7 of 148)

6.10.1. Aanwezigheid

Achterlichten van categorie R, R1 of R2: verplicht.

6.10.2. Aantal

Twee.

6.10.2.1. Behalve wanneer markeringslichten zijn geïnstalleerd, mogen twee facultatieve achterlichten worden geïnstalleerd op alle voertuigen van de categorieën M_2, M_3, N_2, N_3, O_2, O_3, en O_4.

6.10.3. Opstelling

Geen bijzondere voorschriften.

6.10.4. Plaats

6.10.4.1. In de breedte: het verst van het middenlangsvlak van het voertuig verwijderde punt op het zichtbare oppervlak in de richting van de referentieas mag zich niet meer dan 400 mm van de buitenste rand van het voertuig bevinden. Deze voorwaarde geldt niet voor de facultatieve achterlichten.

De afstand tussen de binnenranden van de twee zichtbare oppervlakken in de richting van de referentieas bedraagt:

bij voertuigen van categorieën M_1 en N_1: geen bijzondere voorschriften;

bij alle andere voertuigcategorieën: ten minste 600 mm bedragen. Deze afstand mag tot 400 mm worden verminderd als de totale breedte van het voertuig minder dan 1 300 mm bedraagt.

6.10.4.2. In de hoogte: boven het wegdek, niet minder dan 350 mm en niet meer dan 1 500 mm (2 100 mm indien de vorm van de carrosserie het onmogelijk maakt een hoogte van 1 500 mm aan te houden en indien de facultatieve stoplichten niet zijn geïnstalleerd). Indien de facultatieve achterlichten worden geïnstalleerd, moeten zij worden geplaatst op een hoogte die verenigbaar is met de toepasselijke voorschriften van punt 6.10.4.1 en met de symmetrie van de lichten, en op een verticale afstand die zo groot is als de vorm van de carrosserie mogelijk maakt, maar niet minder dan 600 mm boven de verplichte achterlichten.

6.10.4.3. In de lengte: aan de achterkant van het voertuig.

6.10.5. Geometrische zichtbaarheid

6.10.5.1. Horizontale hoek: 45° naar binnen en 80° naar buiten.

Indien een licht lager dan 750 mm boven de grond (gemeten volgens de bepalingen van punt 5.8.1) is gemonteerd, mag de hoek naar binnen evenwel van 45° worden verminderd tot 20° onder het H-vlak.

Verticale hoek: 15° boven en onder het horizontale vlak.

Hierbij geldt evenwel:

a) indien een licht lager dan 750 mm boven de grond (gemeten volgens de bepalingen van punt 5.8.1) is gemonteerd, mag de neerwaartse hoek van 15° worden verminderd tot 5°;

b) indien een facultatief licht hoger dan 2 100 mm boven de grond (gemeten volgens de bepalingen van punt 5.8.1) is gemonteerd, mag de opwaartse hoek van 15° worden verminderd tot 5°.

6.10.5.2. Bij voertuigen van de categorieën M_1 en N_1, als alternatief voor punt 6.10.5.1, naar keuze van de fabrikant of zijn daartoe gemachtigde vertegenwoordiger, en alleen als aan de achterkant van het voertuig een zijmarkeringslicht is geïnstalleerd.

Horizontale hoek: 45° naar buiten en 45° naar binnen. Indien een licht lager dan 750 mm boven de grond (gemeten volgens de bepalingen van punt 5.8.1) is gemonteerd, mag de hoek naar binnen evenwel van 45° worden verminderd tot 20° onder het H-vlak.

Verticale hoek: 15° boven en onder het horizontale vlak.

Indien een licht lager dan 750 mm boven de grond (gemeten volgens de bepalingen van punt 5.8.1) is gemonteerd, mag de neerwaartse hoek evenwel van 15° worden verminderd tot 5°.

Om als zichtbaar te worden beschouwd, moet het licht vrij zicht bieden op ten minste 12,5 cm^2 van het zichtbare oppervlak. Het lichtuitstralende oppervlak van retroflectoren die geen licht doorlaten, moet worden uitgesloten.

6.10.6. Oriëntatie

Naar achteren.

6.10.7. Elektrische aansluitingen

Overeenkomstig punt 5.11.

Indien een achterlicht echter met een richtingaanwijzer is samengebouwd, mag de elektrische aansluiting van het achterlicht aan de desbetreffende kant van het voertuig of het samengebouwde deel ervan zo zijn dat het achterlicht tijdens de volledige werkingsperiode (zowel aan- als uitcyclus) van de richtingaanwijzer is uitgeschakeld.

6.10.8. Verklikker

Inschakelverklikker verplicht. Hij moet gecombineerd zijn met die van de breedtelichten.

Dit voorschrift geldt niet wanneer het lichtsignaalsysteem overeenkomstig punt 6.19.7.4. functioneert.

Een verklikker die een storing aangeeft is evenwel verplicht indien het reglement inzake het onderdeel dat vereist.

6.10.9. Andere voorschriften

Geen.

6.11. Mistachterlicht (VN-Reglement nr. 38 of 148)

6.11.1. Aanwezigheid

Mistachterlichten van categorie F, F1 of F2: verplicht.

6.11.2. Aantal

Eén of twee.

6.11.3. Opstelling

Geen bijzondere voorschriften.

6.11.4. Plaats

6.11.4.1. In de breedte: als er maar één mistachterlicht is, moet het zich bevinden aan de kant van het middenlangsvlak van het voertuig tegengesteld aan de in het land van inschrijving voorgeschreven verkeersrichting; het referentiepunt mag zich ook op het middenlangsvlak van het voertuig bevinden.

6.11.4.2. In de hoogte: niet minder dan 250 mm en niet meer dan 1 000 mm boven het wegdek. Bij mistachterlichten die met andere achterlichten zijn gegroepeerd, mag de maximumhoogte tot 1 200 mm worden verhoogd. Bij voertuigen van de categorieën N_2G, N_3G, M_2G en M_3G (terreinvoertuigen) mag de maximumhoogte tot 1 400 mm worden verhoogd.

6.11.4.3. In de lengte: aan de achterzijde van het voertuig.

6.11.5. Geometrische zichtbaarheid

Bepaald door de hoeken α en β, zoals gespecificeerd in punt 2.10.7:

α = 5° naar boven en 5° naar beneden;

ß = 25° naar rechts en naar links.

6.11.6. Oriëntatie

Naar achteren.

6.11.7. Elektrische aansluitingen

Deze moet zo zijn dat:

6.11.7.1. het (de) mistachterlicht(en) niet kan (kunnen) worden ingeschakeld tenzij het grootlicht, het dimlicht of de mistvoorlichten zijn ingeschakeld;

6.11.7.2. het (de) mistachterlicht(en) onafhankelijk van alle andere lichten kan (kunnen) worden uitgeschakeld;

6.11.7.3. een van de volgende verbindingen van toepassing is:

6.11.7.3.1. het (de) achtermistlicht(en) mag (mogen) blijven branden totdat de breedte- en achterlichten worden uitgeschakeld en het (de) mistachterlicht(en) moet(en) dan uitgeschakeld blijven tot het (zij) opzettelijk weer wordt (worden) ingeschakeld;

6.11.7.3.2. naast de verplichte verklikker (punt 6.11.8) moet ten minste een akoestische waarschuwing worden gegeven wanneer de ontsteking wordt uitgeschakeld of de contactsleutel uit het slot wordt genomen en het portier van de bestuurder wordt geopend, ongeacht of de in punt 6.11.7.1 bedoelde lichten in- of uitgeschakeld zijn, terwijl het mistachterlicht in de "aan"-stand staat;

6.11.7.4. behalve in de situatie zoals bedoeld in de punten 6.11.7.1, 6.11.7.3 en 6.11.7.5, mag de bediening van het (de) mistachterlicht(en) niet worden beïnvloed door het in- of uitschakelen van andere lichten;

6.11.7.5. het (de) mistachterlicht(en) van een trekkend motorvoertuig mag (mogen) automatisch worden uitgeschakeld wanneer een aanhangwagen is aangekoppeld en het (de) mistachterlicht(en) van die aanhangwagen is (zijn) ingeschakeld.

6.11.8. Verklikker

Inschakelverklikker verplicht. Een onafhankelijk niet-knipperend waarschuwingslicht.

6.11.9. Andere voorschriften

In ieder geval moet de afstand tussen het mistachterlicht en elk stoplicht groter zijn dan 100 mm.

6.12. Parkeerlicht (VN-Reglement nr. 77, 7 of 148)

6.12.1. Aanwezigheid

Op motorvoertuigen die niet meer dan 6 m lang en 2 m breed zijn: facultatief.

Op alle andere voertuigen: verboden.

6.12.2. Aantal

Naargelang de opstelling.

6.12.3. Opstelling

Hetzij twee lichten vooraan en twee lichten achteraan, hetzij één licht aan weerskanten.

6.12.4. Plaats

6.12.4.1. In de breedte: het verst van het middenlangsvlak van het voertuig verwijderde punt op het zichtbare oppervlak in de richting van de referentieas mag zich niet meer dan 400 mm van de buitenste rand van het voertuig bevinden.

Als er twee lichten zijn, moeten zij zich op de zijkanten van het voertuig bevinden.

6.12.4.2. In de hoogte:

bij voertuigen van categorieën M_1 en N_1: geen bijzondere voorschriften;

bij alle andere voertuigcategorieën: boven het wegdek, niet minder dan 350 mm en niet meer dan 1 500 mm (2 100 mm als de vorm van de carrosserie het onmogelijk maakt een hoogte van 1 500 mm aan te houden).

6.12.4.3. In de lengte: geen bijzondere voorschriften.

6.12.5. Geometrische zichtbaarheid

Horizontale hoek: 45° naar buiten, naar voren en naar achteren.

Indien een parkeervoor- of -achterlicht lager dan 750 mm boven de grond (gemeten volgens de bepalingen van punt 5.8.1) is gemonteerd, mag de hoek naar binnen evenwel van 45° worden verminderd tot 20° onder het H-vlak.

Verticale hoek: 15° boven en onder het horizontale vlak.

Indien een licht lager dan 750 mm boven de grond (gemeten volgens de bepalingen van punt 5.8.1) is gemonteerd, mag de neerwaartse hoek evenwel van 15° worden verminderd tot 5°.

6.12.6. Oriëntatie

Zodanig dat de lichten voldoen aan de voorschriften voor de zichtbaarheid naar voren en naar achteren.

6.12.7. Elektrische aansluitingen

De aansluiting moet toelaten dat het (de) parkeerlicht(en) aan dezelfde kant van het voertuig onafhankelijk van alle andere lichten wordt (worden) ingeschakeld.

Het (de) parkeerlicht(en) en, indien aanwezig, de breedte- en achterlichten overeenkomstig punt 6.12.9 moet(en) kunnen branden, ook al bevindt de voorziening die het aandrijfsysteem start, zich in een zodanige stand dat het aandrijfsysteem onmogelijk kan draaien. Een voorziening die deze lichten na een bepaalde tijd automatisch uitschakelt, is verboden.

6.12.8. Verklikker

Inschakelverklikker facultatief. Indien aanwezig mag hij niet met de verklikker voor de breedte- en achterlichten kunnen worden verward.

6.12.9. Andere voorschriften

De werking van dit licht mag ook worden vervuld door het tegelijk inschakelen van het breedtelicht en het achterlicht aan dezelfde kant van het voertuig. In dit geval worden lichten die aan de voorschriften voor breedte- en achterlichten voldoen, geacht aan de voorschriften voor parkeerlichten te voldoen.

6.13. Markeringslicht (VN-Reglement nr. 7 of 148)

6.13.1. Aanwezigheid

Markeringslichten van categorie A of AM (zichtbaar van voren) en van categorie R, R_1, R_2, RM_1 of RM_2 (zichtbaar van achteren):

verplicht op voertuigen die meer dan 2,10 m breed zijn; facultatief op voertuigen die tussen 1,80 tot 2,10 m breed zijn. Op chassiscabines zijn achtermarkeringslichten facultatief.

6.13.2. Aantal

Twee zichtbaar van voren en twee zichtbaar van achteren.

Extra markeringslichten mogen als volgt worden gemonteerd:

a) twee zichtbaar van voren;

b) twee zichtbaar van achteren.

6.13.3. Opstelling

Geen bijzondere voorschriften.

6.13.4. Plaats

6.13.4.1. In de breedte:

voor en achter; zo dicht mogelijk bij de buitenste rand van het voertuig. Deze voorwaarde wordt geacht te zijn vervuld wanneer het verst van het middenlangsvlak van het voertuig verwijderde punt op het zichtbare oppervlak in de richting van de referentieas zich niet meer dan 400 mm van de buitenste rand van het voertuig bevindt.

6.13.4.2. In de hoogte:

voor: motorvoertuigen: het horizontale raakvlak aan de bovenrand van het zichtbare oppervlak in de richting van de referentieas van het markeringslicht mag niet lager zijn dan het horizontale raakvlak aan de bovenrand van het doorzichtige gedeelte van de voorruit;

aanhangwagens en opleggers: op de maximumhoogte die verenigbaar is met de vereisten inzake breedte, ontwerp en gebruik van het voertuig en de symmetrie van de lichten;

achter: op de maximumhoogte die verenigbaar is met de vereisten inzake breedte, ontwerp en gebruik van het voertuig en de symmetrie van de lichten.

De extra markeringslichten, zoals gespecificeerd in punt 6.13.2., b), moeten zo ver van elkaar worden gemonteerd als mogelijk is ten opzichte van de verplichte markeringslichten, mits hun positie verenigbaar is met de operationele en ontwerpvereisten van het voertuig en de symmetrie van de lichten.

6.13.4.3. In de lengte: geen bijzondere voorschriften.

De extra markeringslichten, zoals gespecificeerd in punt 6.13.2., a), moeten zo dicht mogelijk bij de achterkant worden gemonteerd; aan deze vereiste wordt geacht te zijn voldaan als de afstand tussen de extra markeringslichten en de achterkant van het voertuig niet meer dan 400 mm bedraagt.

6.13.5. Geometrische zichtbaarheid

Horizontale hoek: 80° naar buiten.

Verticale hoek: 5° boven en 20° onder het horizontale vlak.

6.13.6. Oriëntatie

Zodanig dat de lichten voldoen aan de voorschriften voor de zichtbaarheid naar voren en naar achteren.

6.13.7. Elektrische aansluitingen

Overeenkomstig punt 5.11.

6.13.8. Verklikker

Verklikker facultatief. Indien aanwezig, moet de functie ervan door de verklikker voor de breedte- en achterlichten worden vervuld.

Een verklikker die een storing aangeeft is evenwel verplicht indien het reglement inzake het onderdeel dat vereist.

6.13.9. Andere voorschriften

Voor zover aan alle andere voorschriften is voldaan, mogen de verplichte of facultatieve lichten die zichtbaar zijn van voren en de verplichte of facultatieve lichten die zichtbaar zijn van achteren, aan dezelfde kant van het voertuig in één voorziening zijn gecombineerd.

Twee van de lichten die zichtbaar zijn van achteren mogen gegroepeerd, gecombineerd of samengebouwd zijn overeenkomstig punt 5.7.

De plaats van een markeringslicht ten opzichte van het overeenkomstige breedte- of achterlicht moet zo zijn dat de afstand tussen de projecties op een verticaal dwarsvlak van de dichtst bij elkaar liggende punten op de zichtbare oppervlakken in de richting van de referentieas van de twee betrokken lichten niet minder dan 200 mm bedraagt.

De in punt 6.13.2, a), gespecificeerde extra lichten die worden gebruikt om de omtrek van de achterkant van het voertuig, de aanhangwagen of de oplegger aan te geven, moeten zodanig zijn gemonteerd dat zij binnen het zichtveld van de goedgekeurde voornaamste voorzieningen voor indirect zicht achteruit zichtbaar blijven.

6.14. Achterretroflector, niet-driehoekig (VN-Reglement nr. 3 of 150)

6.14.1. Aanwezigheid

Verplicht op motorvoertuigen.

Facultatief op aanhangwagens voor zover zij gegroepeerd zijn met de andere lichtsignaalvoorzieningen aan de achterkant.

6.14.2. Aantal

Twee, waarvan de prestaties moeten voldoen aan de voorschriften voor retroflectoren van klasse IA of IB in VN-Reglement nr. 3 of 150. Extra retroflecterende voorzieningen en materialen (inclusief twee retroflectoren die niet voldoen aan punt 6.14.4) zijn toegestaan mits zij de effectiviteit van de verplichte verlichtings- en lichtsignaalvoorzieningen niet nadelig beïnvloeden.

6.14.3. Opstelling

Geen bijzondere voorschriften.

6.14.4. Plaats

6.14.4.1. In de breedte: het verst van het middenlangsvlak van het voertuig verwijderde punt op het lichtuitstralende oppervlak mag zich niet meer dan 400 mm van de buitenste rand van het voertuig bevinden.

De afstand tussen de binnenranden van de twee zichtbare oppervlakken in de richting van de referentieas bedraagt:

bij voertuigen van categorieën M_1 en N_1: geen bijzondere voorschriften;

bij alle andere voertuigcategorieën: ten minste 600 mm bedragen. Deze afstand mag tot 400 mm worden verminderd als de totale breedte van het voertuig minder dan 1 300 mm bedraagt.

6.14.4.2. In de hoogte: boven het wegdek, niet minder dan 250 mm en niet meer dan 900 mm (niet meer dan 1 200 mm indien gegroepeerd met een of meer achterlichten), 1 500 mm indien de vorm van de carrosserie het onmogelijk maakt een hoogte van 900, respectievelijk 1 200 mm aan te houden).

6.14.4.3. In de lengte: aan de achterkant van het voertuig.

6.14.5. Geometrische zichtbaarheid

Horizontale hoek: 30° naar binnen en naar buiten.

Verticale hoek: 10° boven en onder het horizontale vlak.

Indien een retroflector lager dan 750 mm boven de grond (gemeten volgens de bepalingen van punt 5.8.1) is gemonteerd, mag de neerwaartse hoek evenwel van 10° worden verminderd tot 5°.

6.14.6. Oriëntatie

Naar achteren.

6.14.7. Andere voorschriften

Het verlichtingsoppervlak van de retroflector mag delen gemeen hebben met het zichtbare oppervlak van andere lichten aan de achterkant.

6.15. Achterretroflector, driehoekig (VN-Reglement nr. 3 of 150)

6.15.1. Aanwezigheid

Verplicht op aanhangwagens.

Verboden op motorvoertuigen.

6.15.2. Aantal

Twee, waarvan de prestaties moeten voldoen aan de voorschriften voor retroflectoren van klasse IIIA of IIIB in VN-Reglement nr. 3 of 150. Extra retroflecterende voorzieningen en materialen (inclusief twee retroflectoren die niet voldoen aan punt 6.15.4) zijn toegestaan mits zij de effectiviteit van de verplichte verlichtings- en lichtsignaalvoorzieningen niet nadelig beïnvloeden.

6.15.3. Opstelling

De top van de driehoek moet naar boven zijn gericht.

6.15.4. Plaats

6.15.4.1. In de breedte: het verst van het middenlangsvlak van het voertuig verwijderde punt op het lichtuitstralende oppervlak mag zich niet meer dan 400 mm van de buitenste rand van het voertuig bevinden.

De afstand tussen de binnenranden van de retroflectoren mag niet minder dan 600 mm bedragen. Deze afstand mag tot 400 mm worden verminderd als de totale breedte van het voertuig minder dan 1 300 mm bedraagt.

6.15.4.2. In de hoogte: boven het wegdek, niet minder dan 250 mm en niet meer dan 900 mm (niet meer dan 1 200 mm indien gegroepeerd met een of meer achterlichten), 1 500 mm indien de vorm van de carrosserie het onmogelijk maakt een hoogte van 900, respectievelijk 1 200 mm aan te houden).

6.15.4.3. In de lengte: aan de achterkant van het voertuig.

6.15.5. Geometrische zichtbaarheid

Horizontale hoek: 30° naar binnen en naar buiten.

Verticale hoek: 15° boven en onder het horizontale vlak. Indien een retroflector lager dan 750 mm boven de grond (gemeten volgens de bepalingen van punt 5.8.1) is gemonteerd, mag de neerwaartse hoek evenwel van 15° worden verminderd tot 5°.

6.15.6. Oriëntatie

Naar achteren.

6.15.7. Andere voorschriften

Het verlichtingsoppervlak van de retroflector mag delen gemeen hebben met het zichtbare oppervlak van andere lichten aan de achterkant.

6.16. Voorretroflector, niet-driehoekig (VN-Reglement nr. 3 of 150)

6.16.1. Aanwezigheid

Verplicht op aanhangwagens.

Verplicht op motorvoertuigen waarvan alle voorwaarts gerichte lichten met reflectoren camoufleerbaar zijn.

Facultatief op andere motorvoertuigen.

6.16.2. Aantal

Twee, waarvan de prestaties moeten voldoen aan de voorschriften voor retroflectoren van klasse IA of IB in VN-Reglement nr. 3 of 150. Extra retroflecterende voorzieningen en materialen (inclusief twee retroflectoren die niet voldoen aan punt 6.16.4) zijn toegestaan mits zij de effectiviteit van de verplichte verlichtings- en lichtsignaalvoorzieningen niet nadelig beïnvloeden.

6.16.3. Opstelling

Geen bijzondere voorschriften.

6.16.4. Plaats

6.16.4.1. In de breedte: het verst van het middenlangsvlak van het voertuig verwijderde punt op het lichtuitstralende oppervlak mag zich niet meer dan 400 mm van de buitenste rand van het voertuig bevinden.

Bij een aanhangwagen mag het verst van het middenlangsvlak verwijderde punt van het verlichtingsoppervlak zich niet verder dan 150 mm van de buitenste rand van het voertuig bevinden.

De afstand tussen de binnenranden van de twee zichtbare oppervlakken in de richting van de referentieas bedraagt:

bij voertuigen van categorieën M_1 en N_1: geen bijzondere voorschriften;

bij alle andere voertuigcategorieën: ten minste 600 mm bedragen. Deze afstand mag tot 400 mm worden verminderd als de totale breedte van het voertuig minder dan 1 300 mm bedraagt.

6.16.4.2. In de hoogte: boven het wegdek, niet minder dan 250 mm en niet meer dan 900 mm (1 500 mm als de vorm van de carrosserie het onmogelijk maakt een hoogte van 900 mm aan te houden).

6.16.4.3. In de lengte: aan de voorkant van het voertuig.

6.16.5. Geometrische zichtbaarheid

Horizontale hoek: 30° naar binnen en naar buiten. Bij aanhangwagens mag de hoek naar binnen tot 10° worden verminderd. Indien, vanwege de constructie van de aanhangwagen, de verplichte retroflectoren niet aan de waarde van deze hoek kunnen voldoen, moeten extra retroflectoren worden gemonteerd waarvoor de breedtebeperking van punt 6.16.4.1 niet geldt, die samen met de verplichte retroflectoren voor de vereiste zichtbaarheidshoek moeten zorgen.

Verticale hoek: 10° boven en onder het horizontale vlak. Indien een retroflector lager dan 750 mm boven de grond (gemeten volgens de bepalingen van punt 5.8.1) is gemonteerd, mag de neerwaartse hoek evenwel van 10° worden verminderd tot 5°.

6.16.6. Oriëntatie

Naar voren.

6.16.7. Andere voorschriften

Het verlichtingsoppervlak van de retroflector mag delen gemeen hebben met het zichtbare oppervlak van andere lichten aan de voorkant.

6.17. Zijretroflector, niet-driehoekig (VN-Reglement nr. 3 of 150)

6.17.1. Aanwezigheid

Verplicht: op alle motorvoertuigen die meer dan 6 m lang zijn;

op alle aanhangwagens.

Facultatief: op motorvoertuigen die niet meer dan 6 m lang zijn.

6.17.2. Aantal

Zodanig dat de voorschriften voor de plaats in de lengterichting worden nageleefd. De prestaties van deze voorzieningen moeten voldoen aan de voorschriften voor retroflectoren van klasse IA of IB in VN-Reglement nr. 3 of 150. Extra retroflecterende voorzieningen en materialen (inclusief twee retroflectoren die niet voldoen aan punt 6.17.4) zijn toegestaan mits zij de effectiviteit van de verplichte verlichtings- en lichtsignaalvoorzieningen niet nadelig beïnvloeden.

6.17.3. Opstelling

Geen bijzondere voorschriften.

6.17.4. Plaats

6.17.4.1. In de breedte: geen bijzondere voorschriften.

6.17.4.2. In de hoogte: boven het wegdek, niet minder dan 250 mm en niet meer dan 900 mm (niet meer dan 1 200 mm indien gegroepeerd met een of meer lichten), 1 500 mm indien de vorm van de carrosserie het onmogelijk maakt een hoogte van 900, respectievelijk 1 200 mm aan te houden of indien de aanwezigheid van de voorziening niet verplicht is overeenkomstig punt 6.17.1).

6.17.4.3. In de lengte: ten minste één zijretroflector moet op het middelste derde van het voertuig worden gemonteerd; de meest voorwaarts geplaatste zijretroflector mag niet meer dan 3 m van de voorkant van het voertuig verwijderd zijn;

De afstand tussen twee opeenvolgende zijretroflectoren mag niet meer dan 3 m bedragen. Dit geldt echter niet voor voertuigen van de categorieën M_1 en N_1.

Als het door de constructie, het ontwerp of de gebruikswijze van het voertuig niet mogelijk is aan dit voorschrift te voldoen, mag deze afstand worden verhoogd tot 4 m. De meest achterwaarts geplaatste zijretroflector mag zich niet meer dan 1 m van de achterkant van het voertuig bevinden. Bij motorvoertuigen met een lengte van 6 m of minder is echter één zijretroflector op het voorste derde en/of één op het achterste derde van de lengte van het voertuig voldoende.

Bij motorvoertuigen van categorie M_1 van meer dan 6, maar niet meer dan 7 m, is één zijretroflector op niet meer dan 3 m van de voorkant en één binnen het laatste derde van de lengte van het voertuig voldoende.

6.17.5. Geometrische zichtbaarheid

Horizontale hoek: 45° naar voren en naar achteren.

Verticale hoek: 10° boven en onder het horizontale vlak. Indien een retroflector lager dan 750 mm boven de grond (gemeten volgens de bepalingen van punt 5.8.1) is gemonteerd, mag de neerwaartse hoek evenwel van 10° worden verminderd tot 5°.

6.17.6. Oriëntatie

Zijwaarts.

6.17.7. Andere voorschriften

Het verlichtingsoppervlak van de zijretroflector mag delen gemeen hebben met het zichtbare oppervlak van een ander zijlicht.

6.18. Zijmarkeringslichten (VN-Reglement nr. 91 of 148)

6.18.1. Aanwezigheid

Verplicht: op alle voertuigen die meer dan 6 m lang zijn, behalve op chassiscabines.

Zijmarkeringslichten van het type SM1 moeten op alle voertuigcategorieën worden gebruikt; op voertuigen van categorie M_1 mogen echter zijmarkeringslichten van het type SM2 worden gebruikt.

Bovendien moeten op voertuigen van de categorieën M_1 en N_1 van minder dan 6 m zijmarkeringslichten worden gebruikt indien deze een aanvulling vormen op de verminderde geometrische zichtbaarheid van breedtelichten overeenkomstig punt 6.9.5.2 en achterlichten overeenkomstig punt 6.10.5.2.

Facultatief: op alle andere voertuigen.

Zijmarkeringslichten van het type SM1 of SM2 mogen worden gebruikt.

6.18.2. Minimumaantal per zijkant

Zodanig dat de voorschriften met betrekking tot de plaats in de lengterichting worden nageleefd.

6.18.3. Opstelling

Geen bijzondere specificaties.

6.18.4. Plaats

6.18.4.1. In de breedte: geen bijzondere specificaties.

6.18.4.2. In de hoogte: boven het wegdek, niet minder dan 250 mm en niet meer dan 1 500 mm (2 100 mm als de vorm van de carrosserie het onmogelijk maakt een hoogte van 1 500 mm aan te houden).

6.18.4.3. In de lengte: ten minste één zijmarkeringslicht moet op het middelste derde van het voertuig worden gemonteerd; het meest voorwaarts geplaatste zijmarkeringslicht mag niet meer dan 3 m van de voorkant van het voertuig verwijderd zijn. De afstand tussen twee opeenvolgende zijmarkeringslichten mag niet meer dan 3 m bedragen. Als de structuur, het ontwerp of de gebruikswijze van het voertuig het onmogelijk maakt aan dit voorschrift te voldoen, mag deze afstand tot 4 m worden vergroot.

De afstand tussen het achterste zijmarkeringslicht en de achterkant van het voertuig mag niet meer dan 1 m bedragen.

Bij voertuigen van niet meer dan 6 m en bij chassiscabines is één zijmarkeringslicht binnen het eerste derde en/of één binnen het laatste derde van de lengte van het voertuig echter voldoende. Bij motorvoertuigen categorie M_1 van meer dan 6, maar niet meer dan 7 m, is één zijmarkeringslicht op niet meer dan 3 m van de voorkant en één binnen het laatste derde van de lengte van het voertuig voldoende.

6.18.5. Geometrische zichtbaarheid

Horizontale hoek: 45° naar voren en naar achteren. Bij voertuigen waarvoor de installatie van zijmarkeringslichten facultatief is, mag deze waarde echter tot 30° worden verminderd.

Indien het voertuig is uitgerust met zijmarkeringslichten ter aanvulling op de verminderde geometrische zichtbaarheid van voor- en achterrichtingaanwijzers overeenkomstig punt 6.5.5.2 en/of breedtelichten overeenkomstig de punten 6.9.5.2 en 6.10.5.2, zijn de hoeken 45° naar de voor- en achterkant van het voertuig en 30° naar het midden van het voertuig (cf. de figuur in punt 6.5.5.2).

Verticale hoek: 10° boven en onder het horizontale vlak. Indien een licht lager dan 750 mm boven de grond (gemeten volgens de bepalingen van punt 5.8.1) is gemonteerd, mag de neerwaartse hoek evenwel van 10° worden verminderd tot 5°.

6.18.6. Oriëntatie

Zijwaarts.

6.18.7. Elektrische aansluitingen

Op voertuigen van de categorieën M_1 en N_1 van minder dan 6 m mogen ambergele zijmarkeringslichten worden bedraad om te knipperen, mits zij synchroon en met dezelfde frequentie knipperen als de richtingaanwijzers aan dezelfde kant van het voertuig.

Op voertuigen van de categorieën M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 en O_4 mogen de verplichte ambergele zijmarkeringslichten tegelijkertijd knipperen met de richtingaanwijzers aan dezelfde kant van het voertuig. Indien overeenkomstig punt 6.5.3.1 richtingaanwijzers van categorie 5 aan de zijkant van het voertuig zijn gemonteerd, mogen die ambergele zijmarkeringslichten echter niet knipperen.

6.18.8. Verklikker

Verklikker facultatief. Indien aanwezig moet de functie ervan door de voor de breedte- en achterlichten voorgeschreven verklikker worden vervuld.

6.18.9. Andere voorschriften

Wanneer het achterste zijmarkeringslicht is gecombineerd met het achterlicht dat met het mistachterlicht of het stoplicht is samengebouwd, mogen de fotometrische eigenschappen van het zijmarkeringslicht tijdens de gehele tijd waarin het mistachterlicht of het stoplicht ingeschakeld is, worden gewijzigd.

De achterste zijmarkeringslichten moeten ambergeel zijn als zij samen met de achterrichtingaanwijzers knipperen.

6.19. Dagrijlicht (VN-Reglement nr. 87 of 148)

6.19.1. Aanwezigheid

Verplicht op motorvoertuigen. Verboden op aanhangwagens.

6.19.2. Aantal

Twee.

6.19.3. Opstelling

Geen bijzondere voorschriften.

6.19.4. Plaats

6.19.4.1. In de breedte: de afstand tussen de binnenranden van de zichtbare oppervlakken in de richting van de referentieas mag niet minder dan 600 mm bedragen.

Deze afstand mag tot 400 mm worden verminderd als de totale breedte van het voertuig minder dan 1 300 mm bedraagt.

6.19.4.2. In de hoogte: boven het wegdek, niet minder dan 250 mm en niet meer dan 1 500 mm.

6.19.4.3. In de lengte: aan de voorkant van het voertuig. Aan dit voorschrift moet worden geacht te zijn voldaan wanneer het direct uitgestraalde of indirect via de voorzieningen voor indirect zicht en/of andere weerkaatsende oppervlakken van het voertuig weerkaatste licht geen hinder veroorzaakt voor de bestuurder.

6.19.5. Geometrische zichtbaarheid

Horizontaal: 20° naar buiten en 20° naar binnen.

Verticaal: 10° naar boven en 10° naar beneden.

6.19.6. Oriëntatie

Naar voren.

6.19.7. Elektrische aansluitingen

6.19.7.1. De dagrijlichten moeten automatisch worden ingeschakeld wanneer de voorziening die het aandrijfsysteem start en/of stopt, in een zodanige stand is geplaatst dat het aandrijfsysteem onmogelijk kan functioneren. De dagrijlichten mogen echter uitgeschakeld blijven als de volgende omstandigheden zich voordoen:

6.19.7.1.1. het bedieningsorgaan van de automatische transmissie bevindt zich in de parkeerstand, of

6.19.7.1.2. de parkeerrem is geactiveerd, of

6.19.7.1.3. voordat het voertuig na elke handmatige activering van de voorziening, die het aandrijfsysteem start en/of stopt, voor het eerst in beweging wordt gebracht.

6.19.7.2. De dagrijlichten mogen handmatig worden uitgeschakeld, op voorwaarde dat zij automatisch worden ingeschakeld wanneer de snelheid van het voertuig meer dan 15 km/u bedraagt of wanneer het voertuig meer dan 100 m heeft gereden en op voorwaarde dat zij aanblijven totdat ze opzettelijk weer worden uitgeschakeld.

6.19.7.3. De dagrijlichten moeten automatisch worden uitgeschakeld wanneer de voorziening die het aandrijfsysteem start en/of stopt, in een zodanige stand is geplaatst dat het aandrijfsysteem onmogelijk kan functioneren, of wanneer de mistvoorlichten of koplampen zijn ingeschakeld, behalve wanneer de koplampen worden gebruikt om met korte tussenpozen onderbroken lichtsignalen te geven.

6.19.7.4. De in punt 5.11 bedoelde lichten worden niet ingeschakeld wanneer de dagrijlichten zijn ingeschakeld. Indien deze optie wordt gekozen, moeten ten minste de achterlichten worden ingeschakeld.

6.19.7.5. Indien de afstand tussen de voorrichtingaanwijzer en het dagrijlicht 40 mm of minder bedraagt, mogen de elektrische aansluitingen van het dagrijlicht aan de desbetreffende kant van het voertuig zo zijn dat:

a) het dagrijlicht wordt uitgeschakeld, of

b) de lichtsterkte van het dagrijlicht tijdens de volledige activeringsperiode (zowel aan- als uitcyclus) van de voorrichtingaanwijzer wordt verminderd.

6.19.7.6. Indien een richtingaanwijzer met een dagrijlicht is samengebouwd, moeten de elektrische aansluitingen van het dagrijlicht aan de desbetreffende kant van het voertuig zo zijn dat het dagrijlicht tijdens de volledige activeringsperiode (zowel aan- als uitcyclus) van de richtingaanwijzer is uitgeschakeld.

6.19.8. Verklikker

Inschakelverklikker facultatief; een verklikker die een storing aangeeft is evenwel verplicht indien het reglement inzake het onderdeel dat vereist.

6.19.9. Andere voorschriften

Geen voorschriften.

6.20. Hoeklicht (VN-Reglement nr. 119 of 149)

6.20.1. Aanwezigheid

Facultatief op motorvoertuigen.

6.20.2. Aantal

Twee.

6.20.3. Opstelling

Geen bijzondere voorschriften.

6.20.4. Plaats

6.20.4.1. In de breedte: één hoeklicht aan weerskanten van het middenlangsvlak van het voertuig.

6.20.4.2. In de lengte: niet verder dan 1 000 mm van de voorkant.

6.20.4.3. In de hoogte: minimum: 250 mm boven het wegdek;

maximum: 900 mm boven het wegdek.

Geen enkel punt op het zichtbare oppervlak in de richting van de referentieas mag echter hoger zijn dan het hoogste punt op het zichtbare oppervlak in de richting van de referentieas van de dimlichtkoplamp.

6.20.5. Geometrische zichtbaarheid

Bepaald door de hoeken α en β, zoals gespecificeerd in punt 2.10.7:

α = 10° naar boven en naar beneden,

β = 30° tot 60° naar buiten.

6.20.6. Oriëntatie

Zodanig dat de lichten voldoen aan de voorschriften inzake geometrische zichtbaarheid.

6.20.7. Elektrische aansluitingen

De hoeklichten moeten zo zijn aangesloten dat zij alleen kunnen worden ingeschakeld als de grootlicht- of dimlichtkoplampen tegelijk worden ingeschakeld.

6.20.7.1. De hoeklamp aan één kant van het voertuig mag alleen automatisch worden ingeschakeld wanneer de richtingaanwijzers aan dezelfde kant van het voertuig zijn ingeschakeld en/of wanneer de stuurhoek wordt gewijzigd van de rechtuitstand naar dezelfde kant van het voertuig.

De hoeklamp moet automatisch worden uitgeschakeld wanneer de richtingaanwijzer wordt uitgeschakeld en/of de stuurhoek is teruggekeerd in de rechtuitstand.

6.20.7.2. Wanneer het achteruitrijlicht is ingeschakeld, mogen beide hoeklichten gelijktijdig worden ingeschakeld, ongeacht de stand van het stuurwiel of de werking van de richtingaanwijzer.

Indien de hoeklichten aldus worden ingeschakeld, moeten zij weer worden uitgeschakeld zodra:

a) de achteruitrijlichten worden uitgeschakeld;

of

b) de voorwaartse snelheid van het voertuig 15 km/u overschrijdt.

6.20.8. Verklikker

Geen.

6.20.9. Andere voorschriften

De hoeklichten mogen niet worden ingeschakeld bij snelheden boven 40 km/u.

6.21. Opvallende markeringen (VN-Reglement nr. 104 of 150)

6.21.1. Aanwezigheid

6.21.1.1. Verboden: op voertuigen van de categorieën M_1 en O_1.

6.21.1.2. Verplicht:

6.21.1.2.1. Aan de achterkant:

volledige contourmarkering op voertuigen die meer dan 2 100 mm breed zijn en tot de volgende categorieën behoren:

a) N_2 met een maximummassa van meer dan 7,5 ton en N_3 (met uitzondering van chassiscabines, incomplete voertuigen en trekkers voor opleggers);

b) O_3 en O_4 (met uitzondering van incomplete voertuigen).

6.21.1.2.2. Aan de zijkant:

6.21.1.2.2.1. gedeeltelijke contourmarkering op voertuigen die meer dan 6 000 mm lang zijn (inclusief de dissel bij aanhangwagens) en tot de volgende categorieën behoren:

a) N_2 met een maximummassa van meer dan 7,5 ton en N_3 (met uitzondering van chassiscabines, incomplete voertuigen en trekkers voor opleggers);

b) O_3 en O_4 (met uitzondering van incomplete voertuigen).

6.21.1.2.3. Als de vorm, de structuur, het ontwerp of de gebruiksvoorschriften van het voertuig het onmogelijk maken de verplichte contourmarkering aan te brengen, mag in plaats daarvan een lijnmarkering worden aangebracht.

6.21.1.2.4. Als de buitenoppervlakken van de carrosserie gedeeltelijk uit soepel materiaal bestaan, moet deze lijnmarkering op een of meer harde delen van het voertuig worden aangebracht. Het resterende deel van de opvallende markeringen mag op het soepele materiaal worden aangebracht. Als de buitenoppervlakken van de carrosserie volledig uit soepel materiaal bestaan, mag de lijnmarkering op het soepele materiaal worden aangebracht.

6.21.1.2.5. Indien de fabrikant, na verificatie door de technische dienst, tot tevredenheid van de typegoedkeuringsinstantie kan aantonen dat vanwege de gebruiksvoorschriften die een bijzondere vorm, structuur of ontwerp van het voertuig kunnen vereisen, onmogelijk aan de voorschriften van de punten 6.21.2 tot en met 6.21.7.5 kan worden voldaan, is gedeeltelijke naleving van sommige van deze voorschriften aanvaardbaar. Voorwaarde hiervoor is dat waar mogelijk aan een deel van de voorschriften wordt voldaan en dat er van de opvallende markeringen die gedeeltelijk aan de voorschriften voldoen, zo veel mogelijk op de voertuigstructuur worden aangebracht. Dit kan impliceren dat extra steunen of platen die materiaal bevatten conform VN-Reglement nr. 104 of 150, op de beschikbare structuur worden gemonteerd om een duidelijke en uniforme signalering te garanderen die verenigbaar is met het doel om de zichtbaarheid van het voertuig te verbeteren.

Wanneer gedeeltelijke naleving aanvaardbaar wordt geacht, mogen retroflecterende voorzieningen zoals retroflectoren van klasse IVA van VN-Reglement nr. 3 of 150 of steunen met retroflecterend materiaal dat voldoet aan de fotometrische voorschriften van klasse C van VN-Reglement nr. 104 of 150, een deel van de voorgeschreven opvallende markeringen vervangen. In dit geval moet ten minste één van deze retroflecterende voorzieningen om de 1 500 mm worden aangebracht.

De vereiste informatie moet op het mededelingenformulier worden vermeld.

6.21.1.3. Facultatief

6.21.1.3.1. Aan de achterkant en aan de zijkant:

op alle andere voertuigcategorieën, indien niet anders gespecificeerd in de punten 6.21.1.1 en 6.21.1.2, inclusief de cabine van trekkereenheden voor opleggers en de cabine van chassiscabines.

In plaats van verplichte lijnmarkeringen mag gedeeltelijke of volledige contourmarkering worden aangebracht, en in plaats van verplichte gedeeltelijke contourmarkering mag volledige contourmarkering worden aangebracht.

6.21.1.3.2. Aan de voorkant:

lijnmarkering op voertuigen van de categorieën O_2, O_3 en O_4.

Aan de voorkant mag geen gedeeltelijke of volledige contourmarkering worden aangebracht.

6.21.2. Aantal

Naargelang de aanwezigheid.

6.21.3. Opstelling

De opvallende markeringen moeten zo horizontaal en verticaal mogelijk worden aangebracht als verenigbaar is met de vorm, de structuur, het ontwerp en de gebruiksvoorschriften van het voertuig; als dit niet mogelijk is, moeten de volledige of gedeeltelijke contourmarkeringen, indien aanwezig, de buitencontour van het voertuig zo dicht mogelijk volgen.

Voorts moeten de opvallende markeringen zo gelijkmatig mogelijk over de horizontale dimensies van het voertuig worden verdeeld, zodat de totale lengte en/of breedte van het voertuig kan worden geïdentificeerd.

6.21.4. Plaats

6.21.4.1. In de breedte

6.21.4.1.1. De opvallende markering moet zo dicht mogelijk bij de rand van het voertuig worden aangebracht.

6.21.4.1.2. De cumulatieve horizontale lengte van de opvallende markeringselementen die op het voertuig zijn aangebracht, moet, met uitzondering van elke horizontale overlapping van afzonderlijke elementen, ten minste 70 % van de totale breedte van het voertuig bedragen.

6.21.4.2. In de lengte

6.21.4.2.1. De opvallende markering moet zo dicht mogelijk bij de uiteinden van het voertuig worden aangebracht en moet tot ten minste 600 mm van ieder uiteinde van het voertuig reiken:

6.21.4.2.1.1. bij motorvoertuigen, ieder uiteinde van het voertuig, of, bij trekkers voor opleggers, ieder uiteinde van de cabine;

een alternatieve markering binnen 2 400 mm van de voorkant van het motorvoertuig is echter toegestaan indien een reeks retroflectoren van klasse IVA van VN-Reglement nr. 3 of 150 of klasse C van VN-Reglement nr. 104 of 150 is gemonteerd, gevolgd door de vereiste opvallende markeringen, waarbij:

a) de retroflectoren ten minste 25 cm^2 groot zijn;

b) één retroflector op een afstand van maximaal 600 mm van de voorkant van het voertuig is gemonteerd;

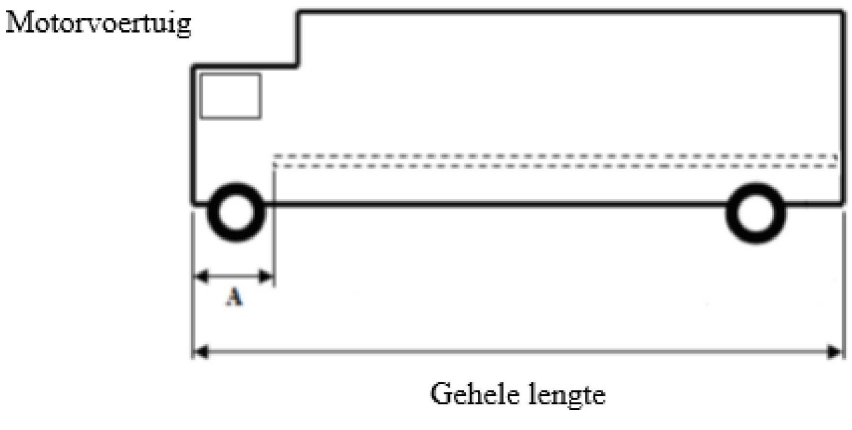
c) de aanvullende retroflectoren niet meer dan 600 mm van elkaar verwijderd zijn;

d) de afstand tussen de laatste retroflector en het begin van de opvallende markering niet meer dan 600 mm mag bedragen;

6.21.4.2.1.2. bij aanhangwagens, ieder uiteinde van het voertuig (exclusief de dissel).

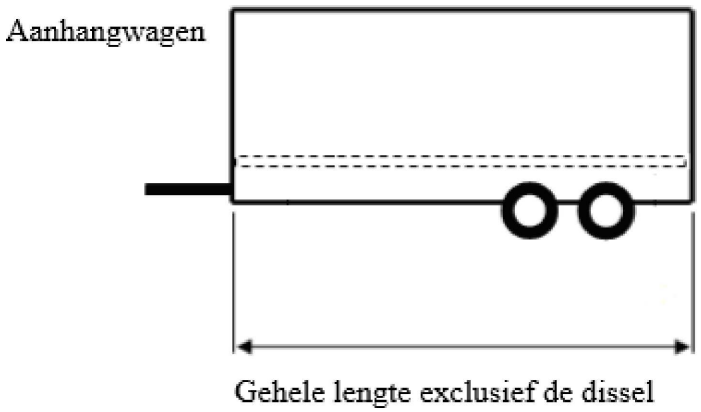
6.21.4.2.2. De cumulatieve horizontale lengte van de opvallende markeringselementen die op het voertuig zijn aangebracht, moet, met uitzondering van elke horizontale overlapping van afzonderlijke elementen, ten minste 70 % bedragen van:

6.21.4.2.2.1. bij motorvoertuigen, de lengte van het voertuig, of, bij trekkers voor opleggers, indien gemonteerd, de lengte van de cabine; wanneer echter de alternatieve markering van punt 6.21.4.2.1.1 wordt gebruikt, de afstand die begint binnen 2 400 mm van de voorkant van het voertuig tot de achterkant ervan.



A is de afstand tussen de voorste opvallende markering en de voorkant van het voertuig. De maximumwaarde van A is 2 400 mm (cf. punt 6.21.4.2.1.1).

6.21.4.2.2.2. bij aanhangwagens, de gehele lengte van het voertuig (exclusief de dissel).



6.21.4.3. In de hoogte

6.21.4.3.1. Lijnmarkeringen en onderste element(en) van contourmarkeringen:

zo laag mogelijk binnen de volgende marges:

minimum: 250 mm boven het wegdek;

maximum: 1 500 mm boven het wegdek.

Een maximale montagehoogte van 2 500 mm kan echter worden aanvaard indien het vanwege de vorm, de structuur, het ontwerp of de gebruiksomstandigheden van het voertuig onmogelijk is de maximumwaarde van 1 500 mm in acht te nemen, de voorschriften van de punten 6.21.4.1.2 en 6.21.4.2.2, indien noodzakelijk, na te leven of de horizontale plaatsing van de lijnmarkering of het (de) onderste element(en) van de contourmarkering uit te voeren.

De redenen waarom opvallend materiaal op een hoogte van meer dan 1 500 mm is aangebracht, moeten in het mededelingenformulier worden aangegeven.

6.21.4.3.2. Bovenste element(en) van contourmarkeringen:

zo hoog mogelijk, maar niet meer dan 400 mm van het bovenste uiteinde van het voertuig.

6.21.5. Zichtbaarheid

De opvallende markering moet als zichtbaar worden beschouwd indien ten minste 70 % van het verlichtingsoppervlak van de aangebrachte markering zichtbaar is voor een waarnemer die zich op gelijk welk punt binnen de onderstaande waarnemingsvlakken bevindt:

6.21.5.1. voor opvallende markeringen achteraan en vooraan (cf. bijlage 11, figuren 1a en 1b) staat het waarnemingsvlak loodrecht op de lengteas van het voertuig, bevindt het zich op 25 m van het uiteinde van het voertuig en wordt het begrensd door:

6.21.5.1.1. in de hoogte, door twee horizontale vlakken respectievelijk 1 m en 3,0 m boven het wegdek;

6.21.5.1.2. in de breedte, door twee verticale vlakken die een hoek van 4° naar buiten vormen ten opzichte van het middenlangsvlak van het voertuig en die door het snijpunt gaan van de verticale vlakken die evenwijdig zijn aan het middenlangsvlak en de totale breedte van het voertuig afbakenen, en het vlak dat loodrecht staat op de lengteas van het voertuig en het uiteinde van het voertuig afbakent;

6.21.5.2. voor opvallende markeringen aan de zijkant (cf. bijlage 11, figuur 2) is het waarnemingsvlak evenwijdig aan het middenlangsvlak van de voertuigen, bevindt het zich op 25 m van de buitenste rand van het voertuig en wordt het begrensd door:

6.21.5.2.1. in de hoogte, door twee horizontale vlakken respectievelijk 1,0 m en 1,5 m boven het wegdek;

6.21.5.2.2. in de breedte, door twee verticale vlakken die een hoek van 4° naar buiten vormen ten opzichte van een vlak loodrecht op de lengteas van het voertuig en die door het snijpunt gaan van de verticale vlakken die loodrecht staan op de lengteas van het voertuig en de totale lengte van het voertuig en de buitenste rand ervan afbakenen.

6.21.6. Oriëntatie

6.21.6.1. Aan de zijkant:

zo evenwijdig mogelijk aan het middenlangsvlak van het voertuig als verenigbaar is met de vorm, de structuur, het ontwerp en de gebruiksvoorschriften van het voertuig; als dit niet mogelijk is, moet de markering de buitencontour van het voertuig zo dicht mogelijk volgen.

6.21.6.2. Aan de achterkant en aan de voorkant:

zo evenwijdig mogelijk aan het dwarsvlak van het voertuig als verenigbaar is met de vorm, de structuur, het ontwerp en de gebruiksvoorschriften van het voertuig. Als dit niet mogelijk is, moet de markering de buitencontour van het voertuig zo dicht mogelijk volgen.

6.21.7. Andere voorschriften

6.21.7.1. Opvallende markeringen moeten als doorlopend worden beschouwd als de afstand tussen de opeenvolgende elementen zo klein mogelijk is en niet meer dan 50 % van de lengte van het kortste naastgelegen element bedraagt. Als de fabrikant echter tot tevredenheid van de typegoedkeuringsinstantie kan aantonen dat de waarde van 50 % onmogelijk kan worden gerespecteerd, mag de afstand tussen opeenvolgende elementen groter zijn dan 50 % van de lengte van het kortste naastgelegen element, moet hij zo klein mogelijk zijn en mag hij niet meer dan 1 000 mm bedragen.

6.21.7.2. Bij een gedeeltelijke contourmarkering moet iedere bovenhoek worden beschreven door twee lijnen op 90° ten opzichte van elkaar en elk ten minste 250 mm lang; als dit niet mogelijk is, moet de markering de buitencontour van het voertuig zo dicht mogelijk volgen.

6.21.7.3. De afstand tussen de opvallende markering aan de achterkant van een voertuig en ieder verplicht stoplicht moet groter zijn dan 200 mm.

6.21.7.4. Wanneer achtermarkeringsplaten overeenkomstig wijzigingenreeks 01 van VN-Reglement nr. 70 of overeenkomstig VN-Reglement nr. 150 zijn geïnstalleerd, mogen deze naar keuze van de fabrikant als deel van de opvallende markering aan de achterkant worden beschouwd voor de berekening van de lengte van de opvallende markering en de nabijheid tot de zijkant van het voertuig.

6.21.7.5. De plaatsen voor het aanbrengen van opvallende markeringen op het voertuig moeten zodanig worden gekozen dat markeringen van ten minste 60 mm breed kunnen worden aangebracht.

6.22. Adaptief koplampsysteem (AFS) (VN-Reglement nr. 123 of 149)

Tenzij hieronder anders vermeld, zijn de voorschriften voor grootlichtkoplampen (punt 6.1) en die voor dimlichtkoplampen (punt 6.2) van dit reglement van toepassing op het desbetreffende deel van het AFS.

6.22.1. Aanwezigheid

Facultatief op motorvoertuigen. Verboden op aanhangwagens.

6.22.2. Aantal

Eén.

6.22.3. Opstelling

Geen bijzondere voorschriften.

6.22.4. Plaats

Vóór de testprocedures moet het AFS in de neutrale stand worden gezet.

6.22.4.1. In de breedte en in de hoogte:

voor een bepaalde verlichtingsfunctie of -modus moet aan de voorschriften van de punten 6.22.4.1.1 tot en met 6.22.4.1.4 worden voldaan door de verlichtingseenheden die volgens de beschrijving van de aanvrager voor die verlichtingsfunctie of -modus van een functie gelijktijdig in werking worden gesteld.

Alle afmetingen hebben betrekking op de dichtstbijgelegen rand van het (de) in de richting van de referentieas waargenomen zichtbare oppervlak(ken) van de verlichtingseenheid (-eenheden).

6.22.4.1.1. Twee symmetrisch geplaatste verlichtingseenheden moeten op een hoogte worden geplaatst waarbij de voorschriften van de desbetreffende punten 6.1.4 en 6.2.4 worden nageleefd. Onder "twee symmetrisch geplaatste verlichtingseenheden" wordt verstaan: twee verlichtingseenheden, één aan weerskanten van het voertuig, die zodanig zijn geplaatst dat het (geometrische) zwaartepunt van hun zichtbare oppervlak op dezelfde hoogte ligt en op dezelfde afstand van het middenlangsvlak van het voertuig, telkens met een tolerantie van 50 mm; hun lichtuitstralend oppervlak, verlichtingsoppervlak en lichtopbrengst mogen echter verschillen.

6.22.4.1.2. Eventuele extra verlichtingseenheden aan weerskanten van het voertuig moeten op maximaal 140 mm ([14]) in horizontale richting (E op de figuur) en 400 mm in verticale richting naar boven of onder (D op de figuur) van de dichtstbijgelegen verlichtingseenheid worden geplaatst.

6.22.4.1.3. Geen enkele van de in punt 6.22.4.1.2 beschreven extra verlichtingseenheden mag op minder dan 250 mm (F op de figuur) of hoger dan aangegeven in punt 6.2.4.2 (G op de figuur) boven het wegdek worden geplaatst.

6.22.4.1.4. Voorts, in de breedte:

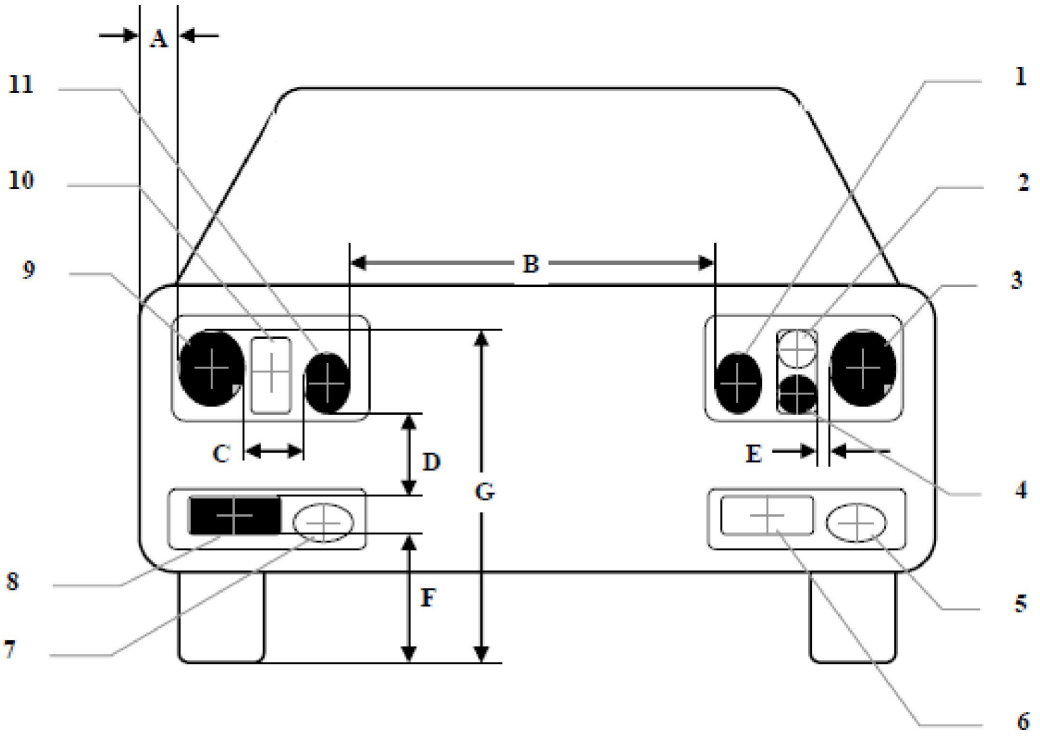
voor elke dimlichtmodus:

mag de buitenrand van het zichtbare oppervlak van ten minste één verlichtingsfunctie aan weerskanten van het voertuig zich niet meer dan 400 mm van de buitenste rand van het voertuig (A op de figuur) bevinden, en

mogen de binnenranden van de zichtbare oppervlakken in de richting van de referentieassen niet minder dan 600 mm van elkaar verwijderd zijn. Dit geldt echter niet voor voertuigen van de categorieën M_1 en N_1; voor alle andere categorieën motorvoertuigen mag deze afstand worden beperkt tot 400 mm wanneer de totale breedte van het voertuig minder dan 1 300 mm bedraagt.

([14]) Bij "twee symmetrisch geplaatste (extra) verlichtingseenheden" mag de horizontale afstand 200 mm bedragen (C op de figuur).

Zichtbare oppervlakken van de verlichtingseenheden 1 tot en met 11 van een AFS (voorbeeld)



Verlichtingseenheden die gelijktijdig in werking worden gesteld voor een bepaalde verlichtingsmodus: ■

nrs. 3 en 9: (twee symmetrisch geplaatste verlichtingseenheden)

nrs. 1 en 11: (twee symmetrisch geplaatste verlichtingseenheden)

nrs. 4 en 8: (twee extra verlichtingseenheden)

Verlichtingseenheden die niet in werking worden gesteld voor die verlichtingsmodus: □

nrs. 2 en 10: (twee symmetrisch geplaatste verlichtingseenheden)

nr. 5: (extra verlichtingseenheid)

nrs. 6 en 7: (twee symmetrisch geplaatste verlichtingseenheden)

Horizontale afmetingen in mm:

A ≤ 400

B ≥ 600 of ≥ 400 indien totale voertuigbreedte < 1 300 mm, maar niet vereist voor voertuigen van de categorieën M_1 en N_1

C ≤ 200

E ≤ 140

Verticale afmetingen in mm:

D ≤ 400

F ≥ 250

G ≤ 1 200

6.22.4.2. In de lengte:

Alle verlichtingseenheden van een AFS moeten aan de voorkant worden gemonteerd. Aan dit voorschrift wordt geacht te zijn voldaan wanneer het direct uitgestraalde of indirect via de voorzieningen voor indirect zicht en/of andere weerkaatsende oppervlakken van het voertuig weerkaatste licht geen hinder veroorzaakt voor de bestuurder.

6.22.5. Geometrische zichtbaarheid

Aan weerskanten van het voertuig, voor elke verlichtingsfunctie en -modus waarin het AFS voorziet:

de in de punten 6.1.5 en 6.2.5 voor de respectieve verlichtingsfuncties voorgeschreven geometrische zichtbaarheidshoeken moeten worden gerealiseerd door ten minste een van de verlichtingseenheden die volgens de beschrijving van de aanvrager gelijktijdig in werking worden gesteld om die functie en modus (modi) uit te voeren. Om aan de voorschriften voor verschillende hoeken te voldoen, mogen afzonderlijke verlichtingseenheden worden gebruikt.

6.22.6. Oriëntatie

Naar voren.

Vóór de testprocedures moet het AFS in de neutrale stand worden gezet, waarin het basisdimlicht wordt uitgestraald.

6.22.6.1. Verticale oriëntatie

6.22.6.1.1. De bij het onbeladen voertuig met één persoon op de bestuurdersstoel in te stellen initiële neerwaartse helling van de licht-donkergrens van de basisdimlichtbundel moet door de fabrikant met een nauwkeurigheid van 0,1 % worden gespecificeerd en door middel van het in bijlage 7 afgebeelde symbool goed leesbaar en onuitwisbaar op elk voertuig dicht bij het koplampsysteem of het gegevensplaatje van de fabrikant worden aangegeven.

Wanneer de fabrikant verschillende initiële neerwaartse hellingen specificeert voor verschillende verlichtingseenheden die de licht-donkergrens van de basisdimlichtbundel volledig of gedeeltelijk produceren, moeten deze waarden door de fabrikant tot op 0,1 % nauwkeurig worden gespecificeerd en goed leesbaar en onuitwisbaar op elk voertuig dicht bij de desbetreffende verlichtingseenheden of op het gegevensplaatje van de fabrikant zodanig worden vermeld dat de verlichtingseenheden in kwestie ondubbelzinnig kunnen worden geïdentificeerd.

6.22.6.1.2. De neerwaartse helling van het horizontale deel van de licht-donkergrens van de basisdimlichtbundel moet onder alle in bijlage 5 bedoelde statische beladingstoestanden van het voertuig binnen de in punt 6.2.6.1.2 aangegeven grenswaarden blijven; de begininstellingen moeten binnen de gespecificeerde waarden liggen.

6.22.6.1.2.1. Wanneer de dimlichtbundel door meerdere lichtbundels van verschillende verlichtingseenheden wordt geproduceerd, gelden de bepalingen van punt 6.22.6.1.2 voor de (eventueel aanwezige) licht-donkergrens van elke genoemde lichtbundel die bedoeld is om in de hoekzone te schijnen zoals aangegeven in punt 9.3 van het mededelingenformulier volgens het model in bijlage 1 bij Reglement nr. 123 of punt 9.3.3 van bijlage 1 bij VN-Reglement nr. 149.

6.22.6.2. Niveauregeling voor de koplampen

6.22.6.2.1. Indien een niveauregeling nodig is om aan de voorschriften van punt 6.22.6.1.2 te voldoen, moet zij automatisch zijn.

6.22.6.2.2. Bij een defect van deze voorziening mag de dimlichtbundel geen stand aannemen waarin de helling van de licht-donkergrens kleiner is dan op het ogenblik dat het defect zich voordeed.

6.22.6.3. Horizontale oriëntatie

Bij elke verlichtingseenheid moet de eventueel aanwezige knik in de elleboog van de op het scherm geprojecteerde licht-donkergrens samenvallen met de verticale lijn door de referentieas van die verlichtingseenheid. Een tolerantie van 0,5° naar de kant van de verkeersrichting is toegestaan. Andere verlichtingseenheden moeten worden bijgesteld overeenkomstig de specificaties van de aanvrager, zoals gedefinieerd in bijlage 10 bij Reglement nr. 123 of bijlage 14 bij VN-Reglement nr. 149.

6.22.6.4. Meetprocedure

Na de bijstelling van de begininstelling van de oriëntatie van de lichtbundel moet de verticale helling van de dimlichtbundel of, in voorkomend geval, de verticale helling van alle verlichtingseenheden die overeenkomstig punt 6.22.6.1.2.1 de licht-donkergrens van de basisdimlichtbundel geheel of gedeeltelijk produceren, worden gecontroleerd voor alle beladingstoestanden van het voertuig volgens de specificaties in de punten 6.2.6.3.1 en 6.2.6.3.2.

6.22.7. Elektrische aansluitingen

6.22.7.1. Grootlicht (indien geproduceerd door het AFS):

6.22.7.1.1. de verlichtingseenheden voor het grootlicht mogen gelijktijdig of paarsgewijs worden ingeschakeld. Bij de overgang van dimlicht naar grootlicht moet ten minste één paar verlichtingseenheden voor grootlicht worden ingeschakeld. Bij de overgang van grootlicht naar dimlicht moeten alle verlichtingseenheden voor grootlicht gelijktijdig worden uitgeschakeld.

6.22.7.1.2. Het grootlicht mag adaptief zijn, met inachtneming van de bepalingen van punt 6.22.9.3, waarbij de besturingssignalen worden geproduceerd door een sensorsysteem dat in staat is om de volgende inputs te herkennen en erop te reageren:

a) omgevingslichtomstandigheden;

b) door verlichtingsvoorzieningen en lichtsignaalvoorzieningen aan de voorkant van tegenliggers uitgestraald licht;

c) door lichtsignaalvoorzieningen aan de achterkant van voorliggers uitgestraald licht.

Aanvullende sensorfuncties ter verbetering van de prestaties zijn toegestaan.

Voor de toepassing van dit punt wordt verstaan onder “voertuigen”: voertuigen van de categorieën L, M, N, O, T en fietsen, die zijn uitgerust met retroflectoren en verlichtings- en lichtsignaalvoorzieningen die zijn ingeschakeld.

6.22.7.1.3. Het moet altijd mogelijk zijn om de al dan niet adaptieve grootlichtkoplampen handmatig in en uit te schakelen en om de automatische besturing handmatig uit te schakelen.

Bovendien moet het uitschakelen van de grootlichtkoplampen en de deactivering van de automatische besturing ervan kunnen gebeuren door middel van eenvoudige en directe handmatige besturing; het gebruik van submenu’s is niet toegestaan.

6.22.7.1.4. De dimlichten mogen tegelijk met de grootlichten blijven branden.

6.22.7.1.5. Wanneer vier camoufleerbare verlichtingseenheden zijn gemonteerd, moet in hun opstaande positie de gelijktijdige werking van alle eventueel gemonteerde extra koplampen onmogelijk zijn indien deze laatste bedoeld zijn om bij daglicht onderbroken lichtsignalen te geven door ze met korte tussenpozen in en uit te schakelen (cf. punt 5.12).

6.22.7.2. Dimlicht:

a) het bedieningsorgaan om over te schakelen naar dimlicht moet alle grootlichtkoplampen gelijktijdig uitschakelen of alle AFS-verlichtingseenheden voor het grootlicht gelijktijdig uitschakelen;

b) het dimlicht mag tegelijk met het grootlicht ingeschakeld blijven;

c) bij verlichtingseenheden voor dimlicht die met gasontladingslichtbronnen zijn uitgerust, moeten de gasontladingslichtbronnen ingeschakeld blijven wanneer het grootlicht brandt.

6.22.7.3. Het in- en uitschakelen van het dimlicht mag automatisch zijn, op voorwaarde echter dat de voorschriften inzake “elektrische aansluiting” in punt 5.12 en 6.2.7 worden nageleefd.

6.22.7.4. Automatische werking van het AFS

De wijzigingen in en tussen de verschillende klassen en de bijbehorende modi van de hieronder gespecificeerde AFS-verlichtingsfuncties moeten automatisch worden uitgevoerd zonder hinder, afleiding of verblinding te veroorzaken voor de bestuurder of andere weggebruikers.

Voor de activering van de klassen en de bijbehorende modi van het dimlicht en, indien van toepassing, het grootlicht en/of de aanpassing van het grootlicht gelden de volgende voorwaarden.

6.22.7.4.1. De klasse C-dimlichtmodus (-modi) moet(en) worden geactiveerd als geen modus van een andere dimlichtklasse is geactiveerd.

6.22.7.4.2. De klasse V-dimlichtmodus (-modi) mag (mogen) alleen werken als een of meer van de volgende omstandigheden automatisch worden gedetecteerd (V-signaal):

a) wegen in de bebouwde kom en de voertuigsnelheid die niet meer dan 60 km/u bedraagt;

b) wegen met vaste straatverlichting en de voertuigsnelheid die niet meer dan 60 km/u bedraagt;

c) een verlichtingssterkte van het wegdek van 1 cd/m^2 en/of een horizontale straatverlichting van 10 lx die continu wordt overschreden;

d) de voertuigsnelheid die niet meer dan 50 km/u bedraagt.

6.22.7.4.3. De klasse E-dimlichtmodus (-modi) mag alleen werken als de voertuigsnelheid meer dan 60 km/u bedraagt en als een of meer van de volgende omstandigheden automatisch worden gedetecteerd:

a) de kenmerken van de weg komen overeen met de omstandigheden ([15]) op een autosnelweg of de voertuigsnelheid bedraagt meer dan 110 km/u (E-signaal);

b) bij een klasse E-dimlichtmodus die volgens de goedkeuringsdocumenten of het mededelingenformulier voor het systeem alleen aan een "gegevensset" in tabel 6 van bijlage 3 bij VN-Reglement nr. 123 of in tabel 14 van VN-Reglement 149 voldoet.

Gegevensset E1: de voertuigsnelheid bedraagt meer dan 100 km/u (E1-signaal);

gegevensset E2: de voertuigsnelheid bedraagt meer dan 90 km/u (E2-signaal);

gegevensset E3: de voertuigsnelheid bedraagt meer dan 80 km/u (E3-signaal).

6.22.7.4.4. De klasse W-dimlichtmodus (-modi) mag (mogen) alleen werken als de eventueel aanwezige mistvoorlichten zijn uitgeschakeld en een of meer van de volgende omstandigheden automatisch worden gedetecteerd (W-signaal):

a) het wegdek is nat;

b) de ruitenwisser is in werking en heeft gedurende ten minste twee minuten continu of automatisch gewerkt.

6.22.7.4.5. Een modus van een dimlicht van klasse C, V, E of W mag niet worden gewijzigd in een bochtverlichtingsmodus van de desbetreffende klasse (T-signaal in combinatie met het signaal van de desbetreffende dimlichtklasse overeenkomstig de punten 6.22.7.4.1 tot en met 6.22.7.4.4), tenzij ten minste een van de volgende kenmerken (of gelijkwaardige indicaties) wordt geëvalueerd:

a) de draaiing van de stuurvoorziening;

b) het traject van het zwaartepunt van het voertuig.

([15]) De verkeersrichtingen worden gescheiden door de constructie van de weg of er is een even grote zijdelingse afstand van het verkeer in tegenovergestelde richting. Hierdoor vermindert de verblinding door de koplampen van tegenliggers.

Bovendien zijn de volgende bepalingen van toepassing:

i) een eventuele horizontale verplaatsing van de asymmetrische licht-donkergrens zijdelings van de lengteas van het voertuig is alleen toegestaan wanneer het voertuig zich voorwaarts beweegt ([16]) en moet zodanig zijn dat het verticale middenlangsvlak door de knik in de elleboog van de licht-donkergrens de trajectlijn van het zwaartepunt van het voertuig niet snijdt op afstanden van de voorkant van het voertuig die groter zijn dan 100 keer de montagehoogte van de respectieve verlichtingseenheid;

ii) inwerkingstelling van een of meer extra verlichtingseenheden is alleen toegestaan als de horizontale kromtestraal van het traject van het zwaartepunt van het voertuig 500 m of minder bedraagt.

6.22.7.5. De bestuurder moet het AFS op gelijk welk moment in zijn neutrale stand kunnen zetten en het naar de automatische werking doen terugkeren.

6.22.8. Verklikker

6.22.8.1. De bepalingen van de punten 6.1.8 (voor de grootlichtkoplamp) en 6.2.8 (voor de dimlichtkoplamp) zijn van toepassing op de respectieve delen van een AFS.

6.22.8.2. Een visuele verklikker voor het AFS is verplicht. Hij mag niet knipperen. Hij moet worden geactiveerd wanneer een storing in de AFS-besturingssignalen wordt gedetecteerd of wanneer een storingssignaal wordt ontvangen overeenkomstig punt 5.9 van VN-Reglement nr. 123. Hij moet geactiveerd blijven zolang de storing aanwezig is. Hij mag tijdelijk worden gedeactiveerd, maar moet opnieuw worden geactiveerd zodra de voorziening die het aandrijfsysteem start en stopt, wordt in- en uitgeschakeld.

6.22.8.3. Indien het grootlicht adaptief is, moet een visuele verklikker bij de bestuurder aangeven dat de aanpassing van het grootlicht geactiveerd is. Die informatie moet zichtbaar blijven zolang de aanpassing geactiveerd is.

6.22.8.4. Een verklikker om aan te geven dat de bestuurder het systeem in een stand heeft gezet overeenkomstig punt 5.8 van VN-Reglement nr. 123 of punt 4.12 van VN-Reglement nr. 149, is facultatief.

6.22.9. Andere voorschriften

6.22.9.1. Een AFS is alleen toegestaan in combinatie met (een) schoonmaakvoorziening(en) voor koplampen overeenkomstig VN-Reglement nr. 45 ([17]) voor ten minste die verlichtingseenheden die in punt 9.2.3 van het mededelingenformulier volgens het model in bijlage 1 bij VN-Reglement nr. 123 of onder punt 9.3.2.3 van bijlage 1 bij VN-Reglement nr. 149 zijn vermeld, indien de totale objectieve lichtstroom van de lichtbronnen van deze eenheden meer dan 2 000 lm per kant bedraagt, en zij een deel van het (basis) dimlicht van klasse C produceren.

6.22.9.2. Verificatie van de naleving van de voorschriften inzake de automatische werking van het AFS

6.22.9.2.1. De aanvrager moet met *een beknopte beschrijving* of met andere middelen die door de typegoedkeuringsinstantie worden aanvaard, aantonen:

a) dat de *AFS-besturingssignalen* overeenstemmen met:

i) de beschrijving die in punt 3.2.6 wordt verlangd, en

ii) de respectieve AFS-besturingssignalen die in de typegoedkeuringsdocumenten voor het AFS zijn gespecificeerd, en

([16]) Deze bepaling is niet van toepassing op dimlicht wanneer bochtverlichting wordt geproduceerd voor een bocht naar rechts bij rechtsrijdend verkeer (bocht naar links bij linksrijdend verkeer).

([17]) Partijen bij de respectieve reglementen kunnen het gebruik van mechanische schoonmaaksystemen verder verbieden wanneer koplampen met kunststoflenzen (met het opschrift "PL") worden gemonteerd.

b) dat de voorschriften van de punten 6.22.7.4.1 tot en met 6.22.7.4.5 inzake de *automatische werking* zijn nageleefd.

6.22.9.2.2. Om te verifiëren of de automatische werking van het AFS voor de dimlichtfuncties overeenkomstig punt 6.22.7.4 geen hinder veroorzaakt, moet de technische dienst een testrit uitvoeren die alle situaties omvat die op basis van de beschrijving van de aanvrager relevant zijn voor de besturing van het systeem; er wordt gemeld of alle modi in- en uitgeschakeld worden en presteren zoals door de aanvrager is beschreven; eventuele duidelijke storingen die moeten worden betwist (bv. buitensporige hoekbeweging of flikkering).

6.22.9.2.3. De algehele prestatie van de automatische besturing moet door de fabrikant met een berekening worden aangetoond of met andere middelen die door de typegoedkeuringsinstantie worden aanvaard. Bovendien moet de fabrikant een documentatiepakket verstrekken dat toegang verleent tot het ontwerp van het "veiligheidsconcept" van het systeem. Dit "veiligheidsconcept" is een beschrijving van de maatregelen die in het systeem, bijvoorbeeld in de elektronische eenheden, zijn voorzien om de integriteit van het systeem en daarmee de veilige werking ervan te waarborgen, ook bij een mechanische of elektrische storing die hinder, afleiding of verblinding zou kunnen veroorzaken voor de bestuurder of voor voor- en tegenliggende voertuigen. Die beschrijving moet ook een eenvoudige uitleg geven van alle besturingsfuncties van het "systeem" en van de methoden die zijn toegepast om de doelen te bereiken, met een opgave van de mechanismen waardoor de besturing plaatsvindt.

Er moet een lijst worden verstrekt van alle inputvariabelen en gemeten variabelen, met een beschrijving van hun werkbereik. De mogelijkheid om terug te vallen op het basisdimlicht (klasse C) moet deel uitmaken van het veiligheidsconcept.

De functies van het systeem en het veiligheidsconcept, zoals vastgesteld door de fabrikant, moeten worden toegelicht. De documentatie moet beknopt zijn, maar moet duidelijk maken dat bij ontwerp en ontwikkeling de expertise op alle betrokken systeemgebieden is benut.

Met het oog op periodieke technische keuringen moet de documentatie beschrijven hoe de huidige status van de werking van het "systeem" kan worden gecontroleerd.

Voor de typegoedkeuring moet deze documentatie als basisreferentie worden gebruikt voor het verificatieproces.

6.22.9.2.4. Om te verifiëren dat de aanpassing van het grootlicht geen hinder, afleiding of verblinding veroorzaakt voor de bestuurder, noch voor voor- en tegenliggende voertuigen, moet de technische dienst een testrit verrichten overeenkomstig punt 2 van bijlage 12. Hierbij moeten alle situaties aan bod komen die relevant zijn voor de systeemcontrole op basis van de beschrijving van de aanvrager. De prestatie van de aanpassing van het grootlicht moet worden gedocumenteerd en aan de hand van de beschrijving van de aanvrager gecontroleerd. Eventuele duidelijke storingen moeten worden betwist (bv. buitensporige hoekbeweging of flikkering).

6.22.9.3. Aanpassing van het grootlicht

6.22.9.3.1. Het sensorsysteem dat wordt gebruikt om de aanpassing van het grootlicht te controleren zoals beschreven in punt 6.22.7.1.2, moet voldoen aan de volgende voorschriften:

6.22.9.3.1.1. De grenswaarden van de minimumvelden waarbinnen de sensor in staat is door andere voertuigen uitgestraald licht zoals gedefinieerd in punt 6.22.7.1.2 op te merken, zijn bepaald door de in punt 6.1.9.3.1.1 vermelde hoeken.

6.22.9.3.1.2. De gevoeligheid van het sensorsysteem moet voldoen aan de voorschriften van punt 6.1.9.3.1.2.

6.22.9.3.1.3. Het adaptieve grootlicht moet automatisch worden uitgeschakeld wanneer de lichtsterkte van de omgevingsverlichting meer dan 7 000 lx bedraagt.

De naleving van dit voorschrift moet door de aanvrager worden aangetoond door simulatie of met andere verificatiemiddelen die door de typegoedkeuringsinstantie worden aanvaard. Indien nodig moet de verlichtingssterkte op een horizontaal oppervlak worden gemeten met een cosinusgecorrigeerde sensor op dezelfde hoogte als de montagepositie van de sensor op het voertuig. Dit mag door de fabrikant worden aangetoond met afdoende bewijsmateriaal of met andere middelen die door de typegoedkeuringsinstantie worden aanvaard.

6.22.9.4. De totale maximumsterkte van de verlichtingseenheden die gelijktijdig in werking kunnen worden gesteld om het grootlicht of eventuele modi ervan te produceren, mag niet meer bedragen dan 430 000 cd, wat overeenkomt met een referentiewaarde 100.

Deze maximumsterkte moet worden verkregen door de afzonderlijke referentiewaarden op te tellen die zijn aangegeven op de diverse installatie-units die gelijktijdig worden gebruikt om het grootlicht te produceren.

6.22.9.5. De middelen waarvan sprake is in punt 5.8 van VN-Reglement nr. 123 of punt 4.12 van VN-Reglement nr. 149, waarmee het voertuig tijdelijk kan worden gebruikt in landen met de tegenovergestelde verkeersrichting van die waarvoor goedkeuring wordt aangevraagd, moeten in de gebruikershandleiding in detail worden toegelicht.

6.23. Noodstopsignaal

6.23.1. Aanwezigheid

Verplicht op motorvoertuigen.

Facultatief op aanhangwagens.

Het noodstopsignaal moet worden gegeven door de gelijktijdige werking van alle stoplichten of richtingaanwijzers zoals beschreven in punt 6.23.7.

6.23.2. Aantal

Zoals gespecificeerd in punt 6.5.2 of 6.7.2.

6.23.3. Opstelling

Zoals gespecificeerd in punt 6.5.3 of 6.7.3.

6.23.4. Plaats

Zoals gespecificeerd in punt 6.5.4 of 6.7.4.

6.23.5. Geometrische zichtbaarheid

Zoals gespecificeerd in punt 6.5.5 of 6.7.5.

6.23.6. Oriëntatie

Zoals gespecificeerd in punt 6.5.6 of 6.7.6.

6.23.7. Elektrische aansluitingen

6.23.7.1. Alle lichten van het noodstopsignaal moeten synchroon knipperen met een frequentie van 4,0 ± 1,0 Hz.

6.23.7.1.1. Als een van de lichten van het noodstopsignaal aan de achterkant van het voertuig echter een lichtbron met gloeidraad gebruikt, moet de frequentie 4,0+0,0/-1,0 Hz bedragen.

6.23.7.2. Het noodstopsignaal moet onafhankelijk van andere lichten werken.

6.23.7.3. Het noodstopsignaal moet automatisch worden in- en uitgeschakeld .

6.23.7.3.1. Het noodstopsignaal mag alleen worden ingeschakeld wanneer de voertuigsnelheid meer dan 50 km/u bedraagt en het remsysteem het in de VN-Reglementen nrs. 13 en 13-H gedefinieerde logische noodremsignaal geeft.

6.23.7.3.2. Het noodstopsignaal moet automatisch worden uitgeschakeld als het in de VN-Reglementen nrs. 13 en 13-H gedefinieerde logische noodremsignaal niet langer wordt gegeven of als het waarschuwingssignaal is geactiveerd.

6.23.8. Verklikker

Facultatief

6.23.9. Andere voorschriften

6.23.9.1. Behoudens het bepaalde in punt 6.23.9.2 geldt dat, als een motorvoertuig uitgerust is om een aanhangwagen te trekken, met het bedieningsorgaan van het noodstopsignaal op het motorvoertuig ook het noodstopsignaal op de aanhangwagen in werking moet kunnen worden gesteld.

Wanneer het motorvoertuig elektrisch verbonden is met de aanhangwagen, moet de werkingsfrequentie van het noodstopsignaal voor de combinatie beperkt worden tot de frequentie die in punt 6.23.7.1.1 is gespecificeerd. Als het motorvoertuig echter kan detecteren dat de lichtbronnen met gloeidraad op de aanhangwagen niet worden gebruikt voor het noodstopsignaal, mag de frequentie die van punt 6.23.7.1 zijn.

6.23.9.2. Als een motorvoertuig uitgerust is om een aanhangwagen met een in Reglement nr. 13 gedefinieerd continu of semicontinu bedrijfsremsysteem te trekken, moet via de elektrische connector een constante stroomtoevoer naar de stoplichten van dergelijke aanhangwagens worden gegarandeerd wanneer de bedrijfsrem wordt geactiveerd.

Het noodstopsignaal op dergelijke aanhangwagens mag onafhankelijk van het trekkende voertuig werken en hoeft niet met dezelfde frequentie als of synchroon met dat op het trekkende voertuig te werken.

6.24. Comfortverlichting

6.24.1. Aanwezigheid

Facultatief op motorvoertuigen.

6.24.2. Aantal

Twee; aanvullende comfortlichten voor de verlichting van treden en/of portiergrepen zijn echter toegestaan. Elke portiergreep of trede moet door niet meer dan één licht worden verlicht.

6.24.3. Opstelling

Geen bijzondere voorschriften, de voorschriften van punt 6.24.9.3 zijn echter van toepassing.

6.24.4. Plaats

Geen bijzondere voorschriften.

6.24.5. Geometrische zichtbaarheid

Geen bijzondere voorschriften.

6.24.6. Oriëntatie

Geen bijzondere voorschriften.

6.24.7. Elektrische aansluitingen

Geen bijzondere voorschriften.

6.24.8. Verklikker

Geen bijzondere voorschriften.

6.24.9. Andere voorschriften

6.24.9.1. De comfortverlichting mag alleen worden ingeschakeld wanneer het voertuig stilstaat en een of meer van de volgende voorwaarden zijn vervuld:

a) de motor is gestopt, of

b) de bestuurders- of een passagiersdeur is open, of

c) de deur van een bagageruimte is open.

In alle vaste gebruiksstanden moet aan de bepalingen van punt 5.10 worden voldaan.

6.24.9.2. Goedgekeurde lichten die wit licht uitstralen, met uitzondering van grootlichtkoplampen, dagrijlichten en achteruitrijlichten, mogen worden ingeschakeld om als comfortverlichting te fungeren. Die lichten mogen ook samen met de comfortverlichting worden ingeschakeld, waarbij de voorwaarden van de punten 5.11 en 5.12 niet van toepassing zijn.

6.24.9.3. De technische dienst moet tot tevredenheid van de typegoedkeuringsinstantie een visuele test uitvoeren om te verifiëren dat het zichtbare oppervlak van de comfortverlichting niet rechtstreeks zichtbaar is voor een waarnemer die zich verplaatst op de grens van een zone op een dwarsvlak op 10 m van de voorkant van het voertuig, een dwarsvlak op 10 m van de achterkant van het voertuig, en twee middenlangsvlakken op 10 m aan elke kant van het voertuig; die vier vlakken mogen zich van 1 m tot 3 m boven en evenwijdig aan het wegdek uitstrekken, zoals afgebeeld in bijlage 14.

Op verzoek van de aanvrager en met instemming van de technische dienst mag de naleving van dit voorschrift door middel van een tekening of een simulatie worden gecontroleerd.

6.25. Waarschuwingssignaal voor een botsing aan de achterkant

6.25.1. Aanwezigheid

Facultatief

Het waarschuwingssignaal voor een botsing aan de achterkant moet worden gegeven door de gelijktijdige werking van alle richtingaanwijzers zoals beschreven in punt 6.25.7.

6.25.2. Aantal

Zoals gespecificeerd in punt 6.5.2.

6.25.3. Opstelling

Zoals gespecificeerd in punt 6.5.3.

6.25.4. Plaats

Zoals gespecificeerd in punt 6.5.4.

6.25.5. Geometrische zichtbaarheid

Zoals gespecificeerd in punt 6.5.5.

6.25.6. Oriëntatie

Zoals gespecificeerd in punt 6.5.6.

6.25.7. Elektrische aansluitingen. De naleving van deze voorschriften moet door de aanvrager worden aangetoond door simulatie of met andere verificatiemiddelen die door de voor de typegoedkeuring verantwoordelijke technische dienst worden aanvaard.

6.25.7.1. Alle lichten van het waarschuwingssignaal voor een botsing aan de achterkant moeten synchroon knipperen met een frequentie van 4,0 ± 1,0 Hz.

6.25.7.1.1. Als een van de lichten van het waarschuwingssignaal voor een botsing aan de achterkant echter een lichtbron met gloeidraad gebruikt, moet de frequentie 4,0+0,0/-1,0 Hz bedragen.

6.25.7.2. Het waarschuwingssignaal voor een botsing aan de achterkant moet onafhankelijk van andere lichten werken.

6.25.7.3. Het waarschuwingssignaal voor een botsing aan de achterkant moet automatisch worden in- en uitgeschakeld.

6.25.7.4. Het waarschuwingssignaal voor een botsing aan de achterkant mag niet worden ingeschakeld als de richtingaanwijzers, het waarschuwingssignaal of het noodstopsignaal zijn geactiveerd.

6.25.7.5. Het waarschuwingssignaal voor een botsing aan de achterkant mag alleen worden ingeschakeld onder de volgende voorwaarden.

Vr	*inschakeling*
Vr > 30 km/u	TTB ≤ 1,4
Vr ≤ 30 km/u	TTB ≤ 1,4 / 30 ×Vr

"*Vr (relatieve snelheid)*": het verschil in snelheid tussen een voertuig met een waarschuwingssignaal voor een botsing aan de achterkant en een volgvoertuig op dezelfde rijstrook.

"*TTB (tijd tot de botsing)*": de geraamde tijd voor een botsing tussen een voertuig met een waarschuwingssignaal voor een botsing aan de achterkant en een volgvoertuig, ervan uitgaande dat de relatieve snelheid op het ogenblik van de raming constant blijft.

6.25.7.6. De inschakelingsperiode van het waarschuwingssignaal voor een botsing aan de achterkant mag niet meer dan 3 seconden bedragen.

6.25.8. Verklikker

Facultatief

6.26. Manoeuvreerlichten (VN-Reglement nr. 23 of 148)

6.26.1. Aanwezigheid

Facultatief op motorvoertuigen.

6.26.2. Aantal

Een of twee (één aan elke kant).

6.26.3. Opstelling

Geen bijzondere voorschriften, de voorschriften van punt 6.26.9 zijn echter van toepassing.

6.26.4. Plaats

Geen bijzondere voorschriften.

6.26.5. Geometrische zichtbaarheid

Geen bijzondere voorschriften.

6.26.6. Oriëntatie

Naar beneden, de voorschriften van punt 6.26.9 zijn echter van toepassing.

6.26.7. Elektrische aansluitingen

Manoeuvreerlichten moeten zo zijn aangesloten dat zij alleen kunnen worden ingeschakeld als de grootlicht- of dimlichtkoplampen tegelijk worden ingeschakeld.

Voor langzame manoeuvres tot 15 km/u moet het manoeuvreerlicht automatisch worden ingeschakeld wanneer een van de volgende voorwaarden is vervuld:

a) voordat het voertuig na elke handmatige activering van het aandrijfsysteem voor het eerst in beweging wordt gebracht, of

b) de achteruitversnelling is ingeschakeld, of

c) er een camerasysteem voor parkeerhulp in werking is.

De manoeuvreerlichten moeten automatisch worden uitgeschakeld zodra de voorwaartse snelheid van het voertuig meer dan 15 km/u bedraagt en zij moeten uitgeschakeld blijven tot op het moment waarop de omstandigheden voor inschakeling zich opnieuw voordoen.

6.26.8. Verklikker

Geen bijzondere voorschriften.

6.26.9. Andere voorschriften

6.26.9.1. De technische dienst moet tot tevredenheid van de typegoedkeuringsinstantie een visuele test uitvoeren om te verifiëren dat het zichtbare oppervlak van deze lichten niet rechtstreeks zichtbaar is voor een waarnemer die zich verplaatst op de grens van een zone op een dwarsvlak op 10 m van de voorkant van het voertuig, een dwarsvlak op 10 m van de achterkant van het voertuig, en twee middenlangsvlakken op 10 m aan elke kant van het voertuig; die vier vlakken mogen zich van 1 m tot 3 m boven en evenwijdig aan het wegdek uitstrekken, zoals afgebeeld in bijlage 14.

6.26.9.2. Op verzoek van de aanvrager en met instemming van de technische dienst mag de naleving van het voorschrift van punt 6.26.9.1 door middel van een tekening of een simulatie worden gecontroleerd of mag aan dit voorschrift worden geacht te zijn voldaan indien de installatieomstandigheden voldoen aan punt 6.2.2 van VN-Reglement nr. 23 of punt 5.10.2 van VN-Reglement nr. 148, zoals vermeld op het mededelingenformulier in bijlage 1, punt 9.

7. Wijzigingen en uitbreidingen van de goedkeuring van het voertuigtype of van de installatie van verlichtings- en lichtsignaalvoorzieningen

7.1. Elke wijziging van het voertuigtype, van de installatie van verlichtings- en lichtsignaalvoorzieningen of van de in punt 3.2.2 bedoelde lijst moet worden meegedeeld aan de typegoedkeuringsinstantie die dat voertuigtype heeft goedgekeurd. Die instantie kan dan:

7.1.1. oordelen dat de wijzigingen waarschijnlijk geen noemenswaardig nadelig effect zullen hebben en dat het voertuig in ieder geval nog steeds aan de voorschriften voldoet, of

7.1.2. de voor de uitvoering van de tests verantwoordelijke technische dienst om een aanvullend testrapport verzoeken.

7.2. De overeenkomstsluitende partijen die dit reglement toepassen, moeten volgens de procedure van punt 4.3 in kennis worden gesteld van de bevestiging van de uitbreiding of weigering van de goedkeuring, met vermelding van de wijziging.

7.3. De typegoedkeuringsinstantie die de goedkeuring uitbreidt, moet aan die uitbreiding een volgnummer toekennen en de andere partijen bij de Overeenkomst van 1958 die dit reglement toepassen, daarvan in kennis stellen door middel van een mededelingenformulier volgens het model in bijlage 1.

8. CONFORMITEIT VAN DE PRODUCTIE

Voor de controle van de conformiteit van de productie gelden de procedures van aanhangsel 2 van de overeenkomst (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2), met inachtneming van de volgende bepalingen:

8.1. elk krachtens dit reglement goedgekeurd voertuig moet zo worden gebouwd dat het conform is met het goedgekeurde type door te voldoen aan de voorschriften van de punten 5 en 6.

8.2. De houder van de goedkeuring moet met name:

8.2.1. ervoor zorgen dat er procedures bestaan om de kwaliteit van het voertuig op effectieve wijze te controleren wat alle aspecten van de naleving van de voorschriften van de punten 5 en 6 betreft;

8.2.2. erop toezien dat voor elk voertuigtype ten minste de in bijlage 9 voorgeschreven tests worden uitgevoerd of fysieke controles waaruit gelijkwaardige gegevens kunnen worden afgeleid.

8.3. De typegoedkeuringsinstantie mag elke in dit reglement voorgeschreven test uitvoeren. Deze tests worden uitgevoerd op willekeurig geselecteerde monsters zonder afbreuk te doen aan de leveringsverplichtingen van de fabrikant.

8.4. De typegoedkeuringsinstantie moet ernaar streven jaarlijks een inspectie te laten plaatsvinden. Dit wordt evenwel aan het oordeel van de typegoedkeuringsinstantie overgelaten en hangt af van haar vertrouwen in de maatregelen om een effectieve controle van de conformiteit van de productie te waarborgen. Bij negatieve resultaten moet de typegoedkeuringsinstantie ervoor zorgen dat alle nodige maatregelen worden genomen om de conformiteit van de productie zo snel mogelijk te herstellen.

9. SANCTIES BIJ NON-CONFORMITEIT VAN DE PRODUCTIE

9.1. De krachtens dit reglement voor een voertuigtype verleende goedkeuring kan worden ingetrokken indien niet aan de voorschriften is voldaan of indien een voertuig met het goedkeuringsmerk niet conform is met het goedgekeurde type.

9.2. Indien een overeenkomstsluitende partij die dit reglement toepast een eerder verleende goedkeuring intrekt, moet zij de andere overeenkomstsluitende partijen die dit reglement toepassen, daarvan onmiddellijk in kennis stellen door middel van een mededelingenformulier volgens het model in bijlage 1.

10. DEFINITIEVE STOPZETTING VAN DE PRODUCTIE

Indien de houder van de goedkeuring de productie van een krachtens dit reglement goedgekeurd voertuigtype definitief stopzet, moet hij de instantie die de goedkeuring heeft verleend daarvan in kennis stellen. Zodra die instantie de kennisgeving heeft ontvangen, moet zij de andere overeenkomstsluitende partijen die dit reglement toepassen, daarvan in kennis stellen door middel van een mededelingenformulier volgens het model in bijlage 1.

11. NAAM EN ADRES VAN DE VOOR DE UITVOERING VAN DE GOEDKEURINGSTESTS VERANTWOORDELIJKE TECHNISCHE DIENSTEN EN VAN DE TYPEGOEDKEURINGSINSTANTIES

De partijen bij de Overeenkomst van 1958 die dit reglement toepassen, moeten het secretariaat van de Verenigde Naties de naam en het adres meedelen van de technische diensten die voor de uitvoering van de goedkeuringstests verantwoordelijk zijn, en van de administratieve instanties die goedkeuring verlenen en waaraan de in andere landen afgegeven certificaten betreffende de goedkeuring en de uitbreiding, weigering of intrekking van de goedkeuring moeten worden toegezonden.

12. OVERGANGSBEPALINGEN

12.1 Algemeen

12.1.1. Vanaf de officiële datum van inwerkingtreding van de recentste wijzigingenreeks mag een overeenkomstsluitende partij die dit reglement toepast, niet weigeren goedkeuring te verlenen krachtens dit reglement zoals gewijzigd bij die recentste wijzigingenreeks.

12.1.2. Vanaf de officiële datum van inwerkingtreding van de recentste wijzigingenreeks mag een overeenkomstsluitende partij die dit reglement toepast, niet weigeren goedkeuring te verlenen krachtens dit reglement zoals gewijzigd bij die recentste wijzigingenreeks.

12.1.3. Gedurende de periode vanaf de officiële datum van inwerkingtreding van de recentste wijzigingenreeks en de verplichte toepassing ervan op nieuwe typegoedkeuringen, moeten de overeenkomstsluitende partijen die dit reglement toepassen, goedkeuringen blijven verlenen voor die voertuigtypen die voldoen aan de voorschriften van dit reglement zoals gewijzigd bij alle toepasselijke voorgaande wijzigingenreeksen.

12.1.4. Bestaande goedkeuringen die krachtens dit reglement vóór de datum van verplichte toepassing van de recentste wijzigingenreeks zijn verleend, moeten onbeperkt geldig blijven en de overeenkomstsluitende partijen die dit reglement toepassen, moeten die goedkeuringen blijven erkennen en mogen niet weigeren uitbreidingen van die goedkeuringen te verlenen (met uitzondering van het bepaalde in punt 12.1.6).

12.1.5. Wanneer het voertuigtype dat krachtens een van de vorige wijzigingenreeksen is goedgekeurd, voldoet aan de voorschriften van dit reglement zoals gewijzigd bij de recentste wijzigingenreeks, moet de overeenkomstsluitende partij die de goedkeuring heeft verleend, de andere overeenkomstsluitende partijen die dit reglement toepassen, daarvan in kennis stellen.

12.1.6. Onverminderd punt 12.1.4 zijn de overeenkomstsluitende partijen die dit reglement pas na de datum van inwerkingtreding van de recentste wijzigingenreeks gaan toepassen, niet verplicht goedkeuringen te aanvaarden die krachtens een van de vorige wijzigingenreeksen van dit reglement zijn verleend.

12.1.7. Totdat de secretaris-generaal van de Verenigde Naties van het tegendeel in kennis wordt gesteld, verklaart Japan dat het met betrekking tot de installatie van verlichtings- en lichtsignaalvoorzieningen de verplichtingen van de overeenkomst waaraan dit reglement is gehecht, alleen zal moeten nakomen voor voertuigen van de categorieën M_1 en N_1.

12.2. Overgangsbepalingen van toepassing op wijzigingenreeks 03.

De overeenkomstsluitende partijen die dit reglement toepassen:

a) mogen vanaf 10 oktober 2007 (twaalf maanden na de datum van inwerkingtreding) alleen nog goedkeuringen verlenen als het goed te keuren voertuigtype voldoet aan de voorschriften van dit reglement zoals gewijzigd bij wijzigingenreeks 03;

b) mogen de nationale of regionale typegoedkeuring tot en met 9 oktober 2009 (36 maanden na de datum van inwerkingtreding) niet weigeren van een voertuigtype dat krachtens wijzigingenreeks 04 van dit reglement is goedgekeurd;

c) mogen vanaf 10 oktober 2009 (36 maanden na de datum van inwerkingtreding) weigeren dat voertuigen van de categorieën N_2 (met een maximummassa van meer dan 7,5 ton), N_3, O_3 en O_4 met een breedte van meer dan 2 100 mm (voor markeringen aan de achterkant) en een lengte van meer dan 6 000 mm (voor zijmarkeringen) die niet voldoen aan de voorschriften van wijzigingenreeks 03 van dit reglement, voor het eerst in het nationale of regionale verkeer worden gebracht, met uitzondering van trekkers voor opleggers en van incomplete voertuigen;

d) mogen onverminderd punt 12.1.4 vanaf 10 oktober 2011 (60 maanden na de datum van inwerkingtreding) niet langer goedkeuringen erkennen die krachtens een niet langer geldige voorgaande wijzigingenreeks van dit reglement zijn verleend voor voertuigen van de categorieën N_2 (met een maximummassa van meer dan 7,5 ton), N_3, O_3 en O_4 met een breedte van meer dan 2 100 mm (voor markeringen aan de achterkant) en een lengte van meer dan 6 000 mm (voor zijmarkeringen), met uitzondering van trekkers voor opleggers en van incomplete voertuigen;

e) mogen vanaf 12 juni 2010 (36 maanden na de inwerkingtreding van supplement 3 op wijzigingenreeks 03) alleen nog goedkeuringen verlenen als het goed te keuren voertuigtype voldoet aan de voorschriften van dit reglement zoals gewijzigd bij supplement 3 op wijzigingenreeks 03;

f) moeten tot en met 11 januari 2010 (18 maanden na de officiële datum van inwerkingtreding van supplement 4 op wijzigingenreeks 03) goedkeuringen blijven verlenen voor nieuwe voertuigtypen die niet voldoen aan de voorschriften inzake de verticale oriëntatie van mistvoorlichten (punt 6.3.6.1.1) en/of inzake de verklikker voor de richtingaanwijzers (punt 6.5.8) en/of inzake het uitschakelen van dagrijlichten (punt 6.19.7.3);

g) moeten tot en met 10 oktober 2011 (60 maanden na de officiële datum van inwerkingtreding) goedkeuringen blijven verlenen voor nieuwe voertuigtypen die niet voldoen aan de voorschriften inzake de cumulatieve lengte van de opvallende markeringen (punt 6.21.4.1.3) ([18]).

12.3. Overgangsbepalingen van toepassing op wijzigingenreeks 04.

De overeenkomstsluitende partijen die dit reglement toepassen:

a) mogen vanaf 7 februari 2011 voor voertuigen van de categorieën M_1 en N_1 en vanaf 7 augustus 2012 voor voertuigen van andere categorieën (respectievelijk 30 maanden en 48 maanden na de officiële datum van inwerkingtreding) alleen nog goedkeuringen verlenen als het goed te keuren voertuigtype voldoet aan de voorschriften van dit reglement zoals gewijzigd bij wijzigingenreeks 04;

b) moeten na 22 juli 2009 (datum van inwerkingtreding van supplement 2 op wijzigingenreeks 04) goedkeuringen blijven verlenen voor voertuigtypen die niet voldoen aan de voorschriften van punt 5.2.1 zoals gewijzigd bij supplement 2 op wijzigingenreeks 04, als die zijn uitgerust met koplampen die krachtens Reglement nr. 98 (vóór supplement 9) of Reglement nr. 112 (vóór supplement 8) zijn goedgekeurd;

c) mogen vanaf 24 oktober 2012 (36 maanden na de inwerkingtreding van supplement 3 op wijzigingenreeks 04) alleen nog goedkeuringen verlenen als het goed te keuren voertuigtype voldoet aan de voorschriften betreffende spanningsbeperking van punt 3.2.7 en van de punten 5.27 tot en met 5.27.4 van dit reglement zoals gewijzigd bij supplement 3 op wijzigingenreeks 04;

d) moeten tot en met 7 februari 2011 voor voertuigen van de categorieën M_1 en N_1 en tot 7 augustus 2012 voor voertuigen van andere categorieën (respectievelijk 30 maanden en 48 maanden na de officiële datum van inwerkingtreding) goedkeuringen blijven verlenen voor nieuwe voertuigtypen die niet voldoen aan de voorschriften inzake het uitschakelen van dagrijlichten die zijn samengebouwd met voorrichtingaanwijzers (punt 6.19.7.6).

12.3.1. Onverminderd bovenstaande overgangsbepalingen zijn overeenkomstsluitende partijen die Reglement nr. 112 pas na 7 augustus 2008 (de datum van inwerkingtreding van wijzigingenreeks 04) toepassen, niet verplicht goedkeuringen te aanvaarden als het goed te keuren voertuigtype niet voldoet aan de voorschriften van de punten 6.1.2 en 6.2.2 zoals gewijzigd bij wijzigingenreeks 04 van dit reglement, met betrekking tot Reglement nr. 112.

([18]) Opmerking van het secretariaat: zie voor punt 6.21.4.1.3 de tekst van wijzigingenreeks 03 zoals opgenomen in document E/ECE/324/Rev.1/Add.47/Rev.6 — E/ECE/TRANS/505/Rev.1/Add.47/Rev.6.

12.4. Overgangsbepalingen van toepassing op wijzigingenreeks 05.

De overeenkomstsluitende partijen die dit reglement toepassen:

a) mogen vanaf 30 januari 2015 (48 maanden na de officiële datum van inwerkingtreding van wijzigingenreeks 05) alleen nog goedkeuringen verlenen als het goed te keuren voertuigtype voldoet aan de voorschriften van dit reglement zoals gewijzigd bij wijzigingenreeks 05;

b) moeten tot 30 juli 2016 voor nieuwe voertuigtypen van de categorieën M_1 en N_1 en tot 30 januari 2018 voor nieuwe voertuigtypen van andere categorieën (respectievelijk 66 maanden en 84 maanden na de officiële datum van inwerkingtreding) goedkeuringen verlenen als het goed te keuren nieuwe voertuigtype voldoet aan de voorschriften van een of meer van de punten 6.2.7.6.2, 6.2.7.6.3 of 6.2.7.6.3.3 in plaats van die van punt 6.2.7.6.1 van dit reglement zoals gewijzigd bij wijzigingenreeks 05.

12.5. Overgangsbepalingen van toepassing op wijzigingenreeks 06.

De overeenkomstsluitende partijen die dit reglement toepassen:

mogen vanaf 18 november 2017 (60 maanden na de datum van inwerkingtreding) alleen nog goedkeuringen verlenen als het goed te keuren voertuigtype voldoet aan de voorschriften van dit reglement zoals gewijzigd bij wijzigingenreeks 06.

12.6. Overgangsbepalingen van toepassing op wijzigingenreeks 07.

12.6.1. Vanaf de officiële datum van inwerkingtreding van wijzigingenreeks 07 mag een overeenkomstsluitende partij die dit reglement toepast, niet weigeren VN-typegoedkeuringen krachtens dit reglement zoals gewijzigd bij wijzigingenreeks 07 te verlenen of te aanvaarden.

12.6.2. Vanaf 6 juli 2022 zijn de overeenkomstsluitende partijen die dit reglement toepassen, niet verplicht om VN-typegoedkeuringen krachtens de voorgaande wijzigingenreeks te accepteren als die na 5 juli 2022 voor het eerst zijn verleend.

12.6.3. Tot 6 juli 2024 moeten de overeenkomstsluitende partijen die dit reglement toepassen VN-typegoedkeuringen die vóór 6 juli 2022 voor het eerst krachtens de voorgaande wijzigingenreeks en uitbreidingen daarvan zijn verleend, blijven accepteren.

12.6.4. Vanaf 7 juli 2024 zijn de overeenkomstsluitende partijen die dit reglement toepassen, niet verplicht om VN-typegoedkeuringen, met inbegrip van uitbreidingen, die krachtens de voorgaande reeks wijzigingen van dit reglement zijn verleend, te aanvaarden als er geen noodstop geïnstalleerd is.

12.6.5. Onverminderd de voorgaande overgangsbepalingen zijn overeenkomstsluitende partijen die dit reglement pas na de datum van inwerkingtreding van de recentste wijzigingenreeks gaan toepassen, niet verplicht VN-typegoedkeuringen te aanvaarden die krachtens een van de vorige wijzigingenreeksen van dit reglement zijn verleend.

12.6.6. Onverminderd punt 12.6.4 blijven de overeenkomstsluitende partijen die dit reglement toepassen VN-typegoedkeuringen krachtens de voorgaande wijzigingenreeks van dit reglement aanvaarden voor voertuigentypes waarop de bij wijzigingenreeks 07 ingevoerde wijzigingen geen betrekking hebben.

12.6.7. De overeenkomstsluitende partijen die dit reglement toepassen, mogen niet weigeren VN-typegoedkeuringen krachtens eerdere wijzigingenreeksen van dit reglement te verlenen of uitbreidingen daarvan te verlenen.

BIJLAGE 1

Mededeling

(maximumformaat: A4 (210 × 297 mm))



afgegeven door Naam van de instantie
.....
.....
.....

betreffende de: (2)
goedkeuring
uitbreiding van de goedkeuring
weigering van de goedkeuring
intrekking van de goedkeuring
definitieve stopzetting van de productie

van een voertuigtype wat de installatie van verlichtings- en lichtsignaalvoorzieningen betreft, krachtens Reglement nr. 48.

Goedkeuring nr.: ..... Uitbreiding nr.: .....

1. Handelsnaam of merk van het voertuig: .....
2. Aanduiding van het voertuigtype door de fabrikant: .....
3. Naam en adres van de fabrikant: .....
4. Eventueel naam en adres van de gemachtigde vertegenwoordiger van de fabrikant:
5. Voor goedkeuring ter beschikking gesteld op: .....
6. Technische dienst die verantwoordelijk is voor de uitvoering van de goedkeuringstests:
7. Datum van het testrapport: .....
8. Nummer van het testrapport: .....
9. Korte beschrijving:

   Verlichtings- en lichtsignaalvoorzieningen op het voertuig:

9.1. Grootlichtkoplampen: ja/nee[2] .....
9.2. Dimlichtkoplampen: ja/nee[2] .....
9.3. Mistvoorlichten: ja/nee[2] .....

   Opmerkingen: samengebouwd in koplamp: ja/nee[2]

9.4. Achteruitrijlichten: ja/nee[2] .....
9.5. Voorrichtingaanwijzers: ja/nee[2] .....
9.6. Achterrichtingaanwijzers: ja/nee[2] .....
9.7. Zijrichtingaanwijzers: ja/nee[2] .....
9.8. Waarschuwingssignaal: ja/nee[2] .....
9.9. Stoplichten: ja/nee[2] .....
9.9.1. Verklikker die storing aangeeft, zoals vereist door het reglement inzake het onderdeel, geïnstalleerd: ja/nee[2] .....
9.10. Achterkentekenplaatverlichting:

ja/nee[2] .....

9.11. Breedtelichten: ja/nee[2] .....

9.11.1.	Verklikker die storing aangeeft, zoals vereist door het reglement inzake het onderdeel, geïnstalleerd:	ja/nee[2] .....
9.12.	Achterlichten:	ja/nee[2] .....
9.12.1.	Verklikker die storing aangeeft, zoals vereist door het reglement inzake het onderdeel, geïnstalleerd:	ja/nee[2] .....
9.13.	Mistachterlichten:	ja/nee[2] .....
9.14.	Parkeerlichten:	ja/nee[2] .....
9.15.	Markeringslichten:	ja/nee[2] .....
9.15.1.	Verklikker die storing aangeeft, zoals vereist door het reglement inzake het onderdeel, geïnstalleerd:	ja/nee[2] .....
9.16.	Achterretroflectoren,	
	niet-driehoekig:	ja/nee[2] .....
9.17.	Achterretroflectoren, driehoekig:	ja/nee[2] .....
9.18.	Voorretroflectoren,	
	niet-driehoekig:	ja/nee[2] .....
9.19.	Zijretroflectoren,	
	niet-driehoekig:	ja/nee[2] .....
9.20.	Zijmarkeringslichten:	ja/nee[2] .....
9.21.	Dagrijlichten:	ja/nee[2] .....
9.21.1.	Verklikker die storing aangeeft, zoals vereist door het reglement inzake het onderdeel, geïnstalleerd:	ja/nee[2] .....
9.22.	Adaptief koplampsysteem (AFS): ja/nee[2]	
9.23.	Hoeklichten:	ja/nee[2] .....
9.24.	Opvallende markeringen:	Achterkant ..... Zijkant
9.24.1.	Volledige contourmarkeringen:	ja/nee[2] ..... ja/nee[2]
9.24.2.	Gedeeltelijke contourmarkeringen:	..... ja/nee[2] ja/nee[2]
9.24.3.	Lijnmarkeringen:	ja/nee[2]..... ja/nee[2]
9.24.4.	Vrijstelling voor een opvallende markering overeenkomstig punt 6.21.1.2.5 van dit reglement	
		Achterkant
		ja/nee[2]
		Opmerkingen: .....
		Zijkant
		ja/nee[2]
		Opmerkingen .....
9.25.	Noodstopsignaal:	ja/nee[2] .....
9.26.	Manoeuvreerlichten:	ja/nee[2] .....
9.27.	Comfortverlichting:	ja/nee[2] .....
9.28.	Gelijkwaardige lichten:	ja/nee[2] .....
9.29.	Maximaal toelaatbare lading in de bagageruimte:	
9.30.	Lichten die zijn goedgekeurd voor en zijn uitgerust met vervangende ledlichtbron(nen) mogen op dit voertuigtype worden geïnstalleerd: ja/nee[2,] ([3])	
10.	Opmerkingen:	

10.1. Eventuele opmerkingen over beweegbare onderdelen: .....

10.2. Toegepaste methode voor het definiëren van het zichtbare oppervlak:
a) grens van het verlichtingsoppervlak[2] of
b) lichtuitstralende oppervlak[2]

10.3. Andere opmerkingen (geldig voor voertuigen met rechtse of linkse besturing): .....

10.4. Opmerkingen over het AFS (overeenkomstig de punten 3.2.6 en 6.22.7.4 van dit reglement): .....

10.5. Opmerking over de mate van bedekking van de opvallende markering als deze minder bedraagt dan de minimumwaarde van 70 % zoals voorgeschreven in de punten 6.21.4.1.2 en 6.21.4.2.2 van dit reglement:

10.6. Voor voertuigen van de categorieën M en N, opmerkingen over de wijze waarop de stroomvoorziening plaatsvindt (overeenkomstig de punten 3.2.7 en 5.27 van dit reglement): .....

10.7. Opmerkingen over opvallende markeringen (overeenkomstig de punten 6.21.1.2.5 en 6.21.4.3.1 van dit reglement): .....

10.8. Opmerkingen over opvallende markeringen (incomplete voertuigen of complete voertuigen overeenkomstig de punten 6.21.1.2.1 en 6.21.1.2.2.1 van dit reglement): .....

Incomplete voertuigen:	ja/nee[2]
Complete voertuigen:	ja/nee[2]
Voltooide voertuigen:	ja/nee[2]

11. Plaats van het goedkeuringsmerk: .....

12. Reden(en) voor de uitbreiding (indien van toepassing): .....

13. Goedkeuring verleend/uitgebreid/geweigerd/ingetrokken[2]

14. Plaats: .....

15. Datum: .....

16. Handtekening: .....

17. De volgende documenten met bovenstaand goedkeuringsnummer zijn op verzoek verkrijgbaar: .....

([1]) Nummer van het land dat de goedkeuring heeft verleend/geweigerd/ingetrokken (cf. de goedkeuringsbepalingen in het reglement).
([2]) Doorhalen wat niet van toepassing is.
([3]) Zo ja, noem de lichten in kwestie.

BIJLAGE 2

Opstelling van goedkeuringsmerken

Model A

(cf. punt 4.4 van dit reglement)

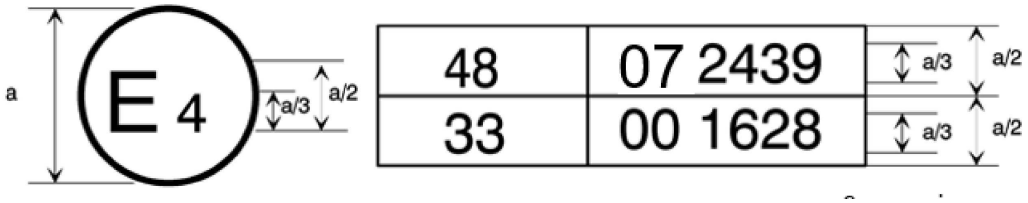


a = min. 8 mm

Bovenstaand goedkeuringsmerk, aangebracht op een voertuig, geeft aan dat het voertuigtype in kwestie, wat de installatie van verlichtings- en lichtsignaalvoorzieningen betreft, in Nederland (E 4) is goedgekeurd krachtens VN-Reglement nr. 48, wijzigingenreeks 07. Het goedkeuringsnummer geeft aan dat de goedkeuring is verleend volgens de voorschriften van VN-Reglement nr. 48, wijzigingenreeks 07.

Model B

(cf. punt 4.5 van dit reglement)



a = min. 8 mm

Bovenstaand goedkeuringsmerk, aangebracht op een voertuig, geeft aan dat het voertuigtype in kwestie in Nederland (E 4) krachtens VN-Reglement nr. 48, wijzigingenreeks 07, en VN-Reglement nr. 33 is goedgekeurd. [1] Het goedkeuringsnummer geeft aan dat, op de respectieve datum van goedkeuring, VN-Reglement nr. 48 was gewijzigd bij wijzigingenreeks 07 en VN-Reglement nr. 33 nog in zijn oorspronkelijke vorm bestond.

[1] Het tweede nummer dient alleen ter illustratie.

BIJLAGE 3

Voorbeelden van lichtoppervlakken, assen, referentiepunten en geometrische zichtbaarheidshoeken

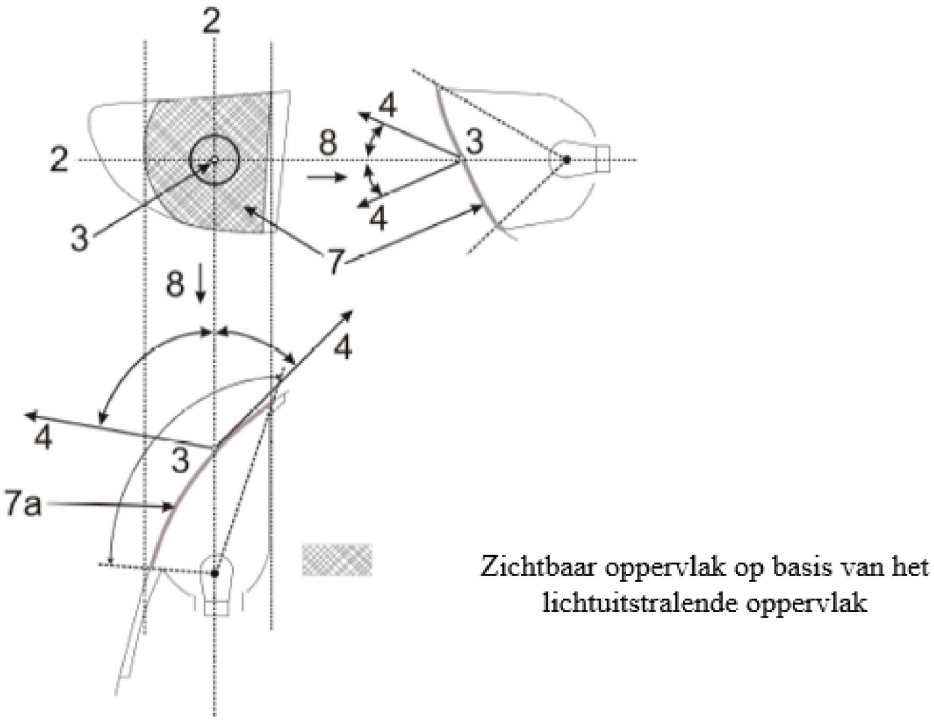
Deze voorbeelden tonen enkele opstellingen om de bepalingen toe te lichten en zijn niet bedoeld om het ontwerp te beperken.

LEGENDA voor alle voorbeelden in deze bijlage:

1. Verlichtingsoppervlak 2. Referentieas 3. Referentiepunt 4. Geometrische zichtbaarheidshoek 5. Lichtuitstralend oppervlak 6. Zichtbaar oppervlak op basis van het verlichtingsoppervlak 7a. Zichtbaar oppervlak op basis van het lichtuitstralende oppervlak overeenkomstig punt 2.10.2, a) (met buitenlens) 7b. Zichtbaar oppervlak op basis van het lichtuitstralende oppervlak overeenkomstig punt 2.10.2, b) (zonder buitenlens) 8. Zichtbaarheidsrichting	IO Interne optische component LG Lichtgeleider L Buitenlens R Reflector S Lichtbron X Geen deel van deze functie F1 Functie 1 F2 Functie 2

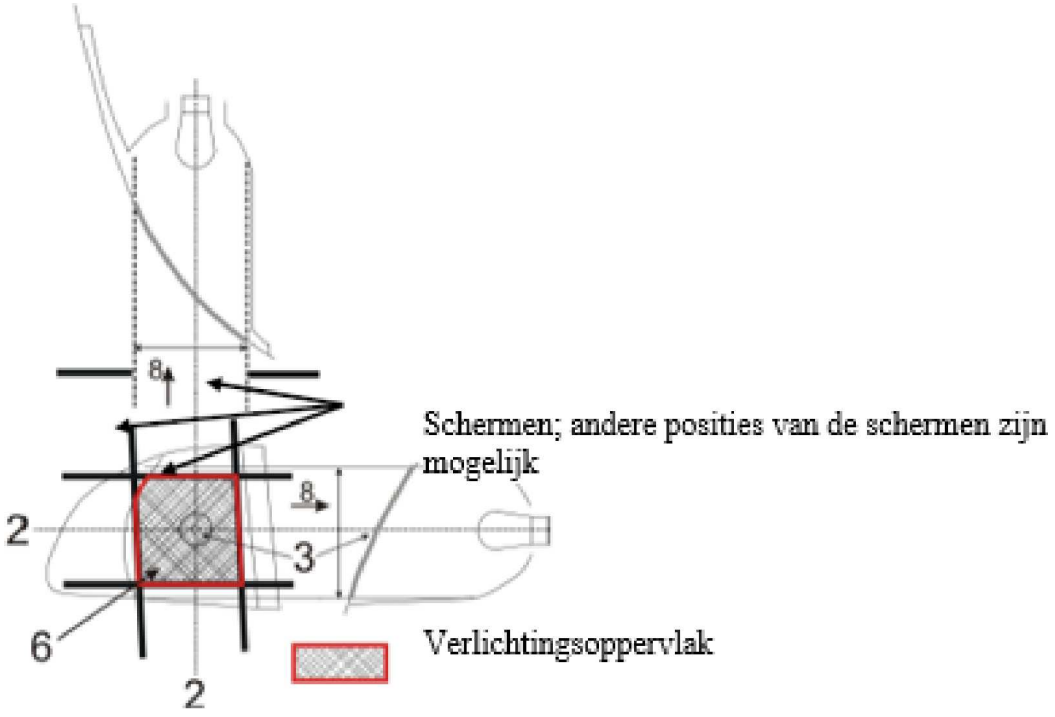
Deel 1

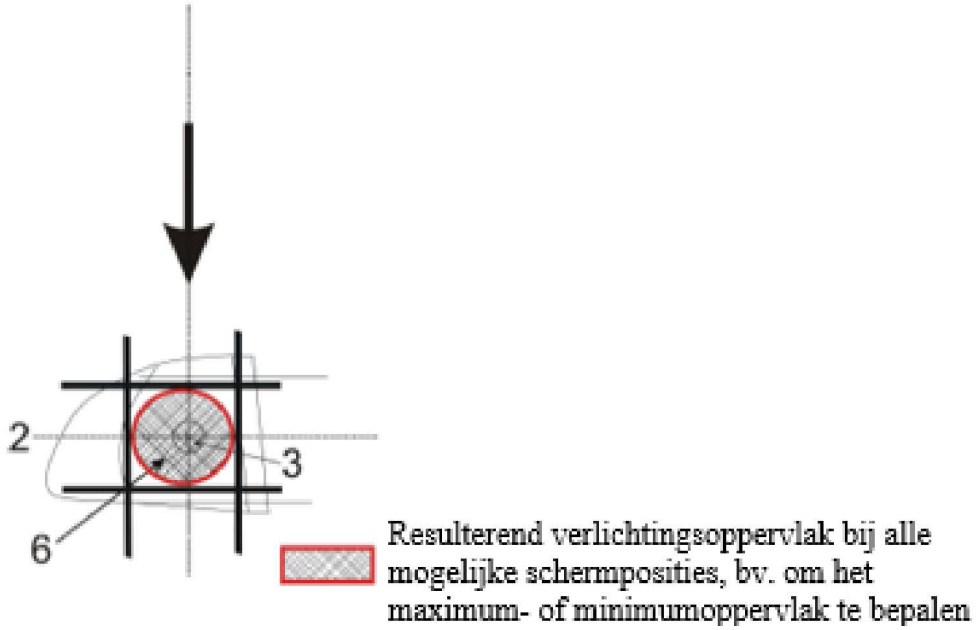
Lichtuitstralend oppervlak van een lichtsignaalvoorziening die geen retroflector is



Deel 2

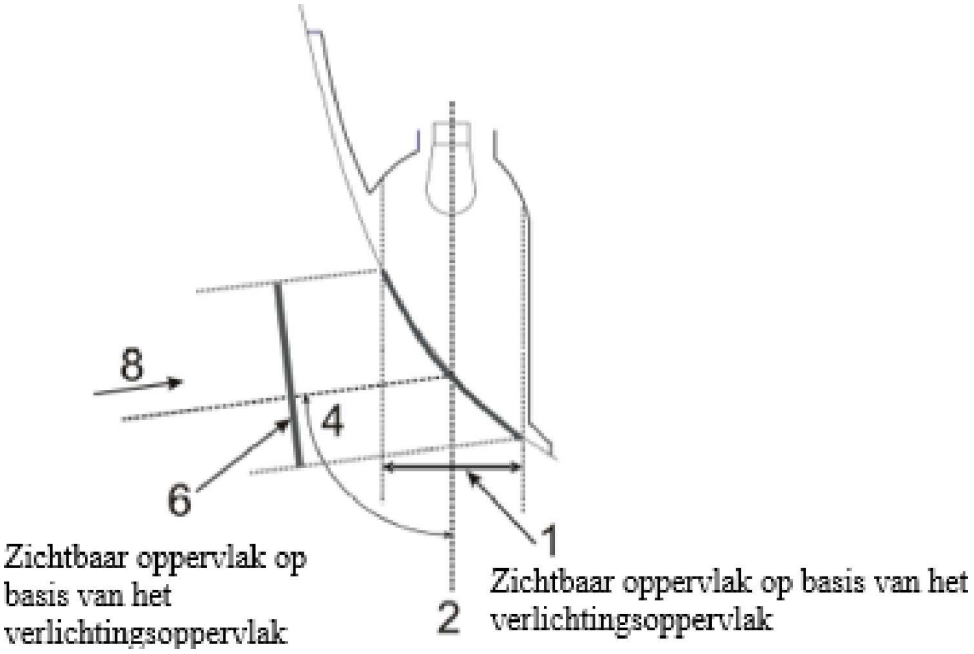
Verlichtingsoppervlak van een lichtsignaalvoorziening die geen retroflector is

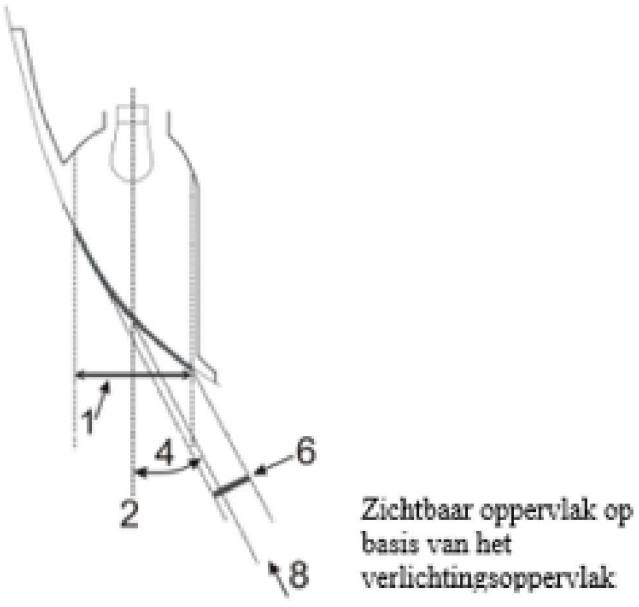




Deel 3

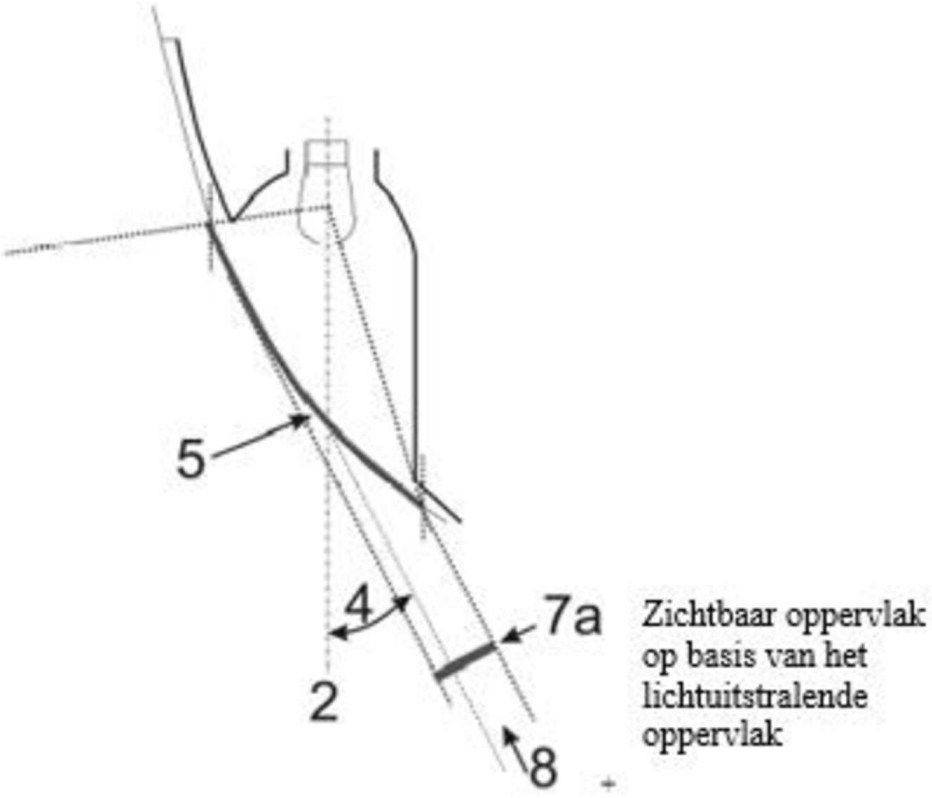
Voorbeelden van het zichtbare oppervlak op basis van het verlichtingsoppervlak in verschillende geometrische zichtbaarheidsrichtingen

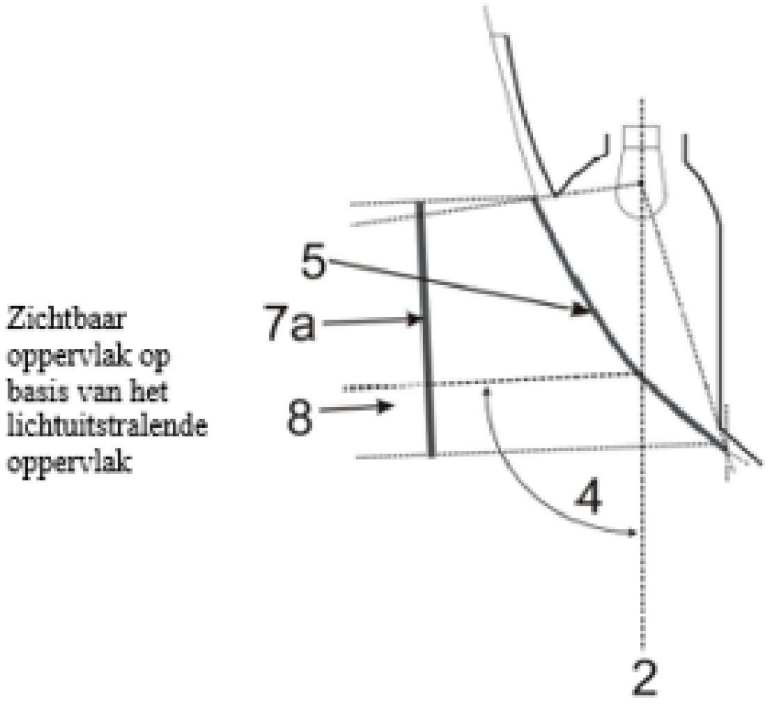




Deel 4

Voorbeelden van het zichtbare oppervlak op basis van het lichtuitstralende oppervlak in verschillende geometrische zichtbaarheidsrichtingen





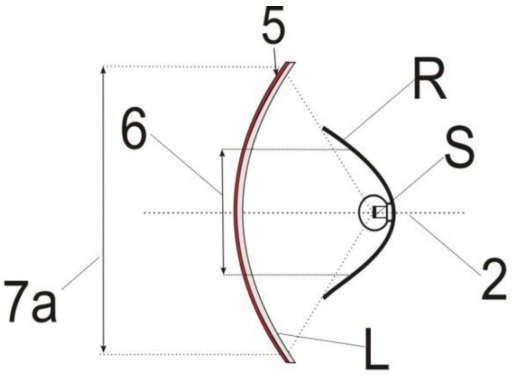
Deel 5

Voorbeeld van het verlichtingsoppervlak in vergelijking met het lichtuitstralende oppervlak bij een "éénfunctielicht"

(cf. de punten 2.10.2 tot en met 2.10.3 van dit reglement)

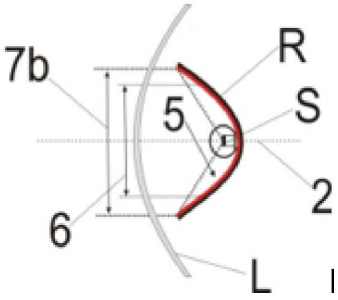
Voorbeelden van een lichtbron met een reflectoroptiek achter een buitenlens:

Voorbeeld 1



(Inclusief de buitenlens)

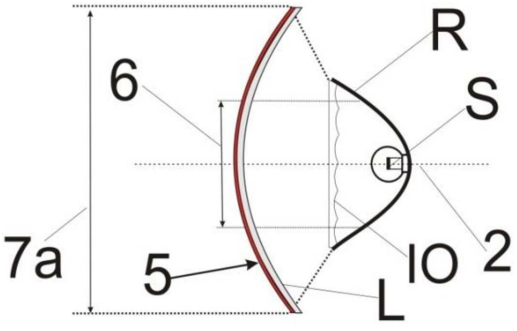
Voorbeeld 2



(Exclusief de niet-gestructureerde buitenlens)

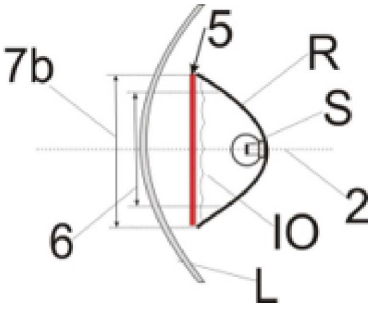
Voorbeelden van een lichtbron met een reflectoroptiek met een binnenlens achter een buitenlens:

Voorbeeld 3



(Inclusief de buitenlens)

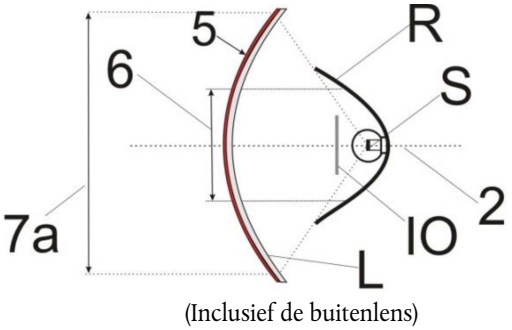
Voorbeeld 4



(Exclusief de niet-gestructureerde buitenlens)

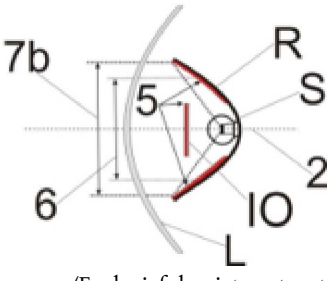
Voorbeelden van een lichtbron met een reflectoroptiek met een gedeeltelijke binnenlens achter een buitenlens:

Voorbeeld 5



(Inclusief de buitenlens)

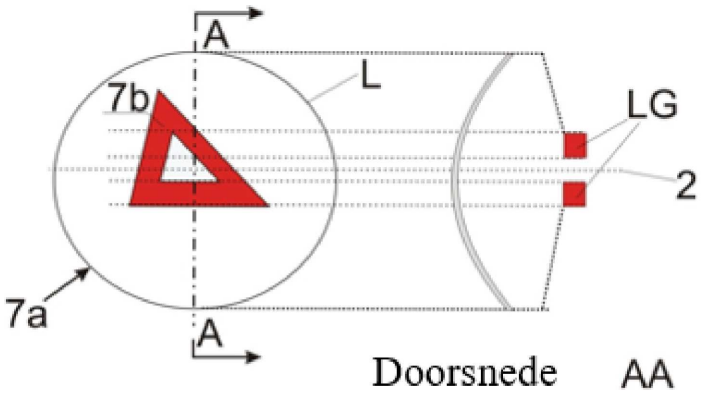
Voorbeeld 6



(Exclusief de niet-gestructureerde buitenlens)

Voorbeeld van een lichtgeleideroptiek achter een buitenlens:

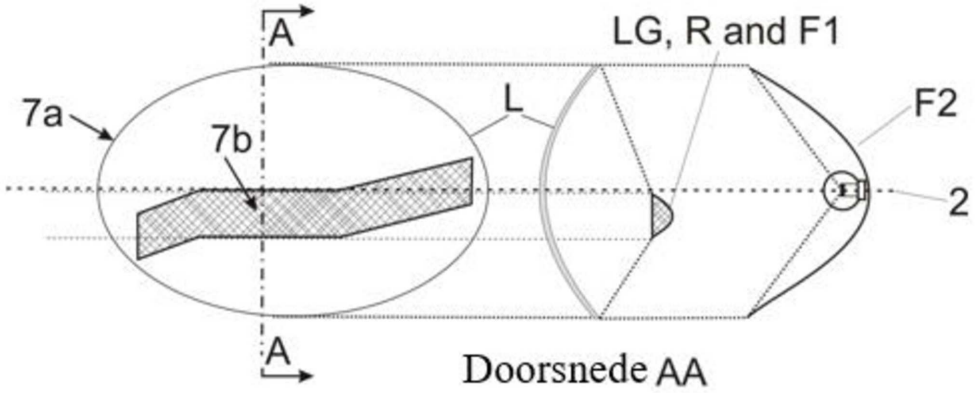
Voorbeeld 7



Wanneer de niet-gestructureerde buitenlens wordt uitgesloten, is 7b het zichtbare oppervlak overeenkomstig punt 2.10.2, b).

Voorbeeld van een lichtgeleideroptiek of een reflectoroptiek achter een buitenlens:

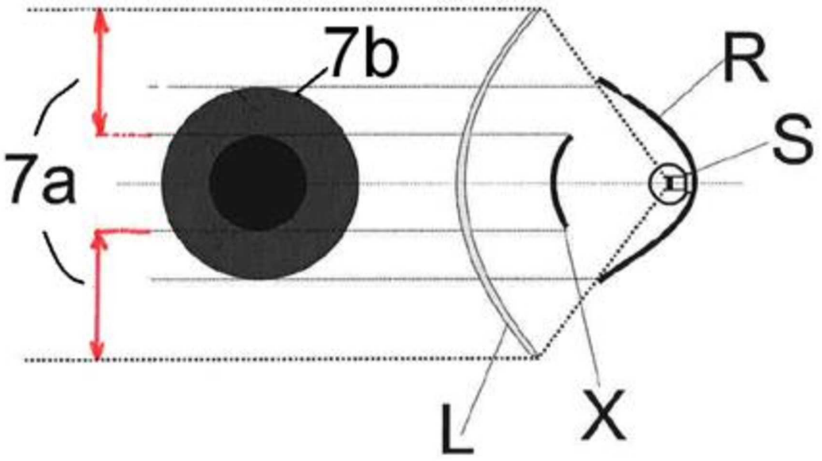
Voorbeeld 8



Wanneer de niet-gestructureerde buitenlens wordt uitgesloten, is 7b het zichtbare oppervlak overeenkomstig punt 2.10.2, b), en mag F1 niet transparant zijn ten opzichte van F2.

Voorbeeld van een lichtbron met een reflectoroptiek in combinatie met een oppervlak dat geen deel uitmaakt van deze functie, achter een buitenlens:

Voorbeeld 9



Wanneer de niet-gestructureerde buitenlens wordt uitgesloten, is 7b het zichtbare oppervlak overeenkomstig punt 2.10.2, b).

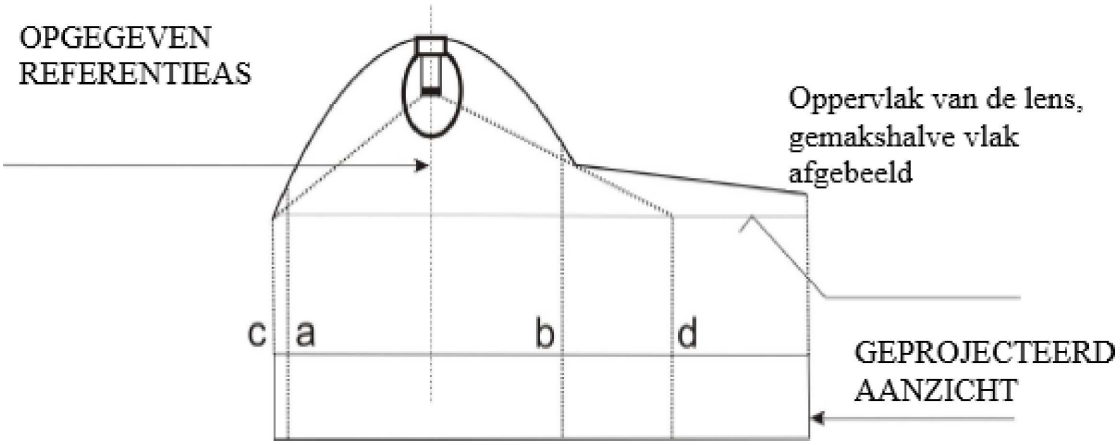
Deel 6

Voorbeelden van de bepaling van het lichtuitstralende oppervlak in vergelijking met het verlichtingsoppervlak

(cf. de punten 2.10.2 en 2.10.3 van dit reglement)

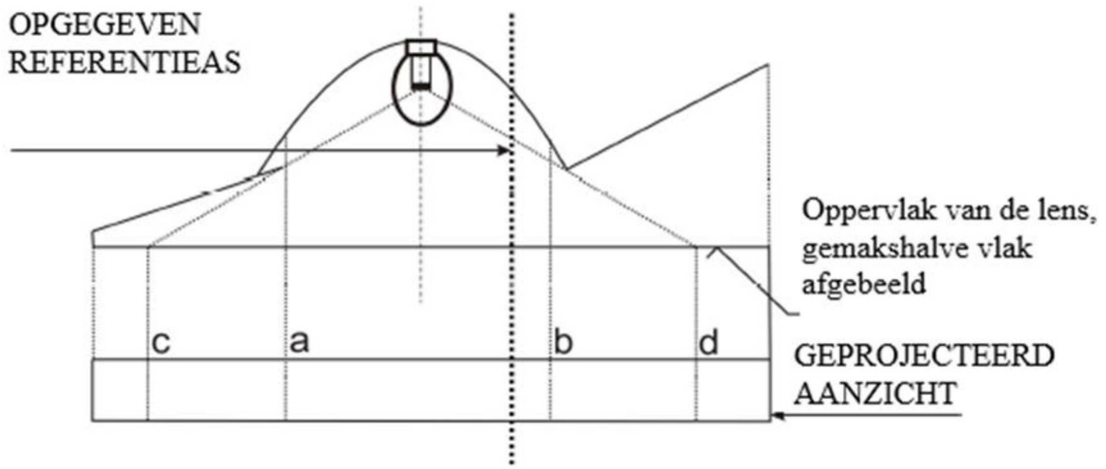
Opmerking: Het weerkaatste licht kan/mag bijdragen aan de bepaling van het lichtuitstralende oppervlak

Voorbeeld A



	Verlichtingsoppervlak	Opgegeven lichtuitstralend oppervlak overeenkomstig punt 2.10.2, a)
De randen zijn	a en b	c en d

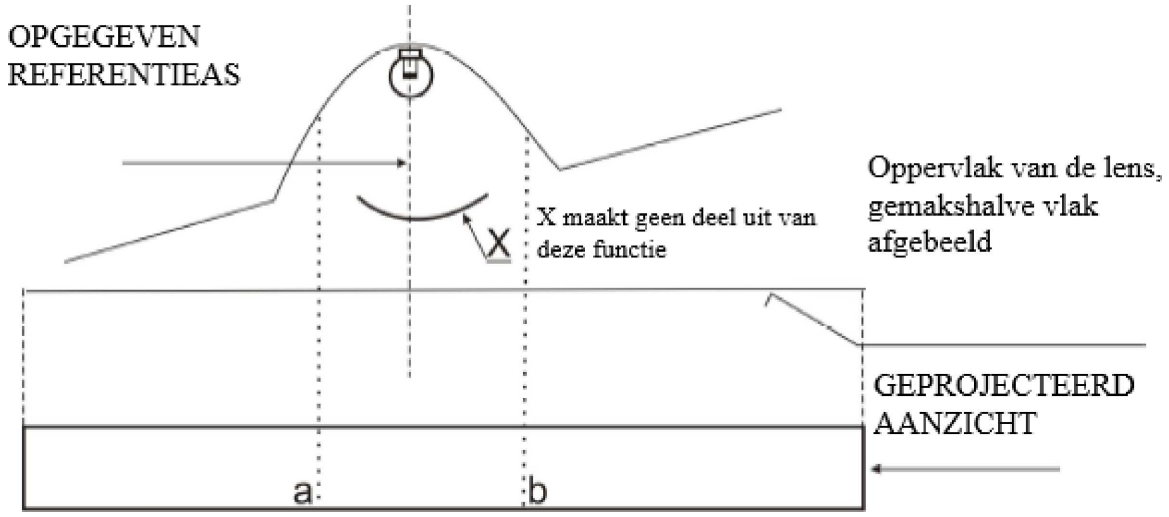
Voorbeeld B



	Verlichtingsoppervlak	Opgegeven lichtuitstralend oppervlak overeenkomstig punt 2.10.2, a)
De randen zijn	a en b	c en d

Voorbeeld C

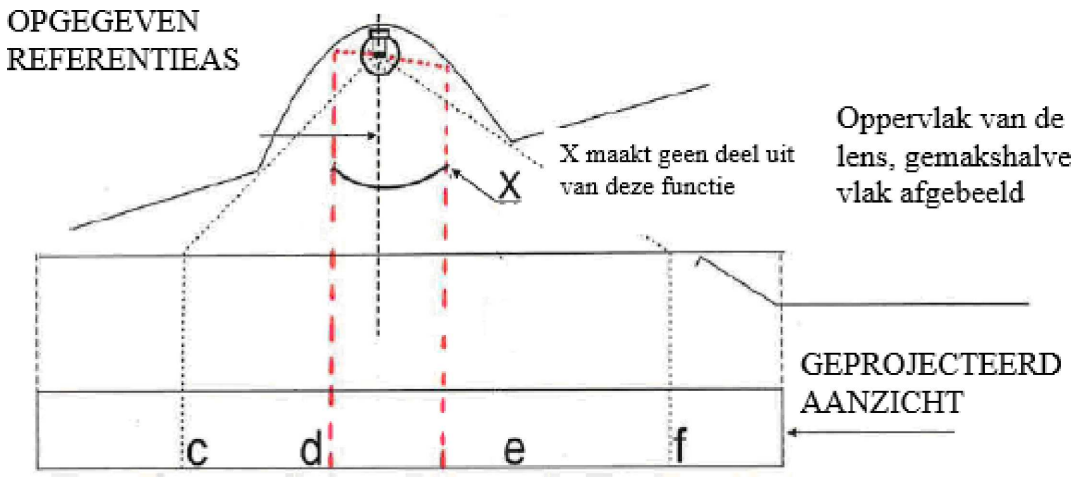
Voorbeeld om het verlichtingsoppervlak te bepalen in combinatie met een oppervlak dat geen deel uitmaakt van de functie:



	Verlichtingsoppervlak
De randen zijn	a en b

Voorbeeld D

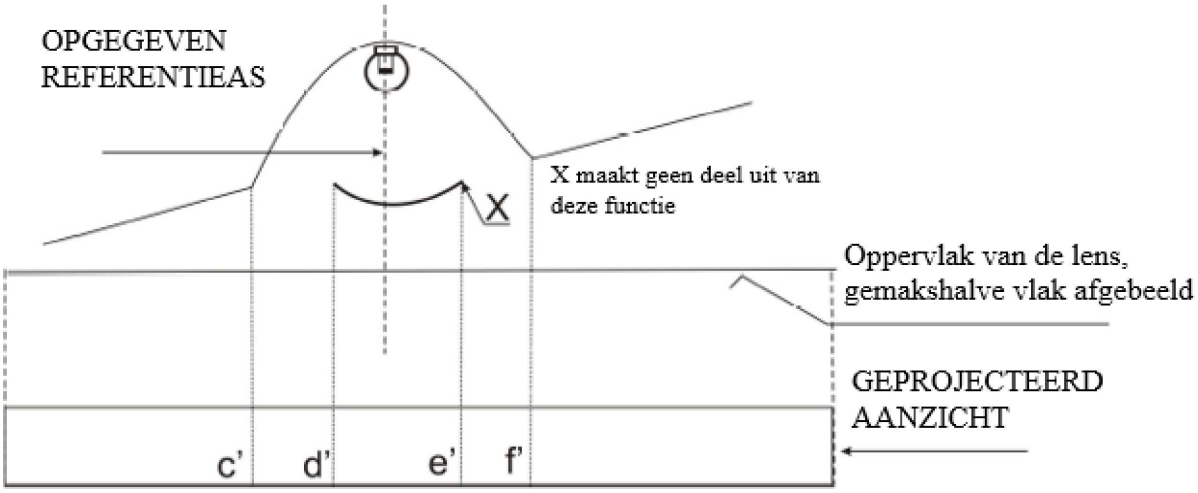
Voorbeeld om een lichtuitstralend oppervlak overeenkomstig punt 2.10.2, a), te bepalen in combinatie met een oppervlak dat geen deel uitmaakt van de functie:



	Opgegeven lichtuitstralend oppervlak overeenkomstig punt 2.10.2, a)
De randen zijn	c-d en e-f

Voorbeeld E

Voorbeeld om het zichtbare oppervlak te bepalen in combinatie met een oppervlak dat geen deel uitmaakt van de functie, en een niet-gestructureerde buitenlens (overeenkomstig punt 2.10.2, b):

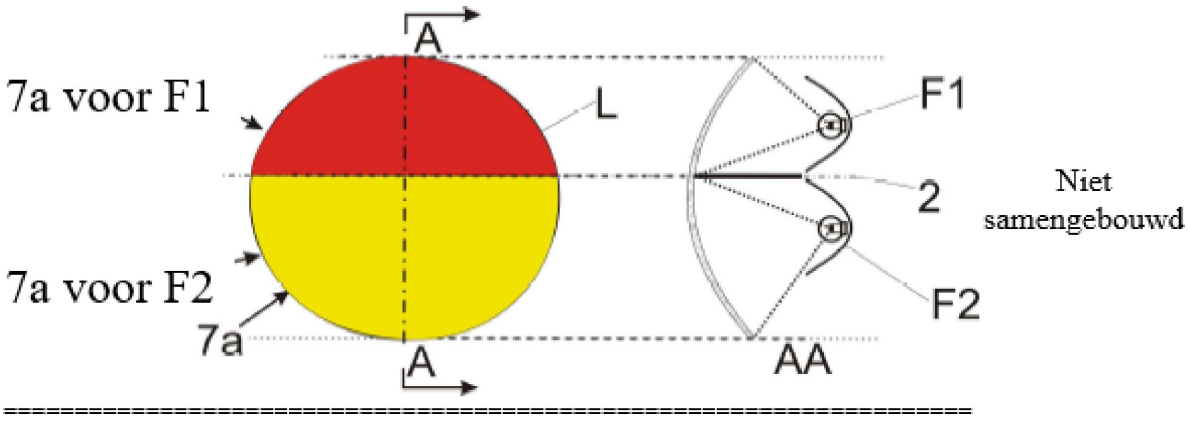


	Opgegeven lichtuitstralend oppervlak overeenkomstig punt 2.10.2, b) *bijvoorbeeld*
De randen zijn	c'-d' en e'-f'

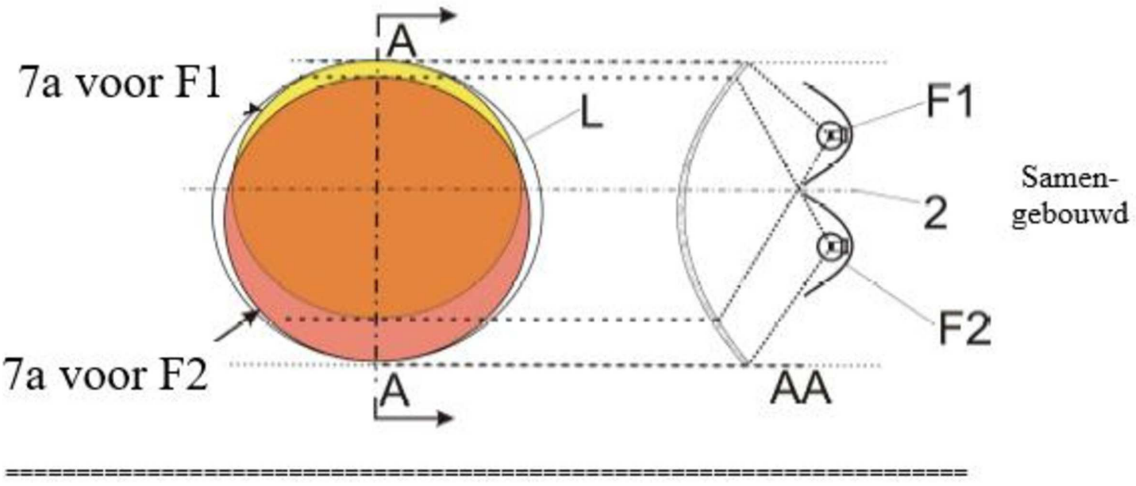
Deel 7

Voorbeelden op basis waarvan kan worden besloten twee functies samen te bouwen

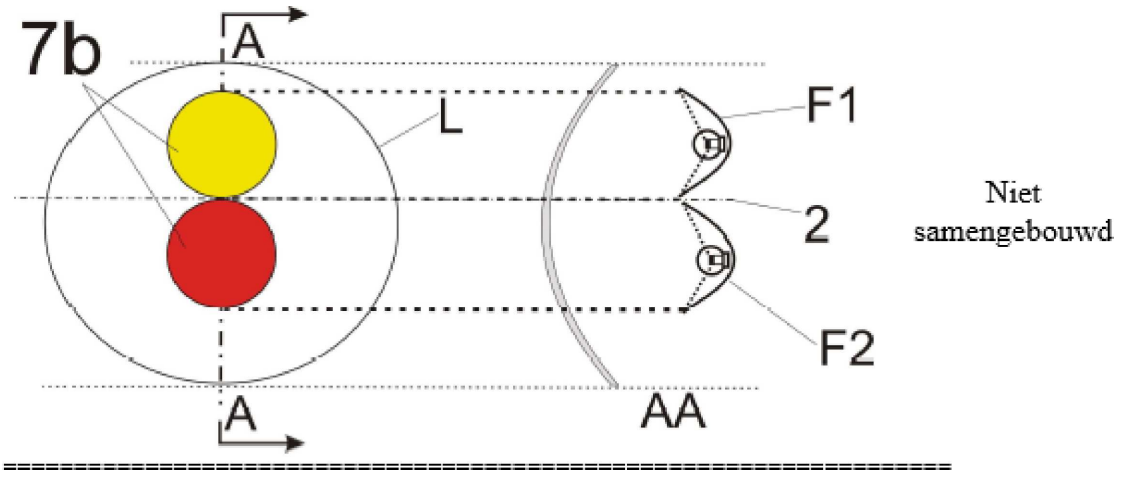
In het geval met een gestructureerde buitenlens en een scheiding tussen beide functies:



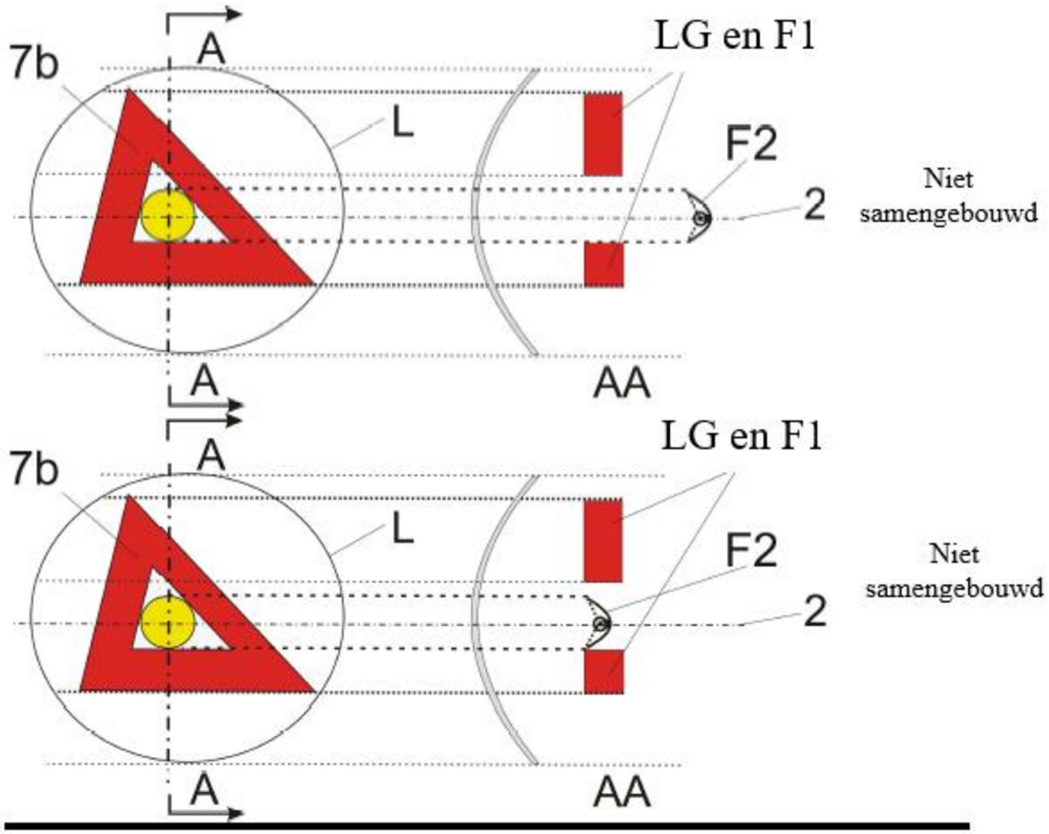
In het geval met een gestructureerde buitenlens:



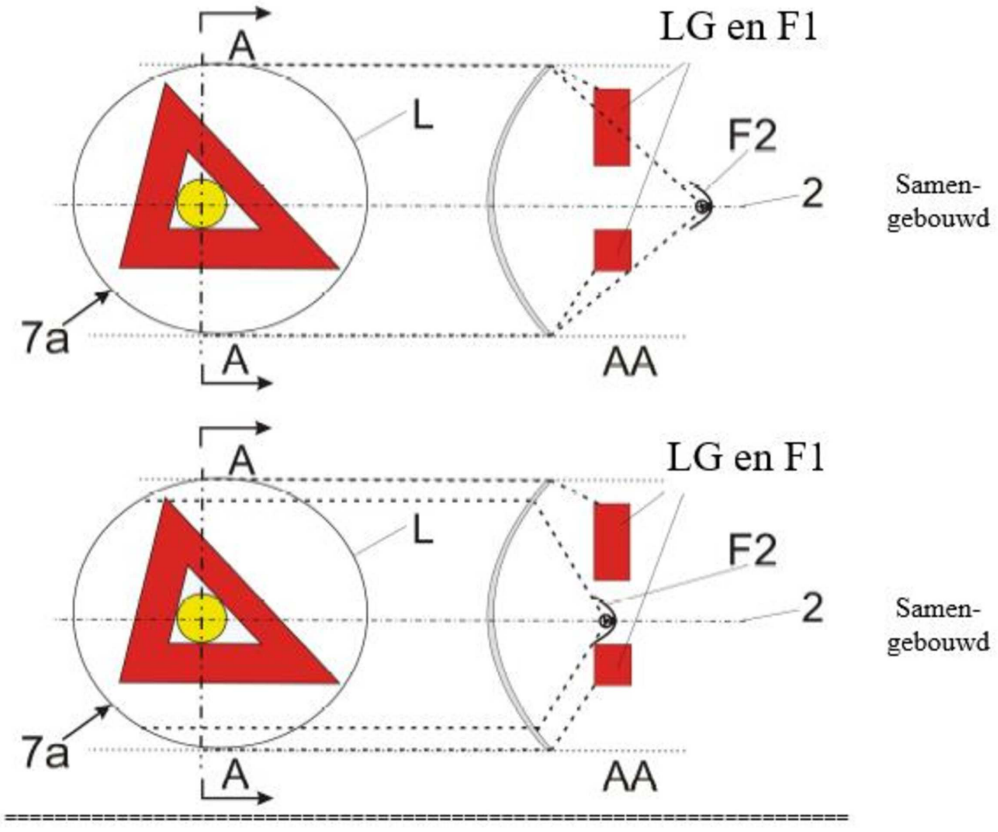
Wanneer de niet-gestructureerde buitenlens wordt uitgesloten:



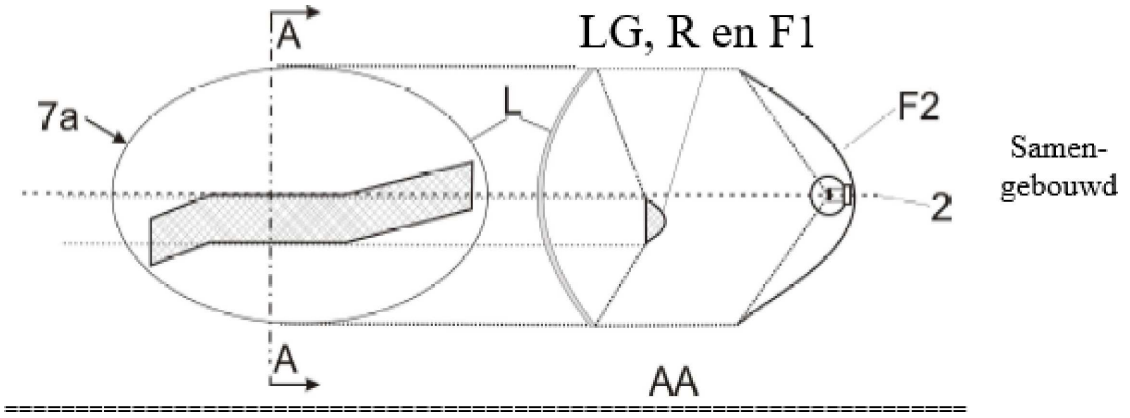
Wanneer de niet-gestructureerde buitenlens wordt uitgesloten:



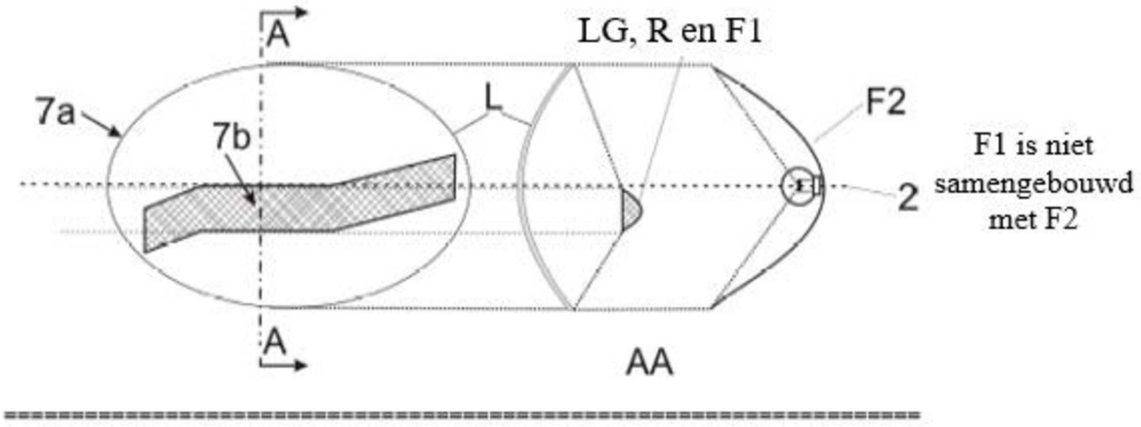
Wanneer de buitenlens (al dan niet gestructureerd) wordt inbegrepen:



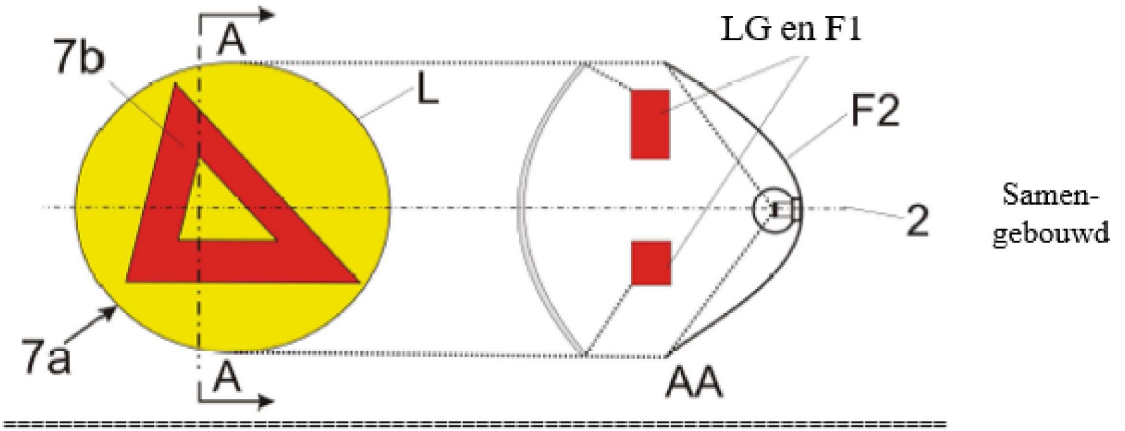
Wanneer de buitenlens (al dan niet gestructureerd) wordt inbegrepen:



Wanneer de niet-gestructureerde buitenlens wordt uitgesloten, is 7b het zichtbare oppervlak overeenkomstig punt 2.10.2 en mag F1 niet transparant zijn ten opzichte van F2:



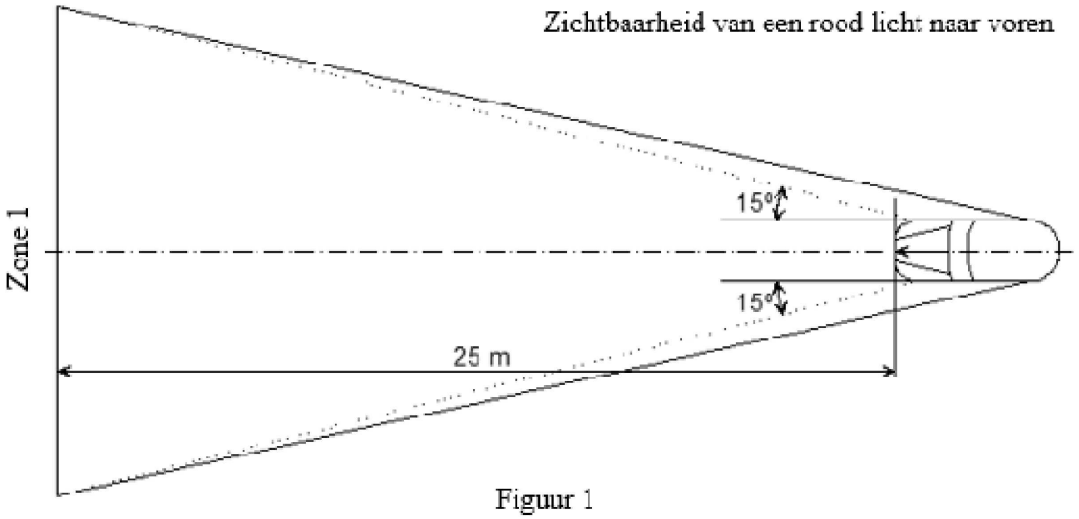
Wanneer de niet-gestructureerde buitenlens al dan niet wordt uitgesloten:



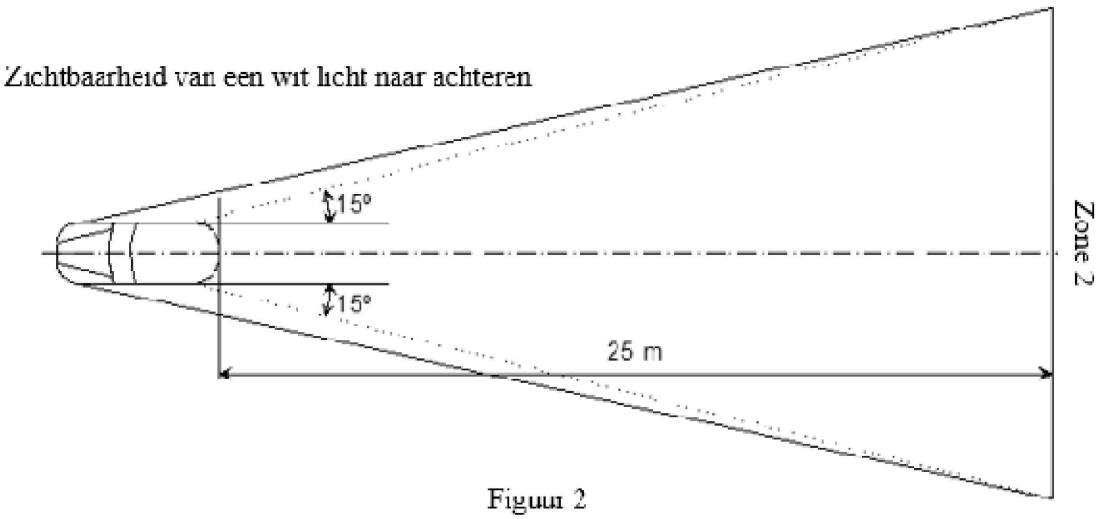
BIJLAGE 4

Zichtbaarheid van een rood licht naar voren en van een wit licht naar achteren

(cf. de punten 5.10.1 en 5.10.2 van dit reglement)



Figuur 1



Figuur 2

BIJLAGE 5

In aanmerking te nemen beladingstoestanden voor het bepalen van veranderingen in de verticale oriëntatie van de dimlichtkoplampen

Belading van de assen zoals bedoeld in de punten 6.2.6.1 en 6.2.6.3.1

1. Voor de volgende tests moet de massa van de passagiers worden berekend op basis van 75 kg per persoon.

2. Wijze van belading voor de verschillende voertuigtypen:

2.1. Voertuigen van categorie M_1 ([1])

2.1.1. De hoek van de lichtbundel van de dimlichtkoplampen moet worden bepaald bij de volgende beladingen:

2.1.1.1. één persoon op de bestuurdersstoel;

2.1.1.2. de bestuurder, plus één passagier op de voorstoel die het verst van de bestuurder is verwijderd;

2.1.1.3. de bestuurder, één passagier op de voorstoel die het verst van de bestuurder is verwijderd, alle achterste stoelen bezet;

2.1.1.4. alle stoelen bezet;

2.1.1.5. alle stoelen bezet, plus een gelijkmatige belading van de bagageruimte tot de toelaatbare achterasbelasting, respectievelijk voorasbelasting indien de bagageruimte zich vooraan bevindt. Indien zowel vooraan als achteraan bagageruimte aanwezig is, moet de aanvullende lading gelijkmatig worden verdeeld tot de toelaatbare asbelastingen. Indien de maximaal toelaatbare massa echter wordt bereikt vóór de toelaatbare belasting van een van de assen, moet de lading van de bagageruimte(n) worden beperkt tot de waarde waarmee deze massa kan worden bereikt;

2.1.1.6. de bestuurder, plus een gelijkmatige belading van de bagageruimte tot de toelaatbare asbelasting van de overeenkomstige as.

Indien de maximaal toelaatbare massa echter wordt bereikt vóór de toelaatbare belasting van de as, moet de lading van de bagageruimte(n) worden beperkt tot de waarde waarmee deze massa kan worden bereikt.

2.1.2. Bij het bepalen van de belading moet rekening worden gehouden met eventuele door de fabrikant opgelegde laadbeperkingen.

2.2. Voertuigen van de categorieën M_2 en M_3[1]

De hoek van de lichtbundel van de dimlichtkoplampen moet worden bepaald bij de volgende beladingen:

2.2.1. voertuig onbeladen en één persoon op de bestuurdersstoel;

2.2.2. voertuig zodanig beladen dat elke as haar technisch toelaatbare maximumbelasting draagt of totdat de maximaal toelaatbare massa van het voertuig wordt bereikt door evenredige belasting van de voor- en achteras tot hun technisch toelaatbare maximumbelasting, naargelang wat zich het eerst voordoet.

([1]) Zoals gedefinieerd in de Geconsolideerde Resolutie betreffende de constructie van voertuigen (R.E.3), document ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, punt 2 – www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html

2.3. Voertuigen van categorie N met laadoppervlakken

2.3.1. De hoek van de lichtbundel van de dimlichtkoplampen moet worden bepaald bij de volgende beladingen:

2.3.1.1. voertuig onbeladen en één persoon op de bestuurdersstoel;

2.3.1.2. bestuurder, plus een zodanig verdeelde lading dat de technisch toelaatbare maximumbelasting van de achteras(sen) of de maximaal toelaatbare massa van het voertuig wordt bereikt (naargelang wat zich het eerst voordoet) zonder dat de belasting van de vooras, berekend als de som van de voorasbelasting van het onbeladen voertuig plus 25% van de maximaal toelaatbare nuttige belasting van de vooras, wordt overschreden. Wanneer het laadplatform zich aan de voorkant bevindt, wordt de vooras in aanmerking genomen.

2.4. Voertuigen van categorie N zonder laadoppervlak

2.4.1. Trekkers voor opleggers:

2.4.1.1. onbeladen voertuig zonder belasting op de koppelschotel en één persoon op de bestuurdersstoel;

2.4.1.2. één persoon op de bestuurdersstoel, technisch toelaatbare belasting op de koppelschotel in de stand die overeenkomt met de grootste belasting op de achteras.

2.4.2. Trekkers voor aanhangwagens:

2.4.2.1. voertuig onbeladen en één persoon op de bestuurdersstoel;

2.4.2.2. één persoon op de bestuurdersstoel, alle overige plaatsen in de cabine bezet.

BIJLAGE 6

Meting van de verandering van de helling van de dimlichtbundel als functie van de belading

1. TOEPASSINGSGEBIED

In deze bijlage wordt een methode beschreven voor het meten van veranderingen van de helling van de dimlichtbundel bij een motorvoertuig ten opzichte van de begininstelling, als gevolg van een gewijzigde belading van dat voertuig.

2. DEFINITIES

2.1. Begininstelling

2.1.1. Opgegeven begininstelling

Waarde van de door de fabrikant van het motorvoertuig opgegeven oorspronkelijke helling van de dimlichtbundel die als referentiewaarde geldt voor de berekening van de toelaatbare veranderingen.

2.1.2. Gemeten begininstelling

Gemiddelde waarde van de helling van de dimlichtbundel of van het voertuig, gemeten bij het voertuig in beladingstoestand nr. 1 zoals gedefinieerd in bijlage 5 voor de geteste voertuigcategorie. Deze waarde dient als referentiewaarde voor het beoordelen van de veranderingen in de helling van de lichtbundel naarmate de beladingstoestand wijzigt.

2.2. Helling van de dimlichtbundel

De helling kan worden gedefinieerd:

als de hoek, uitgedrukt in milliradialen, tussen het horizontale vlak en de richting van de lichtbundel naar een karakteristiek punt op het horizontale gedeelte van de licht-donkergrens in de lichtverdeling van de koplamp, of

door de tangens van die hoek, uitgedrukt in procenten, aangezien de hoeken klein zijn (bij deze kleine hoeken is 1 % gelijk aan 10 mrad).

Indien de helling in procenten wordt uitgedrukt, kan zij worden berekend met de volgende formule:

$$\frac{(h_1 - h_2)}{L} \times 100$$

waarin:

h_1 de hoogte boven het wegdek in millimeters is van bovengenoemd karakteristiek punt, gemeten op een verticaal scherm dat loodrecht op het middenlangsvlak van het voertuig op een horizontale afstand L is geplaatst;

h_2 de hoogte boven het wegdek in millimeters is van het referentiepunt (dat wordt beschouwd als de nominale oorsprong van het karakteristieke punt dat bij h_1 is gekozen);

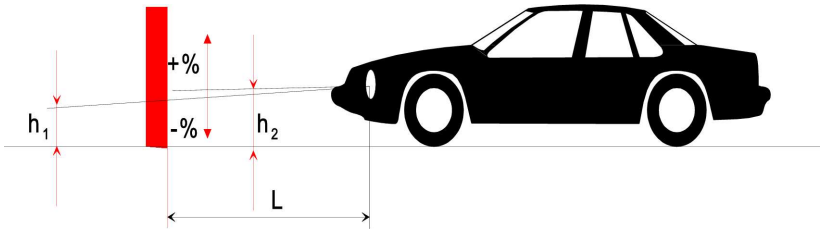
L de afstand in millimeters is tussen het scherm en het referentiepunt.

Negatieve waarden wijzen op een neerwaarts gerichte bundel (cf. figuur 1).

Positieve waarden wijzen op een opwaarts gerichte bundel.

Figuur 1

Neerwaartse helling van de dimlichtbundel van een voertuig van categorie M_1



Opmerkingen:

1. Op deze tekening is een voertuig van categorie M_1 afgebeeld, maar het weergegeven principe geldt ook voor voertuigen van andere categorieën.

2. Indien het voertuig niet van een niveauregeling voor de koplampen is voorzien, is de verandering van de helling van de dimlichtbundel identiek aan de verandering van de helling van het voertuig zelf.

3. MEETOMSTANDIGHEDEN

3.1. Indien een visuele inspectie van het patroon van de dimlichtbundel op het scherm of een fotometrische methode wordt toegepast, moeten de metingen plaatsvinden in een donkere omgeving (bv. in een donkere kamer) die ruim genoeg is om het voertuig en het scherm te kunnen opstellen zoals in figuur 1. De afstand tussen de referentiepunten van de koplamp en het scherm moet ten minste 10 m bedragen.

3.2. Het oppervlak waarop de metingen plaatsvinden, moet zo vlak en horizontaal mogelijk zijn, zodat de reproduceerbaarheid van de metingen van de helling van de dimlichtbundel tot op ± 0,5 mrad (± 0,05 % helling) nauwkeurig kan worden gewaarborgd.

3.3. Indien een scherm wordt gebruikt, moeten de markering, de positie en de oriëntatie ervan ten opzichte van het grondoppervlak en het middenlangsvlak van het voertuig zo zijn dat de reproduceerbaarheid van de meting van de helling van de dimlichtbundel tot op ± 0,5 mrad (± 0,05 % helling) nauwkeurig kan worden gewaarborgd.

3.4. Tijdens de metingen moet de omgevingstemperatuur tussen 10 en 30° C bedragen.

4. VOORBEREIDING VAN HET VOERTUIG

4.1. De metingen moeten worden uitgevoerd bij een voertuig dat 1 000 tot 10 000 km heeft afgelegd, bij voorkeur 5 000 km.

4.2. De banden moeten tot de door de voertuigfabrikant voor de maximumbelading gespecificeerde druk zijn opgepompt. Het voertuig moet volledig zijn bijgevuld (brandstof, water, olie) en van alle door de fabrikant gespecificeerde accessoires en gereedschappen zijn voorzien. Volledige bijvulling met brandstof betekent dat de brandstoftank tot ten minste 90 % moet worden gevuld.

4.3. De parkeerrem van het voertuig moet gelost zijn en de versnellingsbak moet in neutraal staan.

4.4. Het voertuig moet ten minste acht uur lang op de in punt 3.4 gespecificeerde temperatuur worden gehouden.

4.5. Indien een fotometrische of visuele methode wordt toegepast, moeten bij voorkeur koplampen met een duidelijk afgebakende licht-donkergrens van de dimlichtbundel op het testvoertuig worden gemonteerd om de metingen te vergemakkelijken. Andere middelen zijn toegestaan om een nauwkeuriger aflezing te verkrijgen (bv. verwijdering van de koplamplens).

5. TESTPROCEDURE

5.1. Algemeen

De veranderingen in de helling van de dimlichtbundel of van het voertuig, naargelang de gekozen methode, moeten voor elke kant van het voertuig afzonderlijk worden gemeten. De resultaten die bij zowel de linker- als rechterkoplamp in alle in bijlage 5 gespecificeerde beladingstoestanden worden verkregen, moeten binnen de in punt 5.5 vermelde grenswaarden liggen. De belading moet geleidelijk worden opgevoerd zonder het voertuig aan al te grote schokken bloot te stellen.

5.1.1. Wanneer een AFS is geïnstalleerd, moeten de metingen worden uitgevoerd met het AFS in zijn neutrale stand.

5.2. Bepaling van de gemeten begininstelling

Het voertuig moet worden voorbereid zoals beschreven in punt 4 en worden beladen zoals beschreven in bijlage 5 (eerste beladingstoestand van de desbetreffende voertuigcategorie). Vóór elke meting moet het voertuig op en neer worden bewogen zoals aangegeven in punt 5.4. De metingen moeten driemaal worden verricht.

5.2.1. Indien geen van de drie meetresultaten meer dan 2 mrad (0,2 % helling) verschilt van het rekenkundig gemiddelde van de resultaten, vormt dat gemiddelde het eindresultaat.

5.2.2. verschilt een van de meetresultaten meer dan 2 mrad (0,2 % helling) van het rekenkundig gemiddelde van de resultaten, dan moet nogmaals een reeks van tien metingen worden verricht waarvan het rekenkundig gemiddelde het eindresultaat vormt;

5.3. Meetmethoden

Om veranderingen in de helling te meten, mag gelijk welke methode worden toegepast, mits de aflezing tot op ± 0,2 mrad (± 0,02 % helling) nauwkeurig is.

5.4. Behandeling van het voertuig in elke beladingstoestand

De ophanging van het voertuig en elk ander deel dat de helling van de dimlichtbundel kan beïnvloeden, moeten volgens de hierna beschreven methoden worden geactiveerd.

De technische diensten en de fabrikanten mogen echter in onderling overleg andere (experimentele of op berekeningen gebaseerde) methoden voorstellen, met name wanneer de test bijzondere moeilijkheden oplevert, mits dergelijke berekeningen duidelijk geldig zijn.

5.4.1. Voertuigen van categorie M_1 met conventionele ophanging

Terwijl het voertuig op de meetplaats staat en, zo nodig, de wielen op zwevende platforms rusten (die moeten worden gebruikt indien de afwezigheid ervan zou leiden tot een beperking van de veerbeweging die de meetresultaten kan beïnvloeden), moet het voertuig gedurende ten minste drie volledige cycli continu op en neer worden bewogen; bij elke cyclus moet eerst de achterkant en vervolgens de voorkant van het voertuig naar beneden worden geduwd.

De reeks op- en neergaande bewegingen moet steeds eindigen met de voltooiing van een cyclus. Alvorens de metingen te verrichten, moet men het voertuig vanzelf tot rust laten komen. In plaats van zwevende platforms te gebruiken, kan hetzelfde effect worden verkregen door het voertuig over ten minste één volledige wielomwenteling vooruit en achteruit te bewegen.

5.4.2. Voertuigen van de categorieën M_2, M_3 en N met conventionele ophanging

5.4.2.1. Indien de in punt 5.4.1 beschreven behandelingsmethode voor voertuigen van categorie M_1 niet mogelijk is, mag de in punt 5.4.2.2 of 5.4.2.3 beschreven methode worden toegepast.

5.4.2.2. Terwijl het voertuig met de wielen op de grond op de meetplaats staat, moet het voertuig op en neer worden bewogen door de belading tijdelijk te variëren.

5.4.2.3. Terwijl het voertuig met de wielen op de grond op de meetplaats staat, moeten de ophanging van het voertuig en alle andere delen die de helling van de dimlichtbundel kunnen beïnvloeden, met een triltoestel worden geactiveerd. Dit triltoestel kan een trilplatform zijn waarop de wielen rusten.

5.4.3. Voertuigen met niet-conventionele ophanging waarbij het aandrijfsysteem moet draaien

Vóór elke meting wachten tot het voertuig met draaiende motor zijn definitieve toestand heeft bereikt.

5.5. Metingen

Voor elk van de verschillende beladingstoestanden moet de verandering van de helling van de dimlichtbundel worden geëvalueerd ten opzichte van de overeenkomstig punt 5.2 gemeten begininstelling.

Indien het voertuig met een handmatige niveauregeling voor de koplampen is uitgerust, moet deze regeling in de standen worden gezet die de fabrikant voor bepaalde beladingstoestanden heeft gespecificeerd (overeenkomstig bijlage 5).

5.5.1. Eerst moet in elke beladingstoestand een enkele meting worden verricht. Aan de voorschriften is voldaan, indien voor alle beladingstoestanden de verandering van de helling binnen de berekende grenzen ligt (bv. binnen het verschil tussen de opgegeven begininstelling en de voor goedkeuring vereiste beneden- en bovengrens) met een veiligheidsmarge van 4 mrad (0,4 % helling).

5.5.2. Indien het resultaat van een meting niet aan de in punt 5.5.1 vermelde veiligheidsmarge voldoet of de grenswaarde overschrijdt, moeten nogmaals drie metingen worden verricht in de beladingstoestand waarin dat resultaat is verkregen, zoals gespecificeerd in punt 5.5.3.

5.5.3. Voor elk van de bovengenoemde beladingstoestanden geldt het volgende:

5.5.3.1. indien geen van de drie meetresultaten meer dan 2 mrad (0,2 % helling) verschilt van het rekenkundig gemiddelde van de resultaten, vormt dat gemiddelde het eindresultaat;

5.5.3.2. verschilt een van de meetresultaten meer dan 2 mrad (0,2 % helling) van het rekenkundig gemiddelde van de resultaten, dan moet nogmaals een reeks van tien metingen worden verricht waarvan het rekenkundig gemiddelde het eindresultaat vormt;

5.5.3.3. indien een voertuig is voorzien van een automatische niveauregeling voor de koplampen met een eigen hysteresislus, dan moeten de gemiddelde resultaten van de boven- en onderkant van die hysteresislus als significante waarden worden beschouwd.

Al deze metingen moeten worden verricht overeenkomstig de punten 5.5.3.1 en 5.5.3.2.

5.5.4. Aan de voorschriften is voldaan, indien in alle beladingstoestanden het verschil tussen de gemeten begininstelling, bepaald overeenkomstig punt 5.2, en de in elke beladingstoestand gemeten helling minder bedraagt dan de in punt 5.5.1 berekende waarden (zonder veiligheidsmarge).

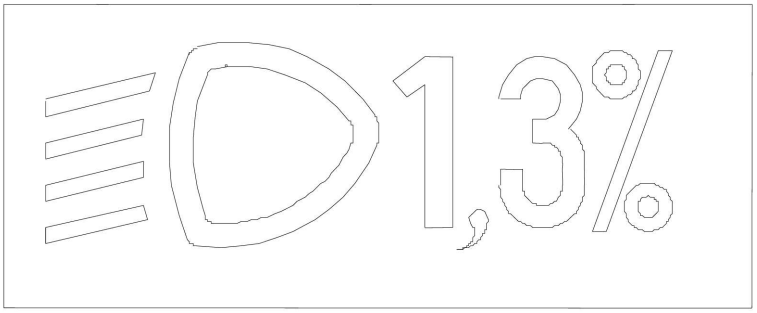
5.5.5. Indien slechts één van de berekende boven- of ondergrenzen van de verandering wordt overschreden, mag de fabrikant, binnen de voor goedkeuring gespecificeerde grenzen, voor de opgegeven begininstelling een andere waarde kiezen.

BIJLAGE 7

Aanduiding van de in punt 6.2.6.1.1 van dit reglement bedoelde neerwaartse helling van de licht-donkergrens van de dimlichtkoplampen en van de in punt 6.3.6.1.2 van dit reglement bedoelde neerwaartse helling van de licht-donkergrens van de mistvoorlichten

Voorbeeld 1

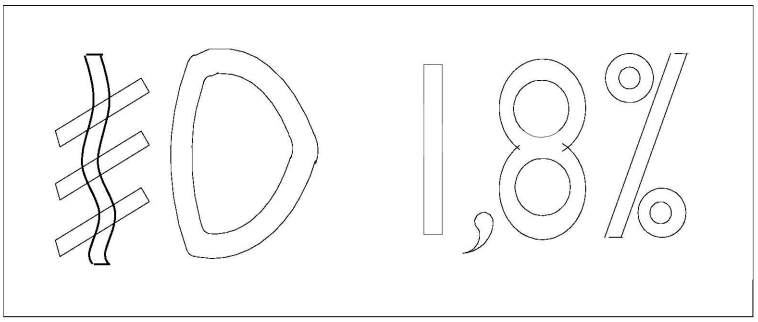
De keuze van de grootte van het symbool en de tekens wordt aan de fabrikant overgelaten.



Standaardsymbool voor dimlichtkoplamp	Waarde van de opgegeven begininstelling

Voorbeeld 2

De keuze van de grootte van het symbool en de tekens wordt aan de fabrikant overgelaten.



Standaardsymbool voor mistvoorlicht	Waarde van de neerwaartse helling

BIJLAGE 8

In punt 6.2.6.2.2 van dit reglement bedoelde bedieningsorganen voor de niveauregeling van de koplampen

1. SPECIFICATIES

1.1. Het omlaag brengen van de dimlichtbundel moet altijd op een van de volgende wijzen plaatsvinden:

a) door een bedieningsorgaan naar beneden of naar links te verplaatsen;

b) door een bedieningsorgaan tegen de wijzers van de klok in te draaien;

c) door een knop in te drukken (druk/trekknop).

Indien verschillende knoppen worden gebruikt om de lichtbundel bij te stellen, moet de knop die de grootste neerwaartse helling produceert, links van of onder de knop(pen) voor de andere dimlichtstanden zijn aangebracht.

Een draaiend bedieningsorgaan dat op zijn kant wordt gezien of waarvan alleen de rand zichtbaar is, moet op dezelfde wijze worden bediend als bedieningsorganen van type a) of c).

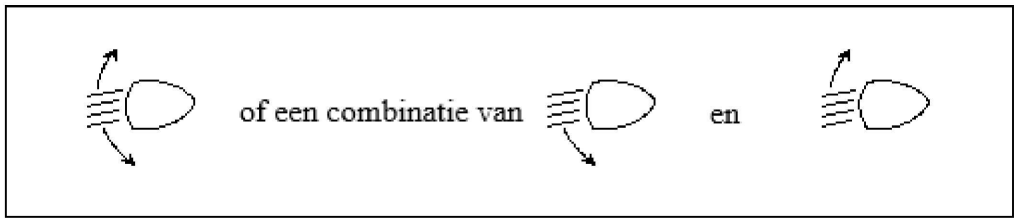
1.1.1. Op dit bedieningsorgaan moeten symbolen zijn aangebracht die duidelijk de bewegingen aangeven die met de neerwaartse en opwaartse helling van de dimlichtbundel overeenkomen.

1.2. De 0-stand komt overeen met de begininstelling van de helling overeenkomstig punt 6.2.6.1.1 van dit reglement.

1.3. De 0-stand, die overeenkomstig punt 6.2.6.2.2 van dit reglement een “stopstand” moet zijn, hoeft zich niet noodzakelijk aan het einde van de schaal te bevinden.

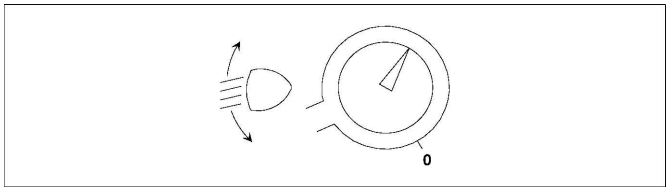
1.4. De op het bedieningsorgaan aangebrachte opschriften moeten in de gebruikershandleiding worden toegelicht.

1.5. Voor de identificatie van de bedieningsorganen mogen alleen de volgende symbolen worden gebruikt:

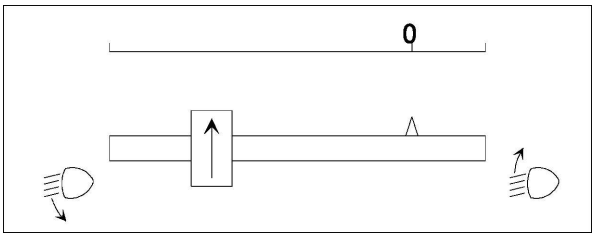


Symbolen met vijf streepjes in plaats van vier mogen ook worden gebruikt.

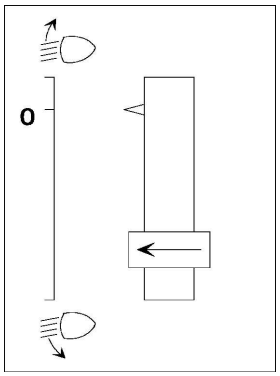
Voorbeeld 1



Voorbeeld 2



Voorbeeld 3



BIJLAGE 9

Controle op de overeenstemming van de productie

1. TESTS

1.1. Plaats van de lichten

De plaats van de in punt 2.1.6 van dit reglement gedefinieerde lichten in de breedte, de hoogte en de lengte moet worden gecontroleerd volgens de algemene voorschriften van de punten 2.10.2, 2.10.3, 2.10.4, 2.3.3 en 5.4 van dit reglement.

De gemeten waarden voor de afstanden moeten zo zijn dat aan de afzonderlijke specificaties voor elk licht is voldaan.

1.2. Zichtbaarheid van de lichten

1.2.1. De geometrische zichtbaarheidshoeken worden gecontroleerd overeenkomstig punt 2.10.7 van dit reglement.

De gemeten waarden voor de hoeken moeten zo zijn dat aan de afzonderlijke specificaties voor elk licht is voldaan; voor de grenswaarden van de hoeken geldt evenwel een tolerantie die overeenkomt met de afwijking van ± 3° die krachtens punt 5.3 voor de installatie van lichtsignaalvoorzieningen is toegestaan.

1.2.2. De zichtbaarheid van een rood licht naar voren of van een wit licht naar achteren moet worden gecontroleerd overeenkomstig punt 5.10 van dit reglement.

1.3. Afstelling van dimlichtkoplampen en mistvoorlichten van klasse F3 naar voren

1.3.1. Initiële neerwaartse helling

De initiële neerwaartse helling van de licht-donkergrens van de dimlichtkoplampen en de mistvoorlichten van klasse F3 moet wordt ingesteld overeenkomstig de geïllustreerde figuur zoals voorgeschreven en afgebeeld in bijlage 7.

Als alternatief kan de fabrikant de begininstelling ook volgens een daarvan afwijkende figuur afstellen, indien kan worden aangetoond dat dit representatief is voor het goedgekeurde type wanneer de test wordt uitgevoerd volgens de procedures van bijlage 6, met name punt 4.1.

1.3.2. Verandering van de helling naargelang de belading

De verandering van de neerwaartse helling van de dimlichtbundel als functie van de in dit punt gespecificeerde beladingstoestanden moet binnen het onderstaande bereik blijven:

0,2 tot 2,8 %	bij een montagehoogte h < 0,8 m;
0,2 tot 2,8 %	bij een montagehoogte 0,8 ≤ h ≤ 1,0 m; of
0,7 tot 3,3 %	(overeenkomstig het door de fabrikant bij de goedkeuring gekozen afstelbereik);
0,7 tot 3,3 %	bij een montagehoogte 1,0 < h ≤ 1,2 m;
1,2 tot 3,8 %	bij een montagehoogte h > 1,2 m.

Bij een mistvoorlicht van klasse F3 met een of meer lichtbronnen met een totale objectieve lichtstroom van meer dan 2 000 lumen, moet de verandering van de neerwaartse helling als functie van de in dit punt gespecificeerde beladingstoestanden binnen het volgende bereik blijven:

0,7 tot 3,3 %	bij een montagehoogte h ≤ 0,8 m;
1,2 tot 3,8 %	bij een montagehoogte h > 0,8 m.

De toe te passen beladingstoestanden moeten als volgt zijn, zoals aangegeven in bijlage 5 van dit reglement, voor elk systeem dienovereenkomstig aangepast.

1.3.2.1. Voertuigen van categorie M_1:

punt 2.1.1.1

punt 2.1.1.6, rekening houdend met

punt 2.1.2

1.3.2.2. Voertuigen van categorie M_2 en M_3:

punt 2.2.1

punt 2.2.2

1.3.2.3. Voertuigen van categorie N met laadoppervlakken:

punt 2.3.1.1

punt 2.3.1.2

1.3.2.4. Voertuigen van categorie N zonder laadoppervlakken:

1.3.2.4.1. Trekkers voor opleggers:

punt 2.4.1.1

punt 2.4.1.2

1.3.2.4.2. Trekkers voor aanhangwagens:

punt 2.4.2.1

punt 2.4.2.2

1.4. Elektrische aansluitingen en verklikkers

De elektrische aansluitingen moeten worden gecontroleerd door elk licht dat door het elektrische systeem van het voertuig wordt gevoed, in te schakelen.

De lichten en verklikkers moeten overeenkomstig de bepalingen van de punten 5.11 tot en met 5.14 van dit reglement en de individuele specificaties voor elk licht functioneren.

1.5. Lichtsterkten

1.5.1. Grootlichtkoplampen

De totale maximumlichtsterkte van de grootlichtkoplampen moet worden gecontroleerd volgens de in punt 6.1.9.2 van dit reglement beschreven procedure. De verkregen waarde moet zo zijn dat aan het voorschrift van punt 6.1.9.1 van dit reglement is voldaan.

1.6. De aanwezigheid, het aantal, de kleur, de opstelling en, indien van toepassing, de categorie van de lichten moeten worden gecontroleerd door visuele inspectie van de lichten en hun opschriften.

Deze moeten zo zijn dat aan de bepalingen van de punten 5.15 en 5.16 en aan de individuele specificaties voor elk licht is voldaan.

BIJLAGE 10

Gereserveerd

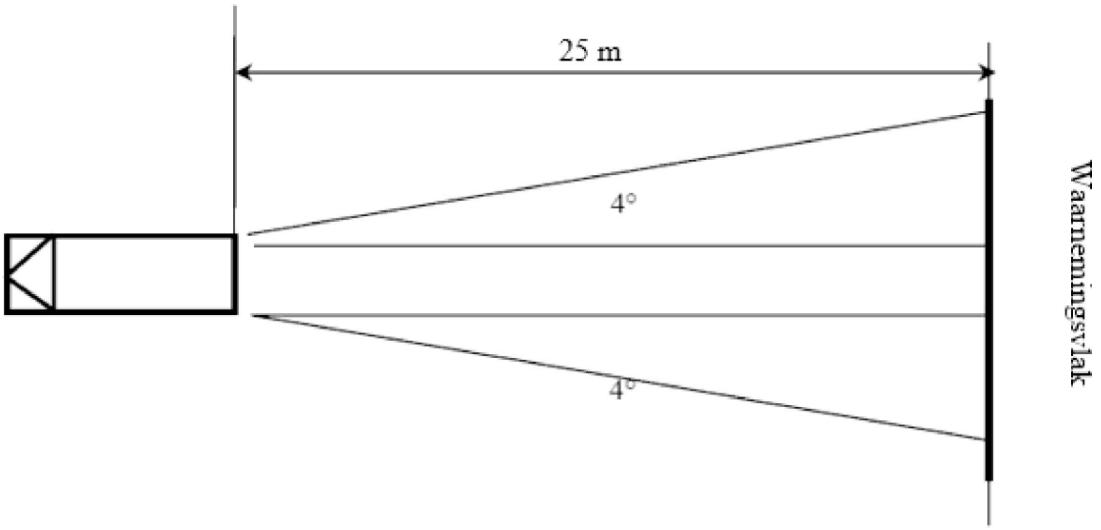
BIJLAGE 11

Zichtbaarheid van opvallende markeringen aan de achter-, de voor- en de zijkant van een voertuig

(cf. punt 6.21.5 van dit reglement)

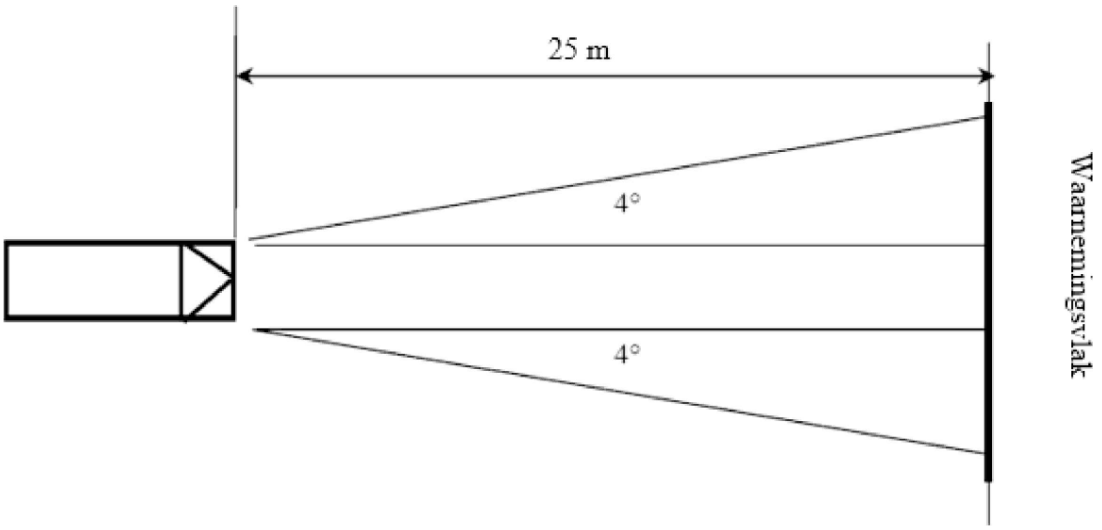
Figuur 1a

Achterkant



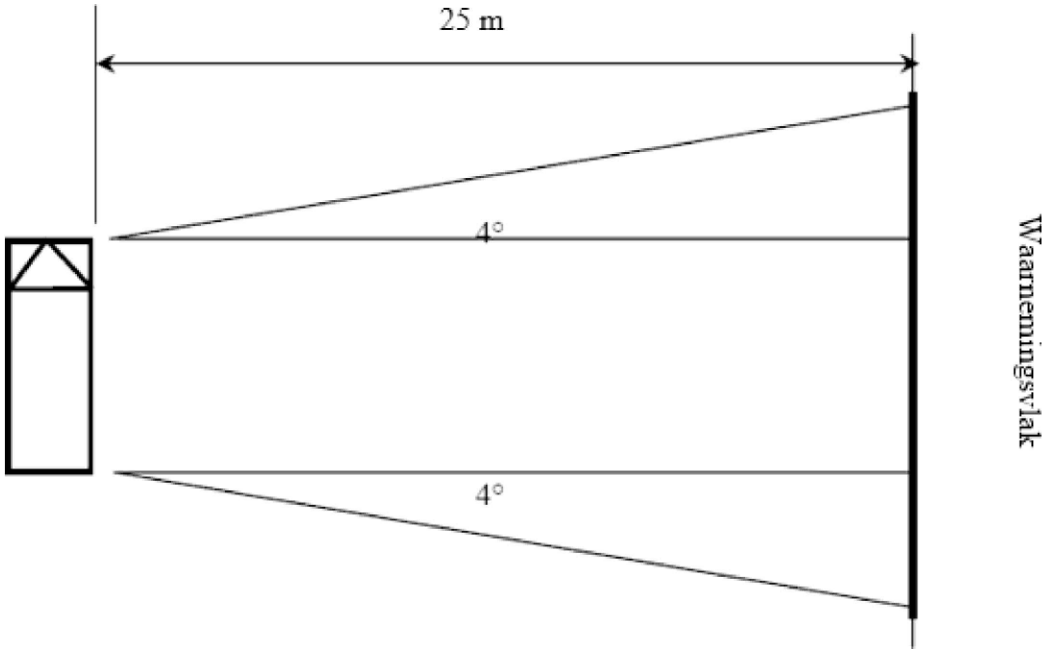
Figuur 1b

Voorkant (alleen aanhangwagens)



Figuur 2

Zijkant



BIJLAGE 12

Testrit

1. Specificaties voor de testrit voor de automatische controle van de grootlichtkoplampen

1.1. De testrit moet worden uitgevoerd in een heldere atmosfeer ([1]) en met schone koplampen.

1.2. Het testparcours moet bestaan uit in tabel 1 beschreven testonderdelen met bijbehorende verkeersomstandigheden, bij snelheden die overeenstemmen met het desbetreffende wegtype:

Tabel 1

Teston-derdeel	Verkeersomstandigheden	Wegtype		
		Stedelijke gebieden	Weg met meerdere rijbanen, bv. autosnelweg	Landweg
	Snelheid	50 ± 10 km/u	100 ± 20 km/u	80 ± 20 km/u
	Gemiddeld percentage van de lengte van het volledige testparcours	10 %	20 %	70 %
A	Een enkel voorliggend of tegenliggend voertuig met een frequentie waarbij het grootlicht aan- en uitgeschakeld wordt.		X	X
B	Combinatie van voor- en tegenliggende voertuigen, met een frequentie waarbij het grootlicht aan- en uitgeschakeld wordt.		X	X
C	Actieve en passieve inhaalmanoeuvres, met een frequentie waarbij het grootlicht aan- en uitgeschakeld wordt.		X	X
D	Tegenliggende fiets zoals beschreven in punt 6.1.9.3.1.2.			X
E	Combinatie van voor- en tegenliggende voertuigen	X		

1.3. Stedelijke gebieden moeten wegen met en zonder verlichting omvatten.

1.4. Landwegen moeten gedeelten omvatten met twee rijbanen en gedeelten met vier of meer rijbanen, alsook kruispunten, heuvels en/of hellingen en haarspeldbochten.

1.5. Wegen met meerdere rijbanen (bv. autosnelwegen) en landwegen moeten gedeelten omvatten waarbij de weg meer dan 600 m recht en vlak is. Ook moeten zij gedeelten omvatten met bochten naar links en naar rechts.

1.6. Er moet rekening worden gehouden met druk verkeer.

2. Specificaties voor de testrit voor adaptieve grootlichtkoplampen

2.1. De testrit moet worden uitgevoerd in een heldere atmosfeer ([2]) en met schone koplampen.

([1]) Goede zichtbaarheid (meteorologisch zicht MOR > 2 000 m volgens de definitie van de WMO, Guide to Meteorological Instruments and Methods of Observation, zesde editie, ISBN: 92-63-16008-2, punten 1.9.1 t/m 1.9.11, Genève 1996).

([2]) Goede zichtbaarheid (meteorologisch zicht MOR > 2 000 m volgens de definitie van de WMO, Guide to Meteorological Instruments and Methods of Observation, zesde editie, ISBN: 92-63-16008-2, punten 1.9.1 t/m 1.9.11, Genève 1996).

2.2. Het testparcours moet bestaan uit in tabel 2 beschreven testonderdelen met bijbehorende verkeersomstandigheden, bij snelheden die overeenstemmen met het desbetreffende wegtype:

Tabel 2

Testonderdeel	Verkeersomstandigheden	Wegtype		
		Stedelijke gebieden	Weg met meerdere rijbanen, bv. autosnelweg	Landweg
	Snelheid	50 ± 10 km/u	100 ± 20 km/u	80 ± 20 km/u
	Gemiddeld percentage van de lengte van het volledige testparcours	10 %	20 %	70 %
A	Een enkel voorliggend of tegenliggend voertuig met een frequentie waarbij het adaptieve grootlicht reageert om het aanpassingsproces te tonen.		X	X
B	Combinatie van voor- en tegenliggende voertuigen, waarbij het adaptieve grootlicht reageert om het aanpassingsproces te tonen.		X	X
C	Actieve en passieve inhaalmanoeuvres, waarbij het adaptieve grootlicht reageert om het aanpassingsproces te tonen.		X	X
D	Tegenliggende fiets zoals beschreven in punt 6.22.9.3.1.2.			X
E	Combinatie van voor- en tegenliggende voertuigen	X		

2.3. Stedelijke gebieden moeten wegen met en zonder verlichting omvatten.

2.4. Landwegen moeten gedeelten omvatten met twee rijbanen en gedeelten met vier of meer rijbanen, alsook kruispunten, heuvels en/of hellingen en haarspeldbochten.

2.5. Wegen met meerdere rijbanen (bv. autosnelwegen) en landwegen moeten gedeelten omvatten waarbij de weg meer dan 600 m recht en vlak is. Ook moeten zij gedeelten omvatten met bochten naar links en naar rechts.

2.6. Er moet rekening worden gehouden met druk verkeer.

2.7. Voor de testonderdelen A en B in bovenstaande tabel moet de aanvaardbaarheid van de prestatie van het aanpassingsproces ten opzichte van voor- en tegenliggende weggebruikers worden beoordeeld en geregistreerd door de technici die de tests verrichten. Dit betekent dat die technici zich in het te testen voertuig, en eveneens in de voor- en tegenliggende voertuigen moeten bevinden.

BIJLAGE 13

Voorwaarden voor het automatisch in- en uitschakelen van de dimlichtkoplampen

Voorwaarden voor het automatisch in- en uitschakelen van de dimlichtkoplampen ([1])		
Omgevingslicht buiten het voertuig ([2])	Dimlichtkoplampen	Responstijd
minder dan 1 000 lux	AAN	niet meer dan 2 seconden
tussen 1 000 en 7 000 lux	naar keuze van de fabrikant	naar keuze van de fabrikant
meer dan 7 000 lux	UIT	meer dan 5 seconden, maar niet meer dan 300 seconden

([1]) De aanvrager moet aantonen dat deze voorwaarden worden vervuld door simulatie of met andere verificatiemiddelen die door de typegoedkeuringsinstantie worden aanvaard.

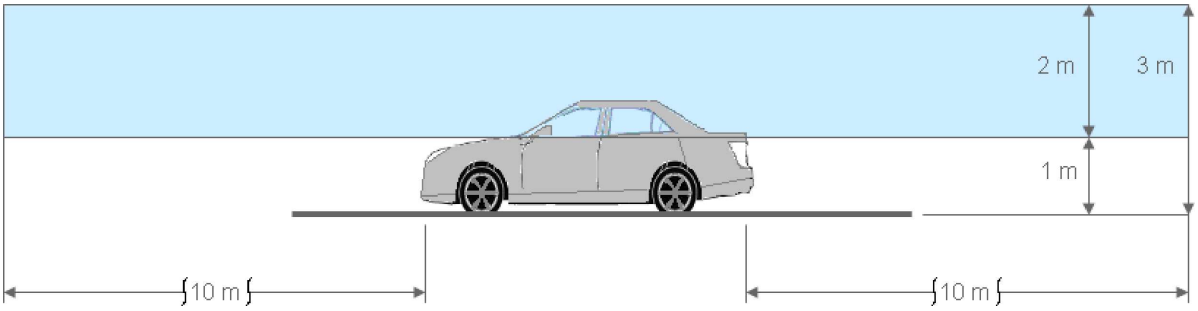
([2]) De verlichtingssterkte moet op een horizontaal oppervlak worden gemeten met een cosinusgecorrigeerde sensor op dezelfde hoogte als de montagepositie van de sensor op het voertuig. Dit mag door de fabrikant worden aangetoond met afdoende bewijsmateriaal of met andere middelen die door de typegoedkeuringsinstantie worden aanvaard.

BIJLAGE 14

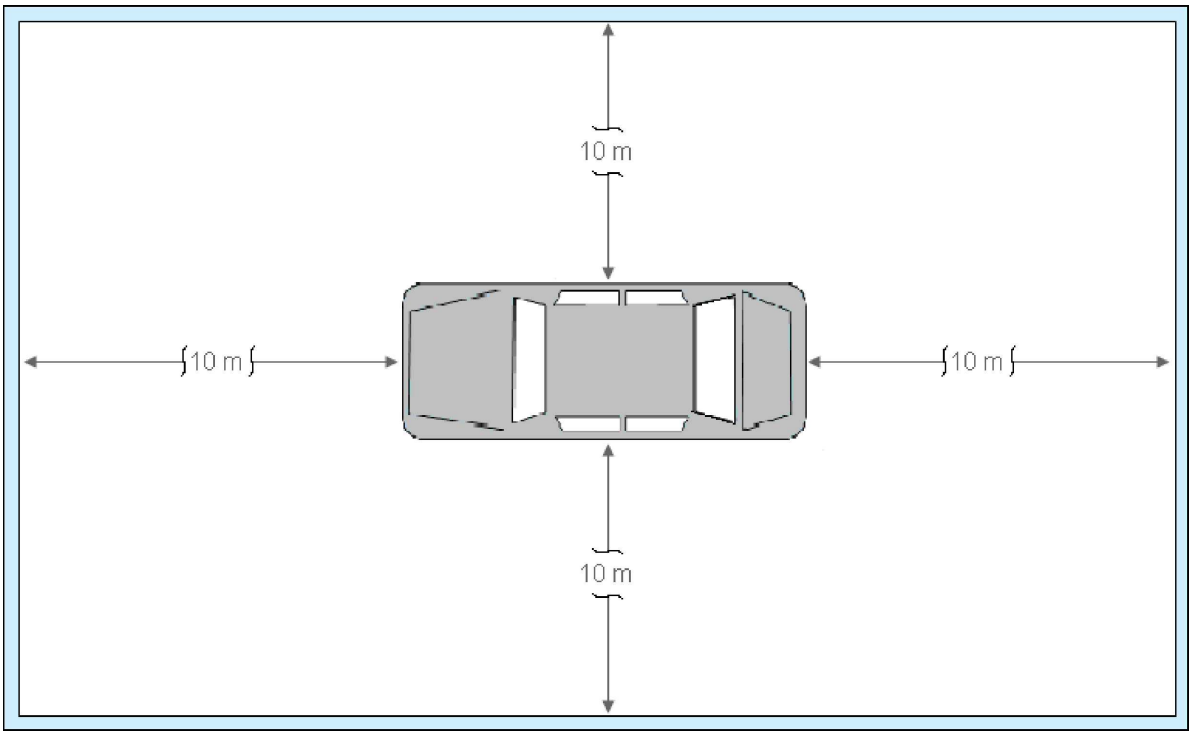
Zones waarbinnen het zichtbare oppervlak van manoeuvreerlichten en van comfortverlichting waarneembaar zijn

Waarnemingszones

In deze tekening wordt de zone van één kant afgebeeld; de andere zones zijn van de voorkant, van de achterkant en van de andere kant van het voertuig.



Grenzen van de zones



BIJLAGE 15

Hoek(foto)metersysteem dat wordt gebruikt voor fotometrische metingen zoals gedefinieerd in punt 2.10.9 van dit reglement.

