

**Κανονισμός αριθ. 62 της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (ΟΕΕ/ΗΕ) —
Ενιαίες διατάξεις σχετικά με την έγκριση μηχανοκίνητων οχημάτων με τιμόνι όσον αφορά την προστασία
τους από την παράνομη χρήση (*)**

1. ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ
 - 1.1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται σε προστατευτικές διατάξεις που αποσκοπούν στην πρόληψη της παράνομης χρήσης δίτροχων μηχανοκίνητων οχημάτων με ή χωρίς πλευρικά κάνιστρα και μηχανοκίνητων τρίτροχων οχημάτων εξοπλισμένων με τιμόνια.
2. ΟΡΙΣΜΟΙ

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού:

 - 2.1. ως «έγκριση οχήματος» νοείται η έγκριση ενός τύπου οχήματος όσον αφορά την προστασία του από την παράνομη χρήση·
 - 2.2. ως «τύπος οχήματος» νοείται μια κατηγορία μηχανοκίνητων οχημάτων που δεν παρουσιάζουν μεταξύ τους ουσιαστικές διαφορές ως προς:
 - 2.2.1. τις ενδείξεις του κατασκευαστή για τον τύπο οχήματος,
 - 2.2.2. τη διαμόρφωση και το σχεδιασμό του κατασκευαστικού στοιχείου ή των κατασκευαστικών στοιχείων του οχήματος στα οποία επενεργεί η προστατευτική διάταξη,
 - 2.2.3. τον τύπο της προστατευτικής διάταξης·
 - 2.3. ως «προστατευτική διάταξη» νοείται ένα σύστημα σχεδιασμένο να εμποδίζει την παράνομη χρήση του οχήματος εξασφαλίζοντας το κλείδωμα του συστήματος οδήγησης ή της μετάδοσης της κίνησης· το σύστημα αυτό μπορεί να:
 - 2.3.1. τύπος 1: εφαρμόζεται αποκλειστικά μόνο στο σύστημα διεύθυνσης,
 - 2.3.2. τύπος 2: να εφαρμόζεται στο σύστημα διεύθυνσης σε συνδυασμό με τη συσκευή η οποία απενεργοποιεί τη μηχανή του οχήματος,
 - 2.3.3. τύπος 3: προ-οπλίζεται, επενεργώντας στο σύστημα διεύθυνσης σε συνδυασμό με τη συσκευή η οποία απενεργοποιεί τη μηχανή του οχήματος·
 - 2.3.4. τύπος 4: εφαρμόζεται στο σύστημα μετάδοσης.
 - 2.4. ως «σύστημα διεύθυνσης» νοείται το χειριστήριο διεύθυνσης (τιμόνι), η κεφαλή διεύθυνσης και τα προσαρτημένα σε αυτή στοιχεία επένδυσης, ο άξονας διεύθυνσης και όλα τα λοιπά στοιχεία που επηρεάζουν απευθείας την αποτελεσματικότητα της προστατευτικής διάταξης·
 - 2.5. ως «συνδυασμός» νοείται μία από τις παραλλαγές του συστήματος ασφάλισης, η οποία είναι σχεδιασμένη και κατασκευασμένη έτσι ώστε, όταν ενεργοποιείται σωστά, να θέτει σε λειτουργία το εν λόγω σύστημα ασφάλισης·
 - 2.6. ως «κλειδί» νοείται κάθε διάταξη που είναι σχεδιασμένη και κατασκευασμένη έτσι ώστε να παρέχει έναν τρόπο λειτουργίας του συστήματος ασφάλισης το οποίο με τη σειρά του είναι σχεδιασμένο και κατασκευασμένο έτσι ώστε να ενεργοποιείται μόνον από την εν λόγω διάταξη.
3. ΑΙΤΗΣΗ ΓΙΑ ΧΟΡΗΓΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
 - 3.1. Η αίτηση για χορήγηση έγκρισης ενός τύπου οχήματος, όσον αφορά διάταξη προστασίας από την παράνομη χρήση του, υποβάλλεται από τον κατασκευαστή του οχήματος ή από δεόντως διαπιστευμένο αντιπρόσωπό του.

(*) Δημοσίευση σύμφωνα με το άρθρο 4, παράγραφος 5 της απόφασης 97/836/EK του Συμβουλίου της 27ης Νοεμβρίου 1997 (ΕΕ L 346 της 17.12.1997, σ. 78).

- 3.2. Συνοδεύεται από τα παρακάτω έγγραφα που υποβάλλονται εις τριπλούν και από τα ακόλουθα στοιχεία:
- 3.2.1. λεπτομερής περιγραφή του τύπου οχήματος όσον αφορά τη διαμόρφωση και το σχεδιασμό του κατασκευαστικού στοιχείου ή στοιχείων στα οποία επενεργεί η προστατευτική διάταξη·
- 3.2.2. σχέδια της προστατευτικής διάταξης και της τοποθέτησής της στο όχημα, σε κατάλληλη κλίμακα και με επαρκείς λεπτομέρειες·
- 3.2.3. τεχνική περιγραφή της διάταξης.
- 3.3. Στην τεχνική υπηρεσία που είναι υπεύθυνη για τη διεξαγωγή των δοκιμών έγκρισης προσκομίζονται τα εξής:
- 3.3.1. όχημα, αντιπροσωπευτικό του προς έγκριση τύπου οχήματος, εφόσον ζητηθεί από την τεχνική υπηρεσία· καθώς και
- 3.3.2. κατ' αίτηση της τεχνικής υπηρεσίας, κατασκευαστικά στοιχεία του οχήματος τα οποία η τεχνική υπηρεσία θεωρεί αναγκαία για τους ελέγχους που ορίζονται στις παραγράφους 5 και 6 του παρόντος κανονισμού.
4. ΕΓΚΡΙΣΗ
- 4.1. Αν το όχημα που υποβάλλεται προς έγκριση βάσει του παρόντος κανονισμού ικανοποιεί τις απαιτήσεις των παραγράφων 5 και 6 κατωτέρω, χορηγείται έγκριση για το συγκεκριμένο τύπο οχήματος.
- 4.2. Σε κάθε εγκεκριμένο τύπο χορηγείται αριθμός έγκρισης. Τα πρώτα δύο ψηφία του (προς το παρόν 00 για τον κανονισμό στην αρχική του μορφή) δηλώνουν τη σειρά τροποποιήσεων που περιλαμβάνει τις πλέον πρόσφατες σημαντικές τεχνικές τροποποιήσεις που έγιναν στον κανονισμό κατά τη χρονική στιγμή έκδοσης της έγκρισης. Το ίδιο συμβαλλόμενο μέρος δεν μπορεί να δώσει τον ίδιο αριθμό είτε στον ίδιο τύπο οχήματος που είναι εξοπλισμένο με κάποιον άλλο τύπο προστατευτικής διάταξης ή του οποίου η προστατευτική διάταξη συναρμολογείται διαφορετικά ή σε κάποιον άλλο τύπο οχήματος.
- 4.3. Στα μέρη της συμφωνίας που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό γνωστοποιείται η κοινοποίηση έγκρισης ή απόρριψης της έγκρισης του τύπου του οχήματος σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, μέσω εντύπου που ακολουθεί το υπόδειγμα των παραρτήματος 1 του παρόντος κανονισμού και μέσω διαγραμμάτων της προστατευτικής διάταξης και της διάταξης στερέωσής της, που υποβάλλονται από τον αιτούντα για έγκριση, σε μέγεθος όχι μεγαλύτερο του A4 (210 mm × 297 mm) ή διπλωμένο ώστε να επιτυγχάνεται το εν λόγω μέγεθος και σε κατάλληλη κλίμακα.
- 4.4. Σε κάθε όχημα που ανήκει στον εγκεκριμένο βάσει του παρόντος κανονισμού τύπο, τοποθετείται, σε σημείο εμφανές και εύκολα προσπελάσιμο το οποίο καθορίζεται στο έντυπο της έγκρισης, διεθνές σήμα έγκρισης αποτελούμενο από:
- 4.4.1. κύκλο που περιβάλλει το γράμμα «E», ακολουθούμενο από το χαρακτηριστικό αριθμό της χώρας η οποία έχει χορηγήσει την έγκριση ⁽¹⁾·
- 4.4.2. τον αριθμό του παρόντος κανονισμού, ακολουθούμενο από το γράμμα «R», μια παύλα και τον αριθμό έγκρισης στα δεξιά του κύκλου που προβλέπεται στην παράγραφο 4.4.1.

⁽¹⁾ 1 για τη Γερμανία, 2 για τη Γαλλία, 3 για την Ιταλία, 4 για τις Κάτω Χώρες, 5 για τη Σουηδία, 6 για το Βέλγιο, 7 για την Ουγγαρία, 8 για την Τσεχική Δημοκρατία, 9 για την Ισπανία, 10 για τη Γιουγκοσλαβία, 11 για το Ηνωμένο Βασίλειο, 12 για την Αυστρία, 13 για το Λουξεμβούργο, 14 για την Ελβετία, 15 (κενό), 16 για τη Νορβηγία, 17 για τη Φινλανδία, 18 για τη Δανία, 19 για τη Ρουμανία, 20 για την Πολωνία, 21 για την Πορτογαλία, 22 για τη Ρωσική Ομοσπονδία, 23 για την Ελλάδα, 24 για την Ιρλανδία, 25 για την Κροατία, 26 για τη Σλοβενία, 27 για τη Σλοβακία, 28 για τη Λευκορωσία και 29 για την Εσθονία, 30 (κενή), 31 για τη Βοσνία Ερζεγοβίνη, 32 για τη Λετονία, 33 (κενό), 34 για τη Βουλγαρία, 35-36 (κενά), 37 για την Τουρκία, 38-39 (κενά), 40 για την πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας, 41 (κενό), 42 για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα (Οι εγκρίσεις χορηγούνται από τα κράτη μέλη της χρησιμοποιώντας το αντίστοιχο σύμβολό τους ECE), 43 για την Ιαπωνία, 44 (κενό), 45 για την Αυστραλία και 46 για την Ουκρανία. Οι επόμενοι αριθμοί θα χορηγηθούν σε άλλες χώρες σύμφωνα με την χρονολογική σειρά με την οποία θα κυρώσουν ή θα προσχωρήσουν στη συμφωνία σχετικά με την υιοθέτηση ενιαίων όρων για την έγκριση και την αμοιβαία αναγνώριση της έγκρισης των μηχανοκίνητων οχημάτων και των εξαρτημάτων, οι αριθμοί δε που θα χορηγηθούν κατ' αυτόν τον τρόπο θα κοινοποιηθούν στα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας από τον Γενικό Γραμματέα των Ηνωμένων Εθνών.

- 4.5. Αν το όχημα είναι σύμφωνο με έναν εγκεκριμένο τύπο οχήματος βάσει ενός ή περισσότερων κανονισμών που επισυνάπτονται στην παρούσα συμφωνία στη χώρα που έχει χορηγήσει έγκριση βάσει του παρόντος κανονισμού, δεν χρειάζεται να επαναλαμβάνεται το σύμβολο που ορίζεται στην παράγραφο 4.4.1· σε μια τέτοια περίπτωση οι αριθμοί κανονισμών και έγκρισης και τα πρόσθετα σύμβολα όλων των κανονισμών βάσει των οποίων έχει χορηγηθεί έγκριση στη χώρα η οποία χορήγησε έγκριση βάσει του παρόντος κανονισμού τοποθετούνται σε στήλες στα δεξιά του συμβόλου που ορίζεται στην παράγραφο 4.4.1.
- 4.6. Το σήμα έγκρισης πρέπει να είναι ευανάγνωστο και ανεξίτηλο.
- 4.7. Το σήμα έγκρισης τοποθετείται κοντά ή πάνω στην πινακίδα με τα στοιχεία που τοποθετεί ο κατασκευαστής στον εγκεκριμένο τύπο.
- 4.8. Στο παράρτημα 2 του παρόντος κανονισμού παρατίθενται παραδείγματα διαμόρφωσης σημάτων έγκρισης.
5. ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ
- 5.1. Η προστατευτική διάταξη σχεδιάζεται έτσι ώστε:
- 5.1.1. να είναι αναγκαίο να τεθεί εκτός λειτουργίας για να σταθεί δυνατό να κατευθυνθεί ή να οδηγηθεί ή να κινηθεί προς τα εμπρός το όχημα,
- 5.1.2. στην περίπτωση προστατευτικών διατάξεων του τύπου 4, η διάταξη σχεδιάζεται έτσι ώστε να είναι αναγκαίο να τεθεί εκτός λειτουργίας για να απελευθερωθεί η μετάδοση. Εάν η διάταξη αυτή ενεργοποιείται με το χειρισμό της διάταξης στάθμευσης πρέπει να επενεργεί σε συνδυασμό με τη διάταξη που απενεργοποιεί τη μηχανή του οχήματος,
- 5.1.3. να είναι δυνατό να εξαχθεί το κλειδί μόνο με το σύρτη στην πλήρως ενεργοποιημένη θέση ή στην πλήρως απενεργοποιημένη θέση. Κάθε ενδιάμεση θέση του κλειδιού που ενέχει τον κίνδυνο της επακόλουθης ενεργοποίησης του σύρτη, ακόμη και αν εισαχθεί το κλειδί της προστατευτικής διάταξης, πρέπει να αποκλείεται.
- 5.2. Οι προδιαγραφές της παραγράφου 5.1 πρέπει να ικανοποιούνται με τη χρήση ενός και μόνου κλειδιού.
- 5.3. Η προστατευτική διάταξη που αναφέρεται στο σημείο 5.1 ανωτέρω, και τα κατασκευαστικά στοιχεία του οχήματος στα οποία επενεργεί πρέπει να είναι σχεδιασμένα έτσι ώστε το εν λόγω σύστημα να μην μπορεί να ανοιχθεί, να εξουδετερωθεί ή να καταστραφεί γρήγορα και διακριτικά, π.χ. με φθηνά, συνηθιστά και εύκολα αποκρυβόμενα εργαλεία, όργανα ή ιδιοκατασκευάσματα ευρέως διαδεδομένα.
- 5.4. Η προστατευτική διάταξη πρέπει να αποτελεί μέρος του εκ κατασκευής εξοπλισμού του οχήματος (δηλαδή πρέπει να τοποθετείται από τον κατασκευαστή πριν από την πρώτη λιανική πώληση). Η κλειδαριά συναρμολογείται ασφαλώς στην προστατευτική διάταξη. (Αν η κλειδαριά μπορεί να εξαχθεί χρησιμοποιώντας το κλειδί και αφού έχει αφαιρεθεί το κάλυμμα ή οποιαδήποτε άλλη διάταξη συγκράτησης, αυτό δεν έρχεται σε σύγκρουση με την απαίτηση).
- 5.5. Οι μηχανικές διατάξεις μανδάλωσης πρέπει να προσφέρουν τουλάχιστον 1 000 διαφορετικούς συνδυασμούς ή αριθμό συνδυασμών ίσο προς τον ετήσιο αριθμό κατασκευαζόμενων οχημάτων, εφόσον αυτός ο αριθμός είναι κατώτερος των 1 000. Στα οχήματα ιδίου τύπου, η συχνότητα κάθε χρησιμοποιούμενου συνδυασμού πρέπει να είναι της τάξεως του 1 προς 1 000.
- 5.6. Οι κωδικοί του κλειδιού και του κλειθρου δεν πρέπει να είναι εμφανείς.
- 5.7. Το κλείδρω πρέπει να είναι σχεδιασμένο, κατασκευασμένο και τοποθετημένο έτσι ώστε μόνον η χρήση του αντίστοιχου κλειδιού να επιτρέπει την περιστροφή του γρύλου ασφάλισης, για την απομανδάλωση της διάταξης, ασκώντας ροπή κάτω των 0,245 Nm και
- 5.7.1. στους γρύλους ασφάλισης με περόνες, να μην υπάρχουν άνω των δύο παρακείμενων ταυτόσημων αυλάκων, οι οποίοι να λειτουργούν προς την ίδια κατεύθυνση, και να μην υπάρχουν άνω του 60 % ταυτόσημοι αύλακες στο ίδιο κλείδρω·
- 5.7.2. στους γρύλους ασφάλισης με δίσκους, να μην υπάρχουν άνω των δύο ταυτόσημων παρακείμενων αυλάκων, οι οποίοι να λειτουργούν προς την ίδια κατεύθυνση, και να μην υπάρχουν άνω του 50 % ταυτόσημοι αύλακες στο ίδιο κλείδρω.

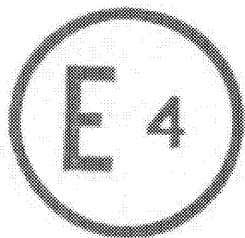
- 5.8. Οι προστατευτικές διατάξεις πρέπει να είναι τέτοιες που να αποκλείεται κάθε κίνδυνος, ενώ το όχημα βρίσκεται σε κίνηση με τη μηχανή αναμμένη, τυχαίου μπλοκαρίσματος που είναι πιθανό να θέσει σε κίνδυνο ιδίως την ασφάλεια.
- 5.9. Η προστατευτική διάταξη, αν είναι τύπου 1, τύπου 2 ή τύπου 3, είναι, στην ενεργοποιημένη θέση της, αρκετά ισχυρή για να αντέχει, χωρίς βλάβη στο μηχανισμό διεύθυνσης η οποία πιθανό να μειώνει την ασφάλεια, την εφαρμογή ροπής 20 mdaN γύρω από τον άξονα διεύθυνσης και στις δύο διευθύνσεις υπό στατικές συνθήκες.
- 5.10. Η προστατευτική διάταξη, αν είναι τύπου 1, τύπου 2 ή τύπου 3, σχεδιάζεται έτσι ώστε το σύστημα διεύθυνσης να μπορεί να κλειδωθεί μόνο σε γωνία τουλάχιστον 20° προς τα αριστερά ή/και στα δεξιά της θέσης προς τα εμπρός.
6. ΕΙΔΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ
- 6.1. Εκτός από τις γενικές προδιαγραφές που προβλέπονται στην παράγραφο 5, η προστατευτική διάταξη πρέπει να πληροί τους ειδικούς όρους που ορίζονται στη συνέχεια:
- 6.1.1. Στην περίπτωση προστατευτικών διατάξεων του τύπου 1 ή του τύπου 2, είναι δυνατό να ενεργοποιηθεί το κλειθρο μόνο με την κίνηση του κλειδιού, ενώ το τιμόνι είναι στην κατάλληλη θέση για την ενεργοποίηση του σύρτη στην αντίστοιχη συρτοθήκη.
- 6.1.2. Στην περίπτωση προστατευτικών διατάξεων του τύπου 3, είναι δυνατό να προ-οπλίσουμε το σύρτη με ξεχωριστή ενέργεια από μέρους του χρήστη του οχήματος, σε συνδυασμό με ή επιπλέον της περιστροφής του κλειδιού. Δεν είναι δυνατό να αφαιρεθεί το κλειδί εφόσον έχει προ-οπλιστεί ο σύρτης, εκτός αν αυτό γίνει σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 5.1.3 ανωτέρω.
- 6.2. Στην περίπτωση προστατευτικών διατάξεων του τύπου 2 και του τύπου 3, δεν είναι δυνατό ο σύρτης να ενεργοποιείται για όσο διάστημα η διάταξη τίθεται σε θέση που να επιτρέπει την ενεργοποίηση της μηχανής του οχήματος.
- 6.3. Στην περίπτωση προστατευτικών διατάξεων του τύπου 3, όταν η διάταξη τίθεται σε ενέργεια, δεν είναι δυνατό να προληφθεί η λειτουργία της διάταξης.
- 6.4. Στην περίπτωση προστατευτικών διατάξεων του τύπου 3, η προστατευτική διάταξη πρέπει να παραμένει σε καλή κατάσταση λειτουργίας και πρέπει, ιδίως, να εξακολουθήσει να πληροί τις απαιτήσεις των παραγράφων 5.7, 5.8, 5.9 και 6.3 ανωτέρω αφού θα έχει υποστεί 2 500 κύκλους ασφάλισης σε κάθε κατεύθυνση της δοκιμής που καθορίζεται στο παράρτημα 3 του παρόντος κανονισμού.
7. ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΤΥΠΟΥ ΤΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ Ή ΤΗΣ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΚΗΣ ΔΙΑΤΑΞΗΣ ΤΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ
- 7.1. Κάθε τροποποίηση του τύπου του οχήματος ή της προστατευτικής διάταξης του οχήματος κοινοποιείται στο διοικητικό τμήμα που ενέκρινε τον τύπο του οχήματος. Η υπηρεσία μπορεί τότε είτε:
- 7.1.1. να θεωρήσει ότι οι τροποποιήσεις είναι μάλλον απίθανο να έχουν υπολογίσιμες αρνητικές συνέπειες και ότι οπωσδήποτε το όχημα εξακολουθεί να πληροί τις απαιτήσεις είτε
- 7.1.2. να απαιτήσει μια επιπλέον έκδοση δοκιμής από την τεχνική υπηρεσία που είναι αρμόδια για τη διεξαγωγή των δοκιμών.
- 7.2. Η επικύρωση ή η απόρριψη της έγκρισης, στην οποία προσδιορίζονται οι τροποποιήσεις, ανακοινώνεται στα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό, σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζεται στην παράγραφο 4.3 ανωτέρω.
8. ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
- 8.1. Κάθε όχημα που φέρει σήμα έγκρισης όπως προβλέπεται στον παρόντα κανονισμό συμμορφώνεται, όσον αφορά τον τύπο της προστατευτικής διάταξης, το σύστημα στερέωσης του τελευταίου στο όχημα και τα κατασκευαστικά στοιχεία στα οποία επενεργεί η προστατευτική διάταξη, με τον τύπο οχήματος που εγκρίνεται.
- 8.2. Για την επαλήθευση της συμμόρφωσης, όπως ορίζεται στην παράγραφο 8.1 ανωτέρω, γίνονται επαρκείς έλεγχοι με τυχαία δειγματοληψία σε σειριακά κατασκευαζόμενα οχήματα που φέρουν το σήμα έγκρισης που απαιτείται βάσει του παρόντος κανονισμού.

9. ΠΟΙΝΕΣ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΜΗ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
- 9.1. Μια έγκριση που χορηγήθηκε για έναν τύπο οχήματος σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό είναι δυνατό να ανακληθεί, εάν δεν πληρούνται οι απαιτήσεις που ορίζονται στην παράγραφο 8.1 ανωτέρω.
- 9.2. Αν κάποιο από τα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζει τον παρόντα κανονισμό ανακαλέσει μια έγκριση την οποία είχε προηγουμένως χορηγήσει, κοινοποιεί αμέσως την εν λόγω ενέργεια στα υπόλοιπα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό, μέσω ενός αντιγράφου του εντύπου έγκρισης, που φέρει στο τέλος, με μεγάλα γράμματα, την ένδειξη «ΑΝΑΚΛΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ», με υπογραφή και ημερομηνία.
10. ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΔΙΑΚΟΠΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
- Αν ο κάτοχος της έγκρισης διακόψει οριστικά την παραγωγή ενός τύπου εγκεκριμένου οχήματος σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, ενημερώνει σχετικά την αρχή που χορήγησε την έγκριση. Μόλις λάβει τη σχετική κοινοποίηση, η εν λόγω αρχή ενημερώνει σχετικά τα υπόλοιπα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό μέσω ενός αντιγράφου του εντύπου έγκρισης, που φέρει στο τέλος, με μεγάλα γράμματα, την ένδειξη «ΔΙΑΚΟΠΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ», με υπογραφή και ημερομηνία.
11. ΟΝΟΜΑΣΙΕΣ ΚΑΙ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΟΥ ΕΙΝΑΙ ΑΡΜΟΔΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΔΟΚΙΜΩΝ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΩΝ ΤΜΗΜΑΤΩΝ
- Τα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό κοινοποιούν στη Γραμματεία των Ηνωμένων Εθνών τις ονομασίες και τις διευθύνσεις των τεχνικών υπηρεσιών που είναι αρμόδιες για τη διεξαγωγή των δοκιμών έγκρισης και των διοικητικών υπηρεσιών που χορηγούν εγκρίσεις και στις οποίες θα πρέπει να αποστέλλονται τα έντυπα με τα οποία πιστοποιείται η έγκριση ή η απόρριψη ή η ανάκληση της έγκρισης που εκδίδεται σε άλλες χώρες.
-

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΓΚΡΙΣΗ (Η ΤΗΝ ΑΠΟΡΡΙΨΗ Η ΤΗΝ ΑΝΑΚΛΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ Η ΤΗΝ ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΔΙΑΚΟΠΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ) ΤΥΠΟΥ ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΜΕ ΤΙΜΟΝΙΑ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΑΡΑΝΟΜΗ ΧΡΗΣΗ, ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ ΑΡΙΘ. 62

[Μέγιστο μέγεθος: A4 (210 × 297 mm)]



Επωνυμία υπηρεσίας

Έγκριση αριθ.:

1. Εμπορική ονομασία ή σήμα του μηχανοκίνητου οχήματος:
2. Τύπος οχήματος:
3. Επωνυμία και διεύθυνση κατασκευαστή:
4. Εάν υπάρχει, επωνυμία και διεύθυνση του αντιπροσώπου του κατασκευαστή:
5. Σύντομη περιγραφή της προστατευτικής διάταξης, του συστήματος στερέωσής του καθώς και της λειτουργίας και του συστήματος διεύθυνσης του οχήματος:
6. Ημερομηνία υποβολής του οχήματος για έγκριση:
7. Τεχνική υπηρεσία αρμόδια για τη διεξαγωγή των δοκιμών έγκρισης:
8. Ημερομηνία έκδοσης της έκθεσης δοκιμών από την εν λόγω υπηρεσία:
9. Αριθμός έκθεσης που εκδόθηκε από την υπηρεσία αυτή:
10. Χορήγηση/απόρριψη έγκρισης ⁽¹⁾:
11. Θέση του σήματος έγκρισης στο όχημα:
12. Τόπος:
13. Ημερομηνία:
14. Υπογραφή:
15. Τα ακόλουθα έγγραφα, που φέρουν τον προαναφερόμενο αριθμό έγκρισης, επισυνάπτονται στην παρούσα κοινοποίηση:
σχέδια, διαγράμματα και σχεδιαγράμματα της προστατευτικής διάταξης, της στερέωσής του και των κατασκευαστικών στοιχείων του οχήματος επί των οποίων επενεργεί φωτογραφίες της προστατευτικής διάταξης.

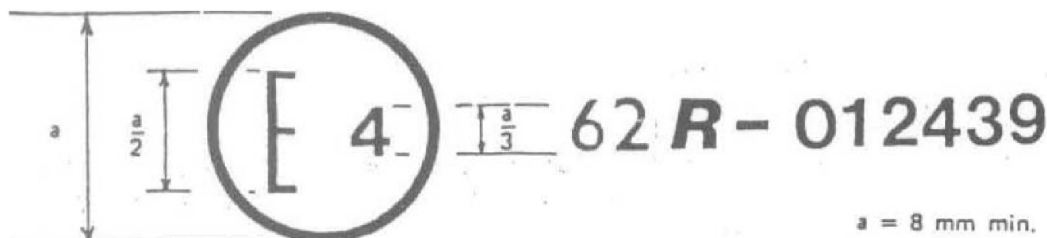
⁽¹⁾ Διαγράψτε, ό,τι δεν ισχύει.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2

ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΩΝ ΣΗΜΑΤΩΝ ΕΓΚΡΙΣΗΣ

Υπόδειγμα Α

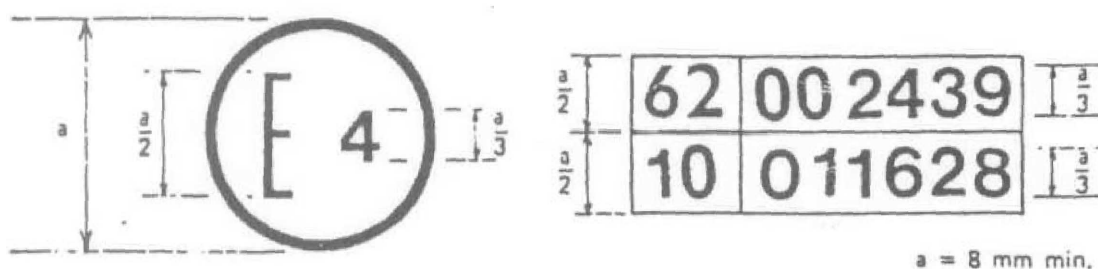
(βλ. παράγραφο 4.4 του παρόντος κανονισμού)



Το ανωτέρω σήμα έγκρισης τοποθετημένο σε όχημα δηλώνει ότι ο σχετικός τύπος οχήματος έχει εγκριθεί στις Κάτω Χώρες (Ε 4) όσον αφορά την προστασία από παράνομη χρήση, σύμφωνα με τον κανονισμό αριθ. 62 και με αριθ. έγκρισης 002439. Ο αριθμός έγκρισης δηλώνει ότι η έγκριση χορηγήθηκε σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού αριθ. 62 στην αρχική του μορφή.

Υπόδειγμα Β

(βλ. παράγραφο 4.5 του παρόντος κανονισμού)



Το ανωτέρω σήμα έγκρισης, τοποθετημένο σε όχημα, αποδεικνύει ότι ο σχετικός τύπος οχήματος έχει εγκριθεί στις Κάτω Χώρες (Ε 4) σύμφωνα με τους κανονισμούς αριθ. 62 και 10⁽¹⁾. Τα πρώτα δύο ψηφία των αριθμών έγκρισης δηλώνουν ότι, κατά τις ημερομηνίες που χορηγήθηκαν οι αντίστοιχες εγκρίσεις, ο κανονισμός αριθ. 62 δεν είχε τροποποιηθεί ενώ ο κανονισμός αριθ. 10 περιλάμβανε ήδη τη σειρά τροποποιήσεων 01.

⁽¹⁾ Ο αριθμός αυτός δίνεται απλώς ως παράδειγμα.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3

ΔΟΚΙΜΗ ΠΡΟΚΛΗΣΗΣ ΦΘΩΡΑΣ ΣΕ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΥΠΟΥ 3

1. ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΔΟΚΙΜΗΣ
 - 1.1. Στον εξοπλισμό δοκιμής περιλαμβάνονται:
 - 1.1.1. μια εγκατάσταση στην οποία μπορεί να συναρμολογηθεί πλήρως το δείγμα του μηχανισμού διεύθυνσης εξοπλισμένου με την προστατευτική διάταξη, όπως ορίζεται στην παράγραφο 2.3 του παρόντος κανονισμού·
 - 1.1.2. ένα μέσο ενεργοποίησης και απενεργοποίησης της προστατευτικής διάταξης που να περιλαμβάνει τη χρήση του κλειδιού·
 - 1.1.3. ένα μέσο για την περιστροφή της ατράκτου διεύθυνσης σε σχέση με την προστατευτική διάταξη.
 2. ΜΕΘΟΔΟΣ ΔΟΚΙΜΗΣ
 - 2.1. Ένα πλήρες δείγμα του μηχανισμού διεύθυνσης με την προστατευτική διάταξη συναρμολογείται στην εγκατάσταση που αναφέρεται στην παράγραφο 1.1.1 ανωτέρω.
 - 2.2. Ένας κύκλος της διαδικασίας δοκιμής περιλαμβάνει τις ακόλουθες ενέργειες:
 - 2.2.1. Θέση εκκίνησης
Η προστατευτική διάταξη απενεργοποιείται και ο άξονας διεύθυνσης περιστρέφεται σε θέση που προλαμβάνει την εμπλοκή της προστατευτικής διάταξης.
 - 2.2.2. Οπλισμός
Η προστατευτική διάταξη μετακινείται από την απενεργοποιημένη προς την ενεργοποιημένη θέση, με τη χρησιμοποίηση του.
 - 2.2.3. Ενεργοποίηση
Στρέφεται ο άξονας διεύθυνσης έτσι ώστε να ασκείται σε αυτή ροπή ίση προς $5,88 \text{ Nm} \pm 0,25 \text{ Nm}$ τη στιγμή που ενεργοποιείται η προστατευτική διάταξη.
 - 2.2.4. Απενεργοποίηση
Η προστατευτική διάταξη πρέπει να απενεργοποιείται με τα συνήθη μέσα. Η ροπή επαναφέρεται στο μηδέν για να διευκολυνθεί η αποδέσμευση της διάταξης.
 - 2.2.5. Επιστροφή
Ο άξονας διεύθυνσης πρέπει να περιστρέφεται σε θέση που να εμποδίζει την ενεργοποίηση της προστατευτικής διάταξης.
 - 2.2.6. Αντίστροφη περιστροφή
Οι εργασίες που ορίζουν οι παράγραφοι 2.2.2, 2.2.3, 2.2.4 και 2.2.5 επαναλαμβάνονται, προς την αντίθετη φορά όμως περιστροφής του άξονα διεύθυνσης.
 - 2.2.7. Το χρονικό διάστημα μεταξύ δύο διαδοχικών ενεργοποιήσεων της διάταξης πρέπει να είναι τουλάχιστον δέκα δευτερόλεπτα.
 - 2.3. Ο κύκλος φθοράς επαναλαμβάνεται όσες φορές ορίζεται στην παράγραφο 6.4 του παρόντος κανονισμού.