

Jedynie oryginalne teksty EKG ONZ mają skutek prawny w świetle międzynarodowego prawa publicznego. Status i datę wejścia w życie niniejszego regulaminu należy sprawdzać w najnowszej wersji dokumentu EKG ONZ dotyczącego statusu TRANS/WP.29/343/, dostępnej pod adresem:

<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocsts.html>.

Regulamin nr 62 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów o napędzie silnikowym z kierownicami typu rowerowego w zakresie ich zabezpieczenia przed nieuprawnionym użyciem

Obejmujący wszystkie obowiązujące teksty, w tym:

Suplement nr 2 do pierwotnej wersji regulaminu – data wejścia w życie: 10 października 2006 r.

SPIS TREŚCI

REGULAMIN

1. Zakres
2. Definicje
3. Wystąpienie o homologację
4. Homologacja
5. Specyfikacje ogólne
6. Specyfikacje szczegółowe
7. Zmiana typu pojazdu lub urządzenia zabezpieczającego pojazd
8. Zgodność produkcji
9. Sankcje z tytułu niezgodności produkcji
10. Ostateczne zaniechanie produkcji
11. Nazwy i adresy upoważnionych placówek technicznych odpowiedzialnych za przeprowadzanie badań homologacyjnych oraz nazwy i adresy organów administracji

ZAŁĄCZNIKI

Załącznik 1 Zawiadomienie

Załącznik 2 Rozmieszczenie znaków homologacji

Załącznik 3 Badanie trwałości urządzeń zabezpieczających typu 3

1. ZAKRES
 - 1.1. Niniejszy regulamin stosuje się do pojazdów kategorii L₁–L₇ ⁽¹⁾, jeżeli są wyposażone w kierownice typu rowerowego.
2. DEFINICJE

Do celów niniejszego regulaminu:

⁽¹⁾ Zgodnie z definicją zawartą w załączniku 7 do ujednoliconej rezolucji w sprawie budowy pojazdów (R.E.3) (dokument TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend.2, ostatnio zmieniony poprawką 4).

- 2.1. „homologacja pojazdu” oznacza homologację typu pojazdu w zakresie jego zabezpieczenia przed nieuprawnionym użyciem;
- 2.2. „typ pojazdu” oznacza kategorię pojazdów o napędzie silnikowym, które nie różnią się pod następującymi istotnymi względami:
 - 2.2.1. nadane przez producenta oznaczenie typu;
 - 2.2.2. umiejscowienie i konstrukcja jednej lub kilku części pojazdu, na które oddziałuje urządzenie zabezpieczające;
 - 2.2.3. typ urządzenia zabezpieczającego;
- 2.3. „urządzenie zabezpieczające” oznacza układ mający uniemożliwić nieuprawnione użycie pojazdu, wymuszający mechaniczne blokowanie układu kierowniczego lub układu przeniesienia napędu; może to być układ:
 - 2.3.1. typu 1: wyłącznie działający mechanicznie na układ kierowniczy;
 - 2.3.2. typu 2: działający mechanicznie na układ kierowniczy w połączeniu z urządzeniem unieruchamiającym silnik pojazdu;
 - 2.3.3. typu 3: z napinaniem, działający na układ kierowniczy w połączeniu z urządzeniem unieruchamiającym silnik pojazdu;
 - 2.3.4. typu 4: działający mechanicznie na układ przeniesienia napędu;
- 2.4. „układ kierowniczy” oznacza urządzenie kierownicze (kierownicę typu rowerowego), zwrotnicę i jej dodatkowy osprzęt, wał kierownicy i wszystkie pozostałe części, które mają bezpośredni wpływ na skuteczność urządzenia zabezpieczającego;
- 2.5. „kombinacja” oznacza jeden ze specjalnie opracowanych i skonstruowanych wariantów układu blokady, który po prawidłowym uruchomieniu umożliwia działanie układu blokady;
- 2.6. „klucz” oznacza dowolne urządzenie zaprojektowane i skonstruowane w celu obsługi układu blokady, tak zaprojektowanego i skonstruowanego, że można go obsługiwać wyłącznie za pomocą takiego urządzenia.
3. WYSTĄPIENIE O HOMOLOGACJĘ
 - 3.1. O udzielenie homologacji typu pojazdu w zakresie urządzenia zabezpieczającego przed jego nieuprawnionym użyciem występuje producent pojazdu lub jego należycie upoważniony przedstawiciel.
 - 3.2. Do wniosku należy dołączyć trzy egzemplarze każdego z niżej wymienionych dokumentów oraz następujące dane:
 - 3.2.1. szczegółowy opis typu pojazdu pod względem rozmieszczenia i konstrukcji części pojazdu, na które oddziałuje urządzenie zabezpieczające;
 - 3.2.2. sporządzone w odpowiedniej skali i dostatecznie szczegółowe rysunki urządzenia zabezpieczającego oraz sposobu jego zamontowania w pojeździe;
 - 3.2.3. opis techniczny urządzenia.
 - 3.3. Upoważnionej placówce technicznej odpowiedzialnej za wykonanie badań homologacyjnych należy przekazać:

- 3.3.1. pojazd reprezentatywny dla typu pojazdu zgłoszonego do homologacji, na wniosek upoważnionej placówki technicznej; jak również
- 3.3.2. na wniosek upoważnionej placówki technicznej, te części pojazdu, które placówka techniczna uzna za istotne dla kontroli wymaganych zgodnie z pkt 5 i 6 niniejszego regulaminu.
4. HOMOLOGACJA
- 4.1. Homologacji danego typu pojazdu udziela się, jeżeli pojazd zgłoszony do homologacji na podstawie niniejszego regulaminu spełnia wymagania pkt 5 i 6 poniżej.
- 4.2. Każdemu homologowanemu typowi należy nadać numer homologacji. Jego dwie pierwsze cyfry (obecnie 00 dla regulaminu w jego pierwotnej postaci) wskazują serię zmian obejmujących najnowsze zmiany techniczne wprowadzone do regulaminu w momencie udzielania homologacji. Żadna Umawiająca się Strona nie może nadać tego samego numeru ani temu samemu typowi pojazdu, który wyposażono w urządzenie zabezpieczające innego typu lub którego urządzenie zabezpieczające jest zamontowane w inny sposób, ani innemu typowi pojazdu.
- 4.3. Zawiadomienie o udzieleniu lub odmowie homologacji typu pojazdu na podstawie niniejszego regulaminu należy przesłać Stronom Porozumienia stosującym niniejszy regulamin na formularzu zgodnym ze wzorem zamieszczonym w załączniku 1 do niniejszego regulaminu wraz z rysunkami urządzenia zabezpieczającego i sposobu jego zamontowania dostarczonymi przez występującego o homologację w formacie nie większym niż A4 (210 × 297 mm), lub złożonymi do tego formatu, i w odpowiedniej skali⁽¹⁾.
- 4.4. Na każdym pojeździe zgodnym z typem pojazdu homologowanym na mocy niniejszego regulaminu, w widocznym i łatwo dostępnym miejscu określonym w formularzu homologacji, umieszcza się międzynarodowy znak homologacji zawierający:
- 4.4.1. okrąg otaczający literę „E”, po której następuje numer wyróżniający państwo udzielające homologacji;
- 4.4.2. numer niniejszego regulaminu, literę „R”, myślnik i numer homologacji umieszczone z prawej strony okręgu opisanego w pkt 4.4.1.
- 4.5. Jeżeli pojazd jest zgodny z typem pojazdu homologowanym zgodnie z jednym lub większą liczbą regulaminów stanowiących załączniki do Porozumienia w kraju, który udzielił homologacji na podstawie niniejszego regulaminu, symbol podany w pkt 4.4.1 nie musi być powtarzany; w takim przypadku numery regulaminów i homologacji oraz dodatkowe symbole wszystkich innych regulaminów, na podstawie których udzielono homologacji w państwie, w którym udzielono homologacji na mocy niniejszego regulaminu, umieszcza się w pionowych kolumnach na prawo od znaku określonego w pkt 4.4.1.
- 4.6. Znak homologacji musi być czytelny i nieusuwalny.
- 4.7. Znak homologacji umieszcza się na tabliczce znamionowej pojazdu zamontowanej przez producenta lub w jej pobliżu.
- 4.8. Przykładowe rozmieszczenie znaków homologacji przedstawiono w załączniku 2 do niniejszego regulaminu.
5. SPECYFIKACJE OGÓLNE
- 5.1. Urządzenie zabezpieczające musi być tak zaprojektowane, aby:
- 5.1.1. bez wyłączenia go nie było możliwe kierowanie pojazdem lub napędzanie i poruszanie się do przodu w linii prostej;
- 5.1.2. w przypadku urządzeń zabezpieczających typu 4 urządzenie zabezpieczające musi być skonstruowane w taki sposób, by bez wyłączenia go nie było możliwe odblokowanie układu przeniesienia napędu. Jeżeli urządzenie to jest aktywowane przez sterowanie urządzenia postojowego, to musi działać w połączeniu z urządzeniem unieruchamiającym silnik pojazdu;

⁽¹⁾ Numery wyróżniające Umawiających się Stron Porozumienia z 1958 r. podano w załączniku 3 do ujednoliconej rezolucji w sprawie budowy pojazdów (R.E.3), dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.2/Amend.1.

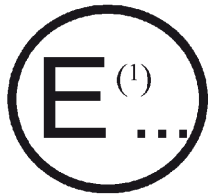
- 5.1.3. wyjęcie klucza powinno być możliwe wyłącznie przy sworzniu w pozycji całkowicie sprzęgniętej lub całkowicie rozprzęgniętej. Należy wykluczyć możliwość pośredniego położenia klucza, które stwarza ryzyko sprzęgnięcia sworznia, nawet przy wprowadzonym kluczu urządzenia zabezpieczającego.
- 5.2. Wymagania określone w pkt 5.1 muszą być spełnione przy pojedynczym użyciu jednego klucza.
- 5.3. Urządzenie zabezpieczające, o którym mowa w pkt 5.1 powyżej, oraz części pojazdu, na które oddziałuje, muszą być tak skonstruowane, aby nie można było szybko i bez zwracania uwagi ich otworzyć, uniemożliwić ich działanie lub zniszczyć, na przykład przy użyciu tanich, łatwych do ukrycia i powszechnie dostępnych narzędzi, urządzeń i wyrobów.
- 5.4. Urządzenie zabezpieczające montuje się w pojeździe jako element oryginalnego wyposażenia (tj. wyposażenia montowanego przez producenta pojazdu przed jego pierwszą sprzedażą detaliczną). Zamek musi być solidnie połączony z urządzeniem zabezpieczającym. (Jeżeli zamek może zostać wyjęty za pomocą klucza po zdjęciu pokrywy lub innego rodzaju obudowy, nie jest to sprzeczne ze stosownym wymaganiem).
- 5.5. Liczba kombinacji wzoru klucza obsługującego układ blokady musi wynosić co najmniej 1 000 lub musi być równa łącznej liczbie produkowanych rocznie pojazdów, jeżeli jest ona mniejsza niż 1 000. Wymaga się, by w przypadku pojazdów jednego typu częstotliwość występowania każdej kombinacji wynosiła w przybliżeniu jeden na 1 000.
- 5.6. Kod klucza i zamka nie może być widoczny.
- 5.7. Zamek musi być skonstruowany, wykonany i zamontowany w taki sposób, by bębenek zamka w położeniu zablokowanym dało się obrócić przy momencie obrotowym poniżej 0,245 mdaN jedynie przy pomocy pasującego klucza, a ponadto
 - 5.7.1. w przypadku bębenków z zaczepami kołkowymi nie mogą być umieszczone bezpośrednio obok siebie więcej niż dwa identyczne zaczepy działające w tym samym kierunku, a w całym zamku nie może być więcej niż 60 % identycznych zaczepów;
 - 5.7.2. w przypadku bębenków z zaczepami tarczowymi nie mogą być umieszczone bezpośrednio obok siebie więcej niż dwa identyczne zaczepy działające w tym samym kierunku, a w całym zamku nie może być więcej niż 50 % identycznych zaczepów.
- 5.8. Urządzenie zabezpieczające musi być skonstruowane tak, aby wykluczyć wszelkie ryzyko przypadkowej blokady podczas ruchu pojazdu z uruchomionym silnikiem, w szczególności mogącej zagrozić bezpieczeństwu.
- 5.9. Urządzenie zabezpieczające typu 1, 2 lub 3 musi być w stanie wytrzymać w pozycji włączonej, bez uszkodzenia mechanizmu kierowniczego, które mogłoby zagrozić bezpieczeństwu, przyłożeniu momentu obrotowego 20 mdaN do wału kierownicy w obu kierunkach w warunkach statycznych.
- 5.10. Urządzenie zabezpieczające typu 1, 2 lub 3 musi być tak skonstruowane, aby układ kierowniczy mógł być zablokowany wyłącznie pod kątem co najmniej 20° w lewo lub w prawo w stosunku do położenia przy jeździe na wprost.
6. SPECYFIKACJE SZCZEGÓŁOWE
 - 6.1. Oprócz specyfikacji ogólnych przedstawionych w pkt 5 urządzenie zabezpieczające musi spełniać następujące wymagania szczegółowe:
 - 6.1.1. w przypadku urządzeń zabezpieczających typu 1 lub 2 załączenie zamka powinno być możliwe jedynie poprzez przemieszczenie klucza, podczas gdy kierownica typu rowerowego znajduje się w pozycji właściwej do sprzęgnięcia sworznia z odpowiadającą mu szczeliną;
 - 6.1.2. w przypadku urządzeń zabezpieczających typu 3 napięcie sworznia powinno być możliwe jedynie poprzez oddzielne działanie ze strony użytkownika pojazdu, w kombinacji, lub w uzupełnieniu do obrotu klucza. Po napięciu sworznia wyjęcie klucza jest możliwe wyłącznie zgodnie z przepisami pkt 5.1.3 powyżej.

- 6.2. W przypadku urządzeń zabezpieczających typu 2 i 3 należy wykluczyć możliwość sprzęgnięcia sworzni, gdy urządzenie pozostaje w pozycji pozwalającej na uruchomienie silnika pojazdu.
- 6.3. W przypadku urządzeń zabezpieczających typu 3 wymaga się, by po uzbrojeniu urządzenia zabezpieczającego nie było możliwe zakłócenie jego funkcjonowania.
- 6.4. Urządzenia zabezpieczające typu 3 muszą pozostać sprawne, a w szczególności muszą w dalszym ciągu spełniać wymagania określone w pkt 5.7, 5.8, 5.9 i 6.3 po przejściu 2 500 cykli blokowania w każdym kierunku podczas badania opisanego w załączniku 3 do niniejszego regulaminu.
7. ZMIANA TYPU POJAZDU LUB URZĄDZENIA ZABEZPIEZAJĄCEGO POJAZD
- 7.1. O każdej zmianie typu pojazdu lub urządzenia zabezpieczającego pojazd należy powiadomić organ administracji, który udzielił homologacji typu pojazdu. Organ ten może:
 - 7.1.1. uznać za mało prawdopodobne, aby dokonane zmiany miały istotne negatywne skutki, i uznać, że w każdym razie pojazd nadal spełnia wymogi; lub
 - 7.1.2. zażądać kolejnego sprawozdania z badań od placówki technicznej upoważnionej do ich przeprowadzenia.
- 7.2. Strony Porozumienia stosujące niniejszy regulamin zostają powiadomione o potwierdzeniu lub odmowie udzielenia homologacji, z wyszczególnieniem zmian, zgodnie z procedurą określoną w pkt 4.3 powyżej.
8. ZGODNOŚĆ PRODUKCJI
- 8.1. Każdy pojazd opatrzony znakiem homologacji zgodnie z niniejszym regulaminem musi być zgodny z homologowanym typem pojazdu pod względem urządzenia zabezpieczającego, sposobu zamontowania tego urządzenia w pojeździe oraz części pojazdu, na które to urządzenie oddziałuje.
- 8.2. W celu sprawdzenia zgodności określonej w pkt 8.1 powyżej przeprowadza się wystarczającą liczbę kontroli wyrwykowych na pojazdach produkowanych seryjnie, posiadających znak homologacji wymagany zgodnie z niniejszym regulaminem.
9. SANKCJE Z TYTUŁU NIEZGODNOŚCI PRODUKCJI
- 9.1. Homologacja udzielona w odniesieniu do typu pojazdu zgodnie z niniejszym regulaminem może zostać cofnięta w razie niespełnienia wymogów określonych w pkt 8.1 powyżej.
- 9.2. Jeżeli Strona Porozumienia stosująca niniejszy regulamin cofnie uprzednio przez siebie udzieloną homologację, niezwłocznie powiadamia o tym pozostałe Umawiające się Strony stosujące niniejszy regulamin, wykorzystując w tym celu kopię formularza homologacji, na którego końcu umieszczono pisaną wielkimi literami, podpisaną i opatrzoną datą adnotację „COFNIEŃTO HOMOLOGACJĘ”.
10. OSTATECZNE ZANIECHANIE PRODUKCJI
Jeżeli posiadacz homologacji ostatecznie zaniecha produkcji typu pojazdu homologowanego zgodnie z niniejszym regulaminem, informuje o tym organ, który udzielił homologacji. Po otrzymaniu odpowiedniego zawiadomienia organ ten informuje o tym pozostałe Strony Porozumienia stosujące niniejszy regulamin, wykorzystując w tym celu kopię formularza homologacji, na którego końcu umieszczono pisaną wielkimi literami, podpisaną i opatrzoną datą adnotację „ZANIECHANO PRODUKCJI”.
11. NAZWY I ADRESY UPOWAŻNIONYCH PLACÓWEK TECHNICZNYCH ODPOWIEDZIALNYCH ZA PRZEPROWADZANIE BADAŃ HOMOLOGACYJNYCH ORAZ NAZWY I ADRESY ORGANÓW ADMINISTRACJI
Strony Porozumienia stosujące niniejszy regulamin przekazują sekretariatowi Organizacji Narodów Zjednoczonych nazwy i adresy upoważnionych placówek technicznych odpowiedzialnych za przeprowadzanie badań homologacyjnych oraz nazwy i adresy organów administracji udzielających homologacji, którym należy przesłać wydane w innych państwach zawiadomienia poświadczające udzielenie, odmowę udzielenia lub cofnięcie homologacji.

ZAŁĄCZNIK 1

ZAWIADOMIENIE

(Maksymalny format: A4 (210 × 297 mm))



wydane przez: Nazwa organu administracji

.....

Zawiadomienie dotyczące udzielenia homologacji (lub odmowy udzielenia lub cofnięcia homologacji lub ostatecznego zaniechania produkcji) typu pojazdu o napędzie silnikowym z kierownicami typu rowerowego w zakresie zabezpieczenia przed nieuprawnionym użyciem zgodnie z regulaminem nr 62.

Homologacja nr ...

1. Nazwa handlowa lub znak towarowy pojazdu o napędzie silnikowym
2. Typ pojazdu
3. Nazwa i adres producenta
4. Jeśli dotyczy, nazwa i adres przedstawiciela producenta
5. Krótki opis urządzenia zabezpieczającego, sposobu jego zamontowania i działania oraz układu kierowniczego pojazdu
6. Pojazd przedstawiono do homologacji w dniu
7. Upoważniona placówka techniczna odpowiedzialna za przeprowadzanie badań homologacyjnych
8. Data sprawozdania sporządzonego przez placówkę techniczną
9. Numer sprawozdania sporządzonego przez placówkę techniczną
10. Homologacja została udzielona/odmówiono udzielenia homologacji ⁽²⁾
11. Umieszczenie znaku homologacji na pojeździe
12. Miejscowość
13. Data
14. Podpis
15. Do niniejszego zawiadomienia załączono następujące dokumenty, opatrzone przedstawionym powyżej numerem homologacji:
 - rysunki, schematy i plany urządzenia zabezpieczającego, sposobu jego zamontowania oraz części pojazdu, na które urządzenie to oddziałuje,
 - fotografie urządzenia zabezpieczającego.

⁽¹⁾ Numer wyróżniający państwa, które udzieliło/rozszerzyło/odmówiło udzielenia/cofnęło homologację (zob. przepisy dotyczące homologacji w regulaminie).

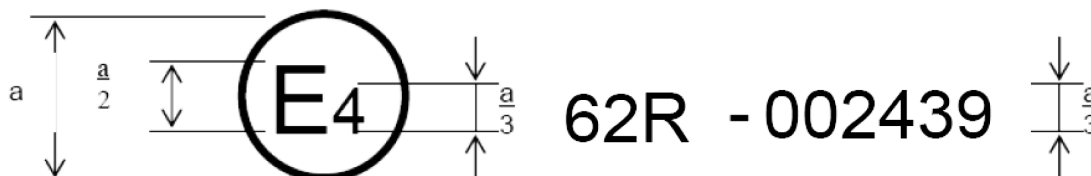
⁽²⁾ Niepotrzebne skreślić.

ZAŁĄCZNIK 2

ROZMIESZCZENIE ZNAKÓW HOMOLOGACJI

Wzór A

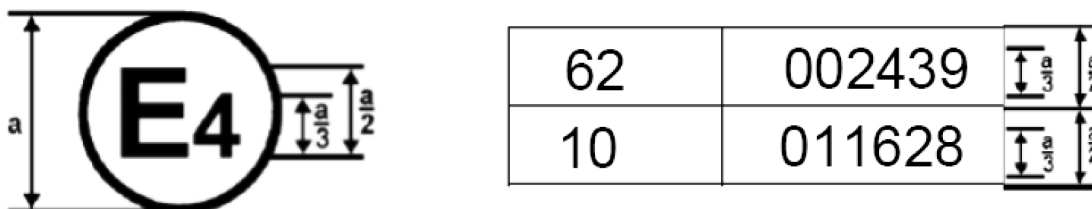
(zob. pkt 4.4 niniejszego regulaminu)



Powyższy znak homologacji umieszczony na pojeździe wskazuje, że dany typ pojazdu uzyskał homologację w odniesieniu do jego zabezpieczenia przed nieuprawnionym użyciem w Niderlandach (E 4) na podstawie regulaminu nr 62 pod numerem homologacji 002439. Numer homologacji wskazuje, że homologacji udzielono zgodnie z wymaganiami regulaminu nr 62 w wersji pierwotnej.

Wzór B

(zob. pkt 4.5 niniejszego regulaminu)



Powyższy znak homologacji umieszczony na pojeździe wskazuje, że dany typ pojazdu uzyskał homologację w Niderlandach (E 4) na podstawie regulaminów nr 62 i 10⁽¹⁾. Numery homologacji wskazują, że czasie, gdy wymienione homologacje zostały udzielone, regulamin nr 62 nie został jeszcze zmieniony, a regulamin nr 10 zawierał już serię poprawek 01.

⁽¹⁾ Drugi numer podano jedynie jako przykład.

ZAŁĄCZNIK 3

BADANIE TRWAŁOŚCI URZĄDZEŃ ZABEZPIEZAJĄCYCH TYPU 3

1. WYPOSAŻENIE BADAWCZE
 - 1.1. W skład wyposażenia badawczego wchodzi:
 - 1.1.1. uchwyt do zamocowania egzemplarza próbnego układu kierowniczego wraz z urządzeniem zabezpieczającym, jak określono w pkt 2.3 niniejszego regulaminu;
 - 1.1.2. mechanizm umożliwiający włączenie i wyłączenie urządzenia zabezpieczającego przy użyciu klucza;
 - 1.1.3. mechanizm umożliwiający obrót wału kierownicy względem urządzenia zabezpieczającego.
 2. METODA BADANIA
 - 2.1. Egzemplarz próbny układu kierowniczego z urządzeniem zabezpieczającym zostaje zamocowany do uchwytu, o którym mowa w pkt 1.1.1 powyżej.
 - 2.2. Jeden cykl procedury badania obejmuje następujące czynności:
 - 2.2.1. Położenie początkowe
Urządzenie zabezpieczające należy wyłączyć, a wał kierownicy należy obrócić do położenia, które uniemożliwia sprzęgnięcie urządzenia zabezpieczającego.
 - 2.2.2. Uzbrojenie
Urządzenie zabezpieczające należy przestawić przy użyciu klucza z pozycji wyłączonej do pozycji włączonej.
 - 2.2.3. Włączenie
Wał kierownicy należy obrócić tak, aby moment obrotowy w chwili sprzęgnięcia urządzenia zabezpieczającego wynosił $5,88 \text{ Nm} \pm 0,25 \text{ Nm}$.
 - 2.2.4. Wyłączenie
Urządzenie zabezpieczające należy wyłączyć w zwyczajny sposób, przy czym dla ułatwienia rozprężenia moment obrotowy należy zredukować do zera.
 - 2.2.5. Powrót
Wał kierownicy należy obrócić do położenia, które uniemożliwia sprzęgnięcie urządzenia zabezpieczającego.
 - 2.2.6. Obrót w przeciwnym kierunku
Należy powtórzyć procedury opisane w pkt 2.2.2, 2.2.3, 2.2.4 i 2.2.5, lecz w przeciwnym kierunku obrotu wału kierownicy.
 - 2.2.7. Odstęp czasowy między dwoma kolejnymi sprzęgnięciami urządzenia musi wynosić co najmniej 10 sekund.
 - 2.3. Cykl badania zużycia należy powtarzać ilość razy określoną w pkt 6.4 niniejszego regulaminu.