

31993L0033

L 188/32

ÚŘEDNÍ VĚSTNÍK EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

29.7.1993

SMĚRNICE RADY 93/33/EHS

ze dne 14. června 1993

o ochranných zařízeních bránících neoprávněnému použití dvoukolových a tříkolových motorových vozidel

RADA EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského hospodářského společenství, a zejména na článek 100a této smlouvy

s ohledem na směrnici Rady 92/61/EHS ze dne 30. června 1992 o schvalování typu dvoukolových a tříkolových motorových vozidel ⁽¹⁾,

s ohledem na návrh Komise ⁽²⁾,

ve spolupráci s Evropským parlamentem ⁽³⁾,

s ohledem na stanovisko Hospodářského a sociálního výboru ⁽⁴⁾,

vzhledem k tomu, že vnitřní trh zahrnuje prostor bez vnitřních hranic, v němž je zajištěn volný pohyb zboží, osob, služeb a kapitálu; že je pro tyto účely nutné přijmout opatření;

vzhledem k tomu, že z hlediska ochranných zařízení bránících neoprávněnému použití musí mít dvoukolová a tříkolová vozidla v každém členském státu určité závazně předepsané technické vlastnosti, jež se v jednotlivých členských státech liší; že v důsledku odlišností představují tyto požadavky překážky obchodu ve Společenství;

vzhledem k tomu, že tyto překážky ve funkci vnitřního trhu lze odstranit tím, že všechny členské státy přijmou místo svých vnitrostátních předpisů stejné požadavky;

vzhledem k tomu, že je nutné vypracovat harmonizované požadavky na ochranná zařízení bránící neoprávněnému použití dvoukolových a tříkolových motorových vozidel, aby se mohly na každý typ takových vozidel použít postupy schválení typu a dílčího schválení typu stanovené ve směrnici 92/61/EHS;

vzhledem k tomu, že vezmou-li se v úvahu rozsah a důsledky navrhované akce v této oblasti, jsou opatření Společenství, která jsou předmětem této směrnice, nejen nutná, ale i nezbytná k tomu, aby se dosáhlo vytčeného cíle, jímž je zavedení schválení typu vozidla v rámci Společenství; že tohoto cíle nemohou členské státy dosáhnout jednotlivě;

vzhledem k tomu, že k usnadnění přístupu na trhy zemí, které nejsou členy Společenství, se jeví jako nutné zajistit rovnocennost požadavků této směrnice a požadavků předpisu Evropské hospodářské komise OSN č. 62,

PŘIJALA TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Tato směrnice a její přílohy se vztahují na ochranná zařízení bránící neoprávněnému použití všech typů vozidel definovaných v článku 1 směrnice 92/61/EHS.

Článek 2

Postupy pro udělování dílčího schválení typu dvoukolového nebo tříkolového motorového vozidla z hlediska ochranného zařízení bránícího neoprávněnému použití a podmínky volného pohybu těchto vozidel jsou stanoveny v kapitolách II a III směrnice 92/61/EHS.

Článek 3

V souladu s článkem 11 směrnice 92/61/EHS se uznává rovnocennost požadavků stanovených v této směrnici s požadavky stanovenými v předpisu EHK/OSN č. 62 (E/ECE/TRANS/505 — Add. 61/Amend. 1).

Orgány členských států, které udělují dílčí schválení typu, uznávají schválení udělená podle požadavků výše uvedeného předpisu č. 62 a rovněž značky schválení typu jako alternativu k odpovídajícím schválením dílčího schválení typu podle požadavků této směrnice.

Článek 4

Tuto směrnici lze změnit postupem podle článku 13 směrnice 70/156/EHS ⁽⁵⁾ tak, aby

— zahrnula změny předpisu EHK/OSN uvedeného v článku 3,

— se její přílohy přizpůsobily technickému pokroku.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 225, 10.8.1992, s. 72.

⁽²⁾ Úř. věst. C 293, 9.11.1992, s. 32.

⁽³⁾ Úř. věst. C 337, 21.12.1992, s. 103 a Úř. věst. C 176, 28.6.1993.

⁽⁴⁾ Úř. věst. C 73, 15.3.1993, s. 22.

⁽⁵⁾ Úř. věst. L 42, 23.2.1970, s. 1. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 92/53/EHS (Úř. věst. L 225, 10.8.1992, s. 1).

Článek 5

1. Členské státy přijmou a zveřejní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí nejpozději do 14. prosince 1994. Neprodleně o nich uvědomí Komisi.

Tato opatření přijatá členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si určí členské státy.

Ode dne uvedeného v prvním pododstavci nesmějí členské státy z důvodů týkajících se ochranných zařízení bránících neoprávněnému použití zakázat první uvedení vozidel, která vyhovují této směrnici, do provozu

Použijí předpisy uvedené v prvním pododstavci od 14. června 1995.

2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

Článek 6

Tato směrnice je určena členským státům.

V Lucemburku dne 14. června 1993.

Za Radu

předseda

J. TRØJBORG

PŘÍLOHA I

OBLAST PŮSOBNOSTI — DEFINICE — VŠEOBECNÉ A SPECIFICKÉ POŽADAVKY

1. OBLAST PŮSOBNOSTI

- 1.1 Tato směrnice platí pro ochranná zařízení bránící neoprávněnému použití dvoukolových motorových vozidel s přívěsným vozíkem nebo bez přívěsného vozíku a tříkolových motorových vozidel.

2. DEFINICE

- 2.1 Pro účely této směrnice:

- 2.2 „dílčím schválením typu“ se rozumí schválení typu vozidla z hlediska ochrany proti neoprávněnému použití;

- 2.3 „typem vozidla“ se rozumějí motorová vozidla, která se vzájemně neliší v těchto podstatných ohledech:

- 2.3.1 údaje výrobce o druhu vozidla;

- 2.3.2 uspořádání a tvar konstrukční části nebo částí vozidla, na které působí ochranné zařízení;

- 2.3.3 druh ochranných zařízení;

- 2.4 „ochranným zařízením“ se rozumí systém určený pro zabránění neoprávněnému užití vozidla tím, že se spolehlivě uzavírá řízení a/nebo převodové ústrojí; tento systém může:

- 2.4.1 působit samostatně a výhradně aktivně na řízení (zařízení typu 1);

- 2.4.2 působit na řízení a současně vypínat motor vozidla (zařízení typu 2);

- 2.4.3 s předpětím působit na řízení současně jako zařízení, které vypíná motor vozidla (zařízení typu 3);

- 2.4.4 působit na převodové ústrojí (zařízení typu 4).

- 2.5 „řízením“ se rozumí řídicí ústrojí (řídítka), hlava řízení a kryt jejího příslušenství, hřídel řízení a všechny ostatní součásti přímo ovlivňující účinnost ochranného zařízení;

- 2.6 „kombinací“ se rozumí některá z variant blokovacího systému, pro daný účel zvlášť řešená a provedená, která je-li vhodným způsobem uvedena v činnost, dovoluje funkci blokovacího systému;

- 2.7 „klíčem“ se rozumí jakékoliv zařízení konstruované a vyráběné tak, aby zajistilo funkci blokovacího systému konstruovaného a vyrobeného tak, aby se dal ovládat pouze tímto zařízením.

3. VŠEOBECNÉ POŽADAVKY

- 3.1 Všechna dvoukolová a tříkolová motorová vozidla s výjimkou mopedů musí být vybavena ochranným zařízením bránícím neoprávněnému použití podle požadavků obsažených v této směrnici. Je-li zařízení bránící neoprávněnému použití namontováno do mopedu, musí odpovídat požadavkům obsaženým v této směrnici.

- 3.2 Ochranné zařízení musí být takové, aby:

- 3.2.1 bylo nutné je vyřadit z činnosti, má-li se umožnit řízení vozidla, jeho jízda nebo pohyb dopředu v přímém směru;

- 3.2.2 bylo nutné je, v případě ochranných zařízení typu 4, k uvolnění převodového ústrojí vyřadit z činnosti. Je-li toto zařízení aktivováno ovládačem parkovacího ústrojí, musí působit ve spojení se zařízením, jež vypíná chod motoru vozidla;

- 3.2.3 bylo možné vytáhnout klíč jen tehdy, když je západka v plně zasunuté nebo plně vysunuté poloze. Jakákoliv mezilehlá poloha klíče s nebezpečím následného zasunutí západky, i když je zasunut klíč ochranného zařízení, musí být vyloučena.

- 3.3 Požadavkům bodu 3.2 musí být vyhověno jedinou manipulací jedním klíčem.
- 3.4 Ochranné zařízení zmíněné v bodu 3.1 a součásti vozidla, na které působí, musí být konstruovány tak, aby se zařízení nedalo rychle, aniž by to vzbudilo pozornost, vypnout, vyřadit z provozu nebo zničit, například použitím levných nástrojů, které lze snadno skrýt, nebo prostředků běžně dostupných veřejnosti.
- 3.5 Ochranné zařízení musí být na vozidle namontováno jako součást původního vybavení (tj. jako zařízení instalované výrobcem vozidla před prvním prodejem). Zámek musí být bezpečně zamontován v ochranném zařízení. (Dá-li se zámek vyjmout použitím klíče a po odejmutí krytu nebo jakéhokoli jiného zadržovacího zařízení, není to v rozporu s požadavkem).
- 3.6 Klíč k uzamknutí systému musí mít alespoň 1 000 různých kombinací nebo ekvivalentní množství kombinací k počtu ročně vyrobených vozidel, je-li toto číslo menší než 1 000. Opakování kombinací pro daný typ vozidla musí být zhruba 1 na 1 000.
- 3.7 Kód klíče a zámku nesmí být zjevný.
- 3.8 Zámek musí být konstruován, vyroben a namontován tak, aby otáčení vložkou zámku, je-li v blokovací poloze, momentem menším než 0,245 daN nebylo možné ničím jiným než příslušným klíčem, a
- 3.8.1 u vložek zámků s kolíčkovými západkami nebyly vedle sebe umístěny více než dvě shodné západky působící týmž směrem a v zámku nebylo více než 60 % shodných západek,
- 3.8.2 u vložek zámků s kotoučovými západkami nebyly vedle sebe umístěny více než dvě shodné západky působící týmž směrem a v zámku nebylo více než 50 % shodných západek.
- 3.9 Ochranná zařízení musejí být taková, aby za pohybu vozidla s běžícím motorem bylo vyloučeno nebezpečí náhodného zablokování, jež by mohlo ohrozit zejména bezpečnost.
- 3.10 Pokud se jedná o ochranné zařízení typu 1, typu 2 nebo typu 3, musí při poloze, v níž je uvedeno do funkce, být dostatečně pevné, aby bez poškození řídicího ústrojí, které by mohlo ohrozit bezpečnost, odolalo momentu 20 daN působícímu za statických podmínek v kterémkoliv z obou směrů na osu hřídele řízení.
- 3.11 Pokud se jedná o ochranné zařízení typu 1, typu 2 nebo typu 3, musí být konstruováno tak, aby se řízení dalo zablokovat jen v úhlu od přímé dopředné polohy nejméně 20° vlevo nebo vpravo, popřípadě v obou směrech.
- 3.12 V uzamknuté poloze musí ochranné zařízení typu 4 zabránit otáčení hnacího kola i při maximálním točivém momentu trakčního motoru.
4. SPECIFICKÉ POŽADAVKY
- 4.1 Kromě všeobecných specifikací předepsaných v bodu 3 musí ochranné zařízení vyhovovat níže uvedeným zvláštním podmínkám:
- 4.1.1 u ochranných zařízení typu 1 nebo typu 2 se zámek smí dát uzamknout jen pohybem klíče, přičemž řídítka musejí být v poloze vhodné pro zasunutí západky do příslušného vybrání;
- 4.1.2 u ochranných zařízení typu 3 smí být umožněno předpětí západky jen zvláštním zásahem uživatele vozidla provedeným v kombinaci s otočením klíčem nebo následně; po předpětí západky se klíč již nesmí dát vytáhnout, vyjma za podmínek uvedených v bodu 3.2.3;
- 4.2 u ochranných zařízení typu 2 a typu 3 se západka nesmí dát zasunout, dokud je zařízení nastaveno na polohu dovolující spuštění motoru vozidla;
- 4.3 u ochranných zařízení typu 3 nesmí být možné zabránit jeho funkci, je-li zařízení nastaveno k činnosti;
- 4.4 u ochranných zařízení typu 3 musí ochranné zařízení zůstat v dobrém provozním stavu a musí zejména nadále vyhovovat požadavkům podle bodů 3.8, 3.9, 3.10 a 4.3, když bylo podrobeno 2 500 blokovacích cyklů v obou směrech podle zkoušky popsané v příloze II.

PŘÍLOHA II

TEST NA ZÁBĚH U OCHRANNÝCH ZAŘÍZENÍCH TYPU 3

1. ZKUŠEBNÍ ZAŘÍZENÍ
 - 1.1 Zkušební zařízení se skládá z těchto částí:
 - 1.1.1 z přípravku vhodného k namontování vzorku kompletního řízení s připojeným ochranným zařízením podle definice v bodu 2.4 přílohy I;
 - 1.1.2 zařízení k zapínání a vypínání ochranného zařízení, jež musí zahrnovat použití klíče;
 - 1.1.3 zařízení k otáčení hřídele řízení vzhledem k ochrannému zařízení.
 2. ZKUŠEBNÍ METODA
 - 2.1 vzorek kompletního řízení s ochranným zařízením se upevní do přípravku zmíněného v bodu 1.1.1;
 - 2.2 celý cyklus zkušebního postupu se skládá z těchto operací:
 - 2.2.1 *výchozí postavení:*

ochranné zařízení se vyřadí z činnosti a hřídel řízení se otáčením uvede do polohy zabráňující zapojení ochranného zařízení;
 - 2.2.2 *uvedení do stavu schopného činnosti:*

ochranné zařízení se z vyřazeného stavu uvede do stavu schopného činnosti použitím klíče;
 - 2.2.3 *uvedení v činnost:*

hřídel řízení se otáčí tak, aby moment síly působící na něj, činil v okamžiku zapojení ochranného zařízení $5,88 \pm 0,25$ Nm;
 - 2.2.4 *vyřazení z činnosti:*

ochranné zařízení se vyřadí z činnosti normálními prostředky, přičemž moment síly se zmenší na nulovou hodnotu, aby se usnadnilo vypnutí;
 - 2.2.5 *vrácení:*

hřídel řízení se stočí do polohy zabráňující zapojení ochranného zařízení;
 - 2.2.6 *otáčení opačným směrem:*

postupy popsané v bodech 2.2.2, 2.2.3, 2.2.4 a 2.2.5 se opakují, avšak v opačném směru otáčení hřídele řízení;
 - 2.2.7 časový interval mezi dvěma po sobě následujícími zapojeními ochranného zařízení musí být nejméně 10 sekund;
 - 2.3 cyklus vyvolávající opotřebení se musí opakovat v počtu stanoveném v bodu 4.4 přílohy I.

PŘÍLOHA III

Dodatek 1

Informační dokument pro typ dvoukolového nebo tříkolového motorového vozidla z hlediska ochranného zařízení bránícího neoprávněnému použití

(připojí se k žádosti o dílčí schválení typu části, pokud se podává odděleně od žádosti o schválení typu vozidla)

Pořadové č. (přidělené žadatelem):

Žádost o dílčí schválení typu dvoukolového nebo tříkolového motorového vozidla z hlediska ochranného zařízení bránícího neoprávněnému použití musí zahrnovat informace stanovené v následujících bodech části A přílohy II směrnice 92/61/EHS:

- 0.1
- 0.2
- 0.4 až 0.6
- 9.4.1
- 9.4.2 a, jestliže se jedná o:
 - zařízení typu 1, body 6.1 a 6.1.1,
 - zařízení typu 2 nebo 3, body 3.2.5 až 3.2.6.2, 6.1 a 6.1.1,
 - zařízení typu 4, body 4.1 až 4.4.2.

Dodatek 2

Název správního orgánu

Certifikát dílčího schválení typu dvoukolového nebo tříkolového motorového vozidla z hlediska ochranného zařízení bránícího neoprávněnému použití

VZOR

- Protokol č. technické zkušebny ze dne
- Dílčí schválení typu č. Rozšíření č.
1. Značka vozidla
 2. Typ vozidla a všechny verze a varianty:
 3. Název a adresa výrobce:
 4. Název a adresa zástupce výrobce:
 5. Datum předání vozidla ke zkouškám:
 6. Dílčí schválení typu uděleno/odmítnuto: ⁽¹⁾:
 7. Místo:
 8. Datum:
 9. Podpis:

⁽¹⁾ Nehodící se škrtněte.