

WIJZIGINGEN OP BESTAANDE REGLEMENTEN (1958-agreement)

ECE-Reglement 0, IWVTA

Betreft:

Actualisatie van de lijst met VN/ECE reglementen en wijzigingenreeksen daarvan waaraan voldaan moet worden voor afgifte van een U-IWVTA, c.q. kan worden voor een L-IWVTA (WVTA = complete voertuiggoedkeuring).

ECE-Reglement 10, radio-ontstoring en EMC

Betreft:

Groot pakket voorstellen voor een nieuwe series of amendments (wordt Reglement 10-07) met veel wijzigingen aan Regl.10. De voorstellen betreffen o.a. een verhoging van de bovenste frequentiegrens van 2 GHz naar 6 GHz (v.w.b. immuniteit), testcondities AECS (e-call), eisen laadkabels (als ESA's), algemene verduidelijking van 'Normal conditions of use', updates van diverse referenties, overgangsbepalingen, etc..

ECE-Reglement 13, remmen (agendapunt 2024/143)

Betreft:

Mogelijk maken van toepassing van elektromechanische remmen o.b.v. opgeslagen elektrische energie (batterij) en het overeenkomstig managementsysteem.

ECE-Reglement 13, remmen (agendapunt: 2024/148/149/150)

Betreft:

Verwijzing in Annex 15 (alternatieve remvoeringen) naar de Type II duurttest met een hellingshoek van 7 in plaats van 6%. Deze verwijzing was vergeten bij de aanpassingen van Regl.13 m.b.t. voertuigen met regeneratieve remmogelijkheden.

ECE-Reglement 13-H, remmen, wereldwijd geharmoniseerd voor personenauto's

Betreft:

Mogelijk maken van toepassing van elektromechanische remmen o.b.v. opgeslagen elektrische energie (batterij) en het overeenkomstig managementsysteem.

ECE-Reglement 14, bevestigingspunten voor veiligheidsgordels

Betreft:

Toevoeging dat de werking van het systeem niet negatief mag worden beïnvloed door magnetische of elektrische velden, aan te tonen door het voldoen aan de vereisten van VN-Regl.10 (EMC).

ECE-Reglement 16, veiligheidsgordels en bevestigingssystemen(agendapunt: 2024/118)

Betreft:

Regl.16-split **

ECE-Reglement 16, veiligheidsgordels en bevestigingssystemen(agendapunt: 2024/124)

Betreft:

H-punts machine *

ECE-Reglement 17, sterkte stoelen plus bevestiging

Betreft:

H-punts machine *

ECE-Reglement 21, scherpe inwendige delen

Betreft:

H-punts machine *

ECE-Reglement 25, hoofdsteunen

Betreft:

H-punts machine *

ECE-Reglement 29, sterkte cabines vrachtauto's

Betreft:

H-punts machine *

ECE-Reglement 32, staart-botsingen (vervorming passagiersruimte)

Betreft:

H-punts machine *

ECE-Reglement 33, kopbotsingen (vervorming passagiersruimte)

Betreft:

H-punts machine *

ECE-Reglement 43, veiligheidsruiten

Betreft:

H-punts machine *

ECE-Reglement 46, achteruitkijkspiegels auto's

Betreft:

gecombineerd voorstel:

- H-punts machine 1

- Duits voorstel om de toepassing van bepaalde paragrafen betreffende Camera Monitor Systemen te verduidelijken

ECE-Reglement 74, installatie van verlichting van bromfietsen

Betreft:

Voorstellen met aanpassingen aan Regl.74-02 die de goedkeuring mogelijk maken van de installatie van voor- en achter-richtingaanwijzers in de configuraties 'grouped' of 'combined', voor L1 voertuigen met een maximum ontwerpsnelheid van 25 km/h.

ECE-Reglement 80, sterkte stoelen autobussen

Betreft:

H-punts machine *

ECE-Reglement 86, installatie van verlichting van landbouwvoertuigen

Betreft:

Groot pakket voorstellen voor aanpassingen aan Regl.86-02, die landbouwvoertuigen van diverse afmetingen bestrijken. Verder worden technische verduidelijkingen en redactionele correcties aangebracht. De voorstellen betreffen o.a. verbeterde bewoordingen voor de geometrische zichtbaarheid van dimlicht-koplampen, aanpassingen aan het aantal positielampen (voor en achter) voor brede voertuigen, positionering achterste zij-retro-reflectoren op voertuigen van categorie R en S, positie bepalingen opvallende markeringen.

ECE-Reglement 86, installatie van verlichting van landbouwvoertuigen

Betreft:

Groot pakket voorstellen voor aanpassingen aan Regl.86-03, die landbouwvoertuigen van diverse afmetingen bestrijken. Verder worden technische verduidelijkingen en redactionele correcties aangebracht. De voorstellen betreffen o.a. verbeterde bewoordingen voor de geometrische zichtbaarheid van dimlicht-koplampen, aanpassingen aan het aantal positielampen (voor en achter) voor brede voertuigen, positionering achterste zij-retro-reflectoren op voertuigen van categorie R en S, positie bepalingen opvallende markeringen.

ECE-Reglement 94, bescherming bij frontale botsing (personenauto's)

Betreft:

H-punts machine *

ECE-Reglement 95, bescherming bij zijdelingse botsing (personenauto's)

Betreft:

H-punts machine *

ECE-Reglement 100, elektrische voertuigen

Betreft:

Belangrijk voorstel t.b.v. uitbreiding van het toepassingsgebied van UN Regl.100, door categorie O (aanhagwagens) toe te voegen. Dit wordt gedaan om de toepassing van e-axles te faciliteren; de elektrische veiligheid te borgen van zowel toepassingen met generator assen als ook aangedreven assen op een aanhangwagen.

ECE-Reglement 110, CNG onderdelen en installatie

Betreft:

Voorstel om kleinere E-markering toe te staan op componenten. Dit omdat de ruimte op kleinere componenten soms ontbreekt om het voorgeschreven E-mark (t.b.v. identificatie) aan te brengen. Geen invloed op het niveau van de eisen.

ECE-Reglement 114, vervangings airbags

Betreft:

H-punts machine *

ECE-Reglement 116, anti-diefstal (auto's)

Betreft:

Toen UN Regl.116 is gesplitst in UN Reglement161, 162 is er een verwijzing naar UN Regl.163 vergeten. Dat wordt middels dit voorstel rechtgezet.

ECE-Reglement 118, brandbaarheid van materialen in het interieur van bussen

Betreft:

Voorstel om kleinere E-markering toe te staan op componenten. Dit omdat de ruimte op kleinere componenten soms ontbreekt om het voorgeschreven E-mark (t.b.v. identificatie) aan te brengen. Geen invloed op het niveau van de eisen.

ECE-Reglement 125, gezichtsveld bestuurders (agendapunt 2024/97)

Betreft:

Voorstel om voor de eisen betreffende de Field of Vision Assistant (FVA), een Head Up display dat een groot gedeelte van de voorruit kan omvatten, te verwijzen naar het nieuwe Reglement dat daartoe is opgesteld onder voorzitterschap van NL (zie agendapunt 2024/155, voorstel nieuw Reglement)

ECE-Reglement 127, voetganger veiligheid

Betreft:

uitleg van de gebruikte term "1/3 van de voorruit", omdat dit bij technische diensten heeft geleid tot verschillende interpretaties. Voorstel streeft uniformiteit van het toepassen van de technische eisen na zonder de eisen zelf aan te passen.

ECE-Reglement 129, kinderbeveiligingsmiddelen(agendapunt 2024/137)

Betreft:

Voorstel om de universal bracket altijd te testen met een kracht van 5000 N, omdat je aan de bracket zelf het verschil niet kunt zien of deze op een kracht van 2500 N of 5000 N is getest. Omdat dit vanaf het begin van het toepassen van de eisen duidelijk moet zijn en de eisen voor deze universal bracket pas op 15 juni jl. van kracht zijn geworden, is gekozen voor een Corrigendum.

ECE-Reglement 129, kinderbeveiligingsmiddelen(agendapunt 2024/138)

Betreft:

verduidelijking van de overgangsbepalingen en correctie naar de laatste stand van de EN standaard waarnaar wordt verwezen. Geen aanpassing van de technische eisen.

ECE-Reglement 134, Waterstof- en brandstofcelvoertuigen (HFCV)

Betreft:

voorstel voor het opnemen van bepaalde eisen vanuit GTR-13 amendment 1 (fase 2) in UN Regl.134. Uiteindelijk is het in dit voorstel beperkt gebleven tot de uitleg van het testen van een waterstofcontainer die bestaat uit meerdere kamers.

ECE-Reglement 135, Pool Side Impact (PSI)

Betreft:

H-punts machine *

ECE-Reglement 137, Frontale botsing met focus op beveiligingssystemen (agendapunt: 2024/141)

Betreft:

H-punts machine *

ECE-Reglement 137, Frontale botsing met focus op beveiligingssysteem(agendapunt: 2024/119)

Betreft:

bijzonder voorstel om het mogelijk te maken voor Japan, om voor hun N1 "Kei cars" (lichte bedrijfswagens) strengere eisen te stellen aan de Thorax Compressie Criterium (indrukken van de borstkas onder invloed van de gordel) en deze gelijk te stellen aan die van een M1 (personenauto). Dit omdat uit Japanse ongevalsdata blijkt dat vooral oudere kleinere passagiers zware verwondingen oplopen doordat vaak op het platteland deze N1 "Kei cars" gebruikt worden voor algemeen transport door oudere inwoners. In Europa speelt dit probleem veel minder en daarom is er gekozen voor een oplossing waarbij de strengere eisen alleen gelden voor N1 voertuigen met een maximale lengte en breedte die overeenkomt met die van de Japanse "Kei cars".

ECE-Reglement 145, ISOFIX verankeringsystemen, ISOFIX top tether verankeringen en i-Size zitposities

Betreft:

H-punts machine *

ECE-Reglement 147, Mechanische koppelingscomponenten van combinaties van landbouwvoertuigen

Betreft:

Voorstel om een incorrecte verwijzing naar UN Regl.55 weg te nemen, met het doel te komen tot uniforme eisen voor koppelingen bedoeld voor landbouwvoertuigen met een maximale design snelheid >60 km/h. Met dit voorstel komen de eisen van Regl.147 overeen met die in EU verordening 2015/208, waarmee uniformiteit en een level playing field worden gewaarborgd.

ECE-Reglement 148, Lichtsignaalinrichtingen (LSD)

Betreft:

Paar correcties van de tekst en een verduidelijking van het 'communication form' voor Regl.148-00 en Regl.148-02.

ECE-Reglement 149, Wegverlichtingsinrichtingen (RID)

Betreft:

Correctie en een paar verduidelijkingen voor Regl.149-01, met betrekking tot de markeringen en het meten van de kwaliteit van de "cut-off".

ECE-Reglement 153, Integriteit van het brandstofsysteem en veiligheid van de elektrische aandrijflijn bij kop-staartbotsingen

Betreft :

Update van UN Regl.153 m.b.t. de post-crash elektrische veiligheid om deze in lijn te brengen met UN Regl.100-03. Dit is voor de overige crash Reglementen (UN Regl.12, 94, 95, 135, 137 etc. reeds gebeurd).

ECE-Reglement 157, Geautomatiseerde lane keeping systemen (ALKS)

Betreft :

Toevoeging dat de werking van het systeem niet negatief mag worden beïnvloed door magnetische of elektrische velden, aan te tonen door het voldoen aan de vereisten van VN-Reglement 10 (EMC).

ECE-Reglement 158, Inrichtingen voor zichtbaarheid of detectie naar achteren

Betreft:

H-punts machine *

ECE-Reglement 166, Kwetsbare weggebruikers in de directe nabijheid van de voor- en zijkanten van een voertuig

Betreft:

Voorstel voor het in lijn brengen van de eisen van UN Reglement 66 met die van UN Reglement 46 (spiegels).

ECE-Reglement 167, Direct zicht kwetsbare weggebruikers

Betreft

Voorstel om een tekortkoming in het nieuwe Reglement UN Regl.167 betreffende direct zichtveld te ondervangen voor specifieke cabine designs, met als doel een goed zichtveld te bieden zonder dode hoek tussen het directe zichtveld en het indirecte zichtveld via spiegels en Camera Monitoring Systemen.

ECE-Reglement 171, DCAS

Betreft :

Redactionele en vertalingsverduidelijkingen.

VOORSTEL NIEUWE REGLEMENTEN (1958-agreement)

Voorstel voor een nieuw VN-Reglement [173] voor de installatie van veiligheidsgordels, beveiligingssystemen, kinderbeveiligingssystemen, ISOFIX-kinderbeveiligingssystemen en i-Size-kinderbeveiligingssystemen

Betreft:

Regl.16-split 2 ** vehicle installation requirements

Voorstel voor een nieuw VN-Reglement [174] inzake veiligheidsgordelverklippers

Betreft:

Reglement 16-split **; Safety Belt Reminder requirements

Voorstel voor een nieuw VN-reglement [175] inzake uniforme bepalingen voor de goedkeuring van acceleratiecontrole bij pedaalfouten

Betreft:

Nieuw reglement ter voorkoming van onbedoeld mis-/gebruik van het gaspedaal, bijvoorbeeld i.p.v. het rempedaal. Het belang hiervan groeit omdat zulk onbedoeld mis-/gebruik toeneemt in vergrijzende samenlevingen.

Voorstel voor een nieuw VN-reglement [176] inzake gezichtsveldassistenten(*agendapunt 2024/155*)

Betreft:

Voorstel voor een nieuw Reglement t.b.v. de Field of Vision Assistant. Het resultaat van de IWG-FVA voorgezeten door NL om te werken aan uniforme eisen voor de FVA, niet afhankelijk van de voertuigcategorie. Het oorspronkelijke voorstel dat heeft geleid tot UN Regl.125-02 is beperkt tot M1 en N1. In Reglement 125 wordt nu verwezen naar dit nieuwe Reglement voor wat betreft de eisen voor de FVA (*zie agendapunt 2024/97: Reglement 125*).

VERKLARING * EN **

- **H-punts machine ***

De H-punts machine, is het apparaat waarmee het heuppunt (punt waaromheen de heup draait) van een stoel wordt bepaald. Deze wordt vergeleken met het referentiepunt (R-punt, SRP) van de stoel en het H-punt moet binnen bepaalde toleranties van het R-punt vallen. Het R-punt wordt gebruikt om allerlei zichtvelden, hoofdsteunhoogtes, dummy instellingen en dergelijke aan te relateren.

De H-punts meting wordt in de wetgeving beschreven in R.E.3. (voor alle UN Reglementen onder de 1958 Agreement) en er wordt rechtstreeks verwezen naar ISO 6549 (zowel de 1980 als de 1999 versie) voor alle Global Technical Regulations (GTRs) onder de 1998 Agreement. Er bestaat al jarenlang de wens en noodzaak om de referenties te corrigeren en in lijn te brengen met elkaar.

Dit is een aantal jaar geleden geïnitieerd in een werkgroep geleid door Duitsland, vervolgens door gegaan onder leiderschap van Spanje en vervolgens tot stilstand gekomen terwijl elke vergadering van de GRSP er weer op werd aangedrongen dit opnieuw op te pakken.

Onder voorzitterschap van NL is een Taskforce hiermee weer aan de slag gegaan. Dit heeft uiteindelijk geleid tot het opnemen van een meetprocedure voor het H-punt, calibratieprocedure van de H-puntsmachine in Mutual Resolution 1 (M.R.1.) plus het verwijzen naar deze M.R.1. voor de H-puntsmeting en calibratie in alle UN Reglementen (23) en UN GTRs (3).

- **Reglement 16-split ****

Er bestaat al jaren de wens om UN Regl.16 op te splitsen in 3 losse Reglementen om nieuwe Verdragsluitende Partijen de mogelijkheid te geven in te stappen per onderwerp en op het gewenste niveau, alsmede om ervoor te zorgen dat een wijziging van de componenteisen geen invloed heeft op afgegeven installatiegoedkeuringen. Het betreft:

1. Gordels als component of als bevestigingssysteem
2. de installatie van gordels en kindersitjes in de auto
3. de gordelverklikker (Safety Belt Reminder)

Een TaskForce onder leiding van NL heeft hieraan gewerkt tussen december 2023 en mei 2024 met als doel om de splitsing te doen zonder de eisen zelf te veranderen. De lopende voorstellen tot wijziging van UN Regl.16 zijn in de ijskast gezet tot de volgende vergadering van de GRSP om dit proces van splitsen niet verder te compliceren.