

31992L0024

L 129/154

DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

14.5.1992

DYREKTYWA RADY NR 92/24/EWG

z dnia 31 marca 1992 r.

odnosząca się do urządzeń ograniczenia prędkości lub podobnych wewnętrznych systemów ograniczenia prędkości niektórych kategorii pojazdów silnikowych

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Europejską Wspólnotę Gospodarczą, w szczególności jego art. 100a,

uwzględniając wniosek Komisji ⁽¹⁾,we współpracy z Parlamentem Europejskim ⁽²⁾,uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽³⁾,

ważne jest przyjęcie środków w celu stopniowego ustanawiania rynku wewnętrznego w ciągu okresu upływającego z dniem 31 grudnia 1992 r.; rynek wewnętrzny obejmuje obszar bez granic wewnętrznych, w obrębie którego zapewniony jest swobodny przepływ towarów, osób, usług i kapitału;

wymogi techniczne, które muszą być spełnione przez pojazdy silnikowe zgodnie z prawem krajowym, dotyczą, między innymi, ograniczenia prędkości niektórych kategorii pojazdów;

wymogi takie różnią się między sobą w Państwach Członkowskich; dlatego, niezbędne jest przyjęcie przez wszystkie Państwa Członkowskie tych samych wymagań bądź w uzupełnieniu, bądź w miejsce istniejących przepisów w celu umożliwienia, w szczególności, zastosowania odnośnie do każdego typu pojazdu homologacji typu EWG, która była przedmiotem dyrektywy 70/156/EWG ⁽⁴⁾;

w celu poprawy bezpieczeństwa drogowego i zmniejszenia liczby ciężkich obrażeń w wypadkach z samochodami ciężarowymi i autobusami, uważa się za konieczne szybkie zastosowanie urządzeń ograniczenia prędkości w pojazdach silnikowych tych kategorii;

w odniesieniu do środowiska naturalnego i gospodarki można osiągnąć zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza i zużycia paliwa;

we wszystkich przypadkach, w których Rada przyznaje Komisji kompetencje wykonywania reguł ustanowionych w sektorze pojazdów silnikowych, należy zapewnić procedurę wcześniejszych konsultacji między Komisją a Państwami Członkowskimi w ramach Komitetu Doradczego;

uzasadnione i użyteczne jest podjęcie działalności badawczej dotyczącej rozwoju różnych urządzeń ograniczających prędkości działających zgodnie z limitami prędkości uzasadnionymi warunkami drogowymi i ruchu w ramach Programu Komunikacji Drogowej,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Do celów niniejszej dyrektywy:

— „pojazd” oznacza każdy pojazd silnikowy kategorii N2 i M3 o dopuszczalnej masie przekraczającej 10 ton oraz kategorii N3 zdefiniowanej w załączniku I dyrektywy 70/156/EWG, przeznaczony do użytku na drogach, posiadający, co najmniej cztery koła i maksymalną przewidywaną prędkość przekraczającą 25 km/godz.,

— „urządzenie ograniczenia prędkości” oznacza urządzenie ograniczające prędkość, dla którego może być udzielona homologacja jako odrębnej jednostki technicznej w rozumieniu art. 9 dyrektywy 70/156/EWG. Wbudowane systemy ograniczające maksymalną prędkość pojazdów, włączone do projektu pojazdów od samego początku, muszą sprostać tym samym wymaganiom, co urządzenia ograniczenia prędkości.

⁽¹⁾ Dz.U. C 229 z 4.9.1991, str. 5.⁽²⁾ Dz.U. C 13 z 20.1.1992, str. 505. oraz Dz.U. C 67 z 16.3.1992.⁽³⁾ Dz.U. C 40 z 17.2.1992, str. 54.⁽⁴⁾ Dyrektywa Rady 70/156/EWG z dnia 6 lutego 1970 r., w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep (Dz.U. L 42 z 23.2.1970, str. 1), ostatnio zmieniona dyrektywą 87/403/EWG (Dz.U. L 220 z 8.8.1987, str. 44).

Artykuł 2

Państwa Członkowskie nie mogą odmówić:

- homologacji typu EWG lub krajowej homologacji typu pojazdu, albo odmówić lub zakazać sprzedaży, rejestracji, wprowadzenia do eksploatacji lub używania z przyczyn odnoszących się do urządzenia ograniczenia prędkości,
- homologacji typu EWG jednostki technicznej lub krajowej homologacji urządzenia ograniczenia prędkości, lub zakazać sprzedaży albo używania urządzenia ograniczenia prędkości,

jeżeli wymagania załączników do niniejszej dyrektywy są spełnione.

Artykuł 3

Jakiegokolwiek zmiany niezbędne w celu dostosowania wymogów załączników niniejszej dyrektywy do poziomu postępu technicznego, zostaną przyjęte zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 13 dyrektywy 70/156/EWG.

Artykuł 4

Państwa Członkowskie wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy nie później niż do dnia 1 stycznia 1993 r. Niezwłocznie powiadomią o tym Komisję.

Przepisy określone w poprzednim akapicie, przyjęte przez Państwa Członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie to towarzyszy ich oficjalnej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez Państwa Członkowskie.

Artykuł 5

Z mocą od 1 stycznia 1994 r. Państwa Członkowskie:

- nie mogą dłużej wydawać dokumentów przewidzianych w trzecim akapicie art. 10 ust. 1 dyrektywy 70/156/EWG odnośnie do typu pojazdu, którego urządzenia ograniczenia prędkości nie spełniają wymogów niniejszej dyrektywy,
- mogą odmówić udzielenia krajowej homologacji typu pojazdu, którego urządzenie ograniczenia prędkości nie jest zgodne z przepisami niniejszej dyrektywy.

Z mocą od 1 października 1994 r., Państwa Członkowskie mogą zakazać pierwszego wprowadzenia pojazdów do eksploatacji, jeśli takie pojazdy nie są wyposażone w urządzenie ograniczenia prędkości odpowiadające wymogom niniejszej dyrektywy.

Artykuł 6

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 31 marca 1992 r.

W imieniu Rady
Vitor MARTINS
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

1. ZAKRES
 - 1.1. Niniejszą dyrektywa stosuje się do urządzeń ograniczenia prędkości, którym udzielono homologacji EWG typu jako odrębnym jednostkom technicznym, jak opisano w art. 1, włączając te homologowane urządzenia lub podobne systemy ograniczenia prędkości spełniające wymagania załączników do niniejszej dyrektywy.

Pojazdy silnikowe, których maksymalna prędkość konstrukcyjna jest niższa od prędkości ustalonej, przewidzianej dyrektywą Rady 92/6/EWG z dnia 10 lutego 1992 r. w sprawie montowania i zastosowania urządzeń ograniczenia prędkości w niektórych kategoriach pojazdów silnikowych we Wspólnocie ⁽¹⁾, nie muszą być wyposażone w urządzenia lub systemy ograniczenia prędkości.

Celem niniejszej dyrektywy jest ograniczenie do określonej wielkości maksymalnej, prędkości rozwijanej na drodze przez pojazdy ciężkie oraz pojazdy przewożące pasażerów. Jest to osiągnięte dzięki urządzeniu ograniczenia prędkości lub wewnętrznemu systemowi ograniczenia prędkości, którego najważniejszą funkcją jest kontrolowanie dopływu paliwa do silnika.
2. DEFINICJE
 - 2.1. Do celów niniejszej dyrektywy:
 - 2.2. „Ograniczenie prędkości V” oznacza maksymalną prędkość pojazdu taką, że jego konstrukcja lub wyposażenie nie pozwalają na reakcję przy nacisku na pedał przyspieszenia.
 - 2.3. „Ustalona prędkość (V_{set})” oznacza zamierzoną prędkość pojazdu przy jego poruszaniu się w ustabilizowanych warunkach.
 - 2.4. „Ustabilizowana prędkość (V_{stab})” oznacza prędkość pojazdu przy jego poruszaniu się w warunkach określonych w pkt 1.1.4.2.3 załącznika III.
 - 2.5. „Urządzenie ograniczenia prędkości” oznacza urządzenie, którego podstawową funkcją jest kontrolowanie dopływu paliwa do silnika w celu ograniczenia prędkości pojazdu do określonej wartości.
 - 2.6. „Masa własna pojazdu” oznacza masę pojazdu gotowego do jazdy, włączając płyn chłodzący, oleje, paliwo, narzędzia i koło zapasowe znajdujące się w pojeździe, gdy jest to odpowiednie.
 - 2.7. „Typ pojazdu” oznacza pojazdy, które nie różnią się pod takimi zasadniczymi względami jak:
 - 2.7.1. — marka i typ systemu ograniczenia prędkości lub urządzenie ograniczenia prędkości, jeżeli występuje,
 - 2.7.2. — zakresu prędkości, w ramach którego ograniczenie może być określone, w zakresie ustalonym dla badanego pojazdu,
 - 2.7.3. — współczynnik maksymalnej mocy silnika do masy pustego pojazdu mniejszy lub równy współczynnikowi badanego pojazdu, i
 - 2.7.4. — najwyższy współczynnik prędkości silnika do prędkości pojazdu przy włączonym najwyższym biegu niższy od współczynnika badanego pojazdu.
 - 2.8. „Typ urządzenia ograniczenia prędkości” oznacza urządzenia ograniczenia prędkości, które nie różnią się jeśli chodzi o zasadnicze właściwości, takie jak:
 - marka i typ urządzenia,
 - zakres wartości szybkości, przy których urządzenie ograniczenia prędkości może być ustawione,
 - metoda wykorzystywana do kontrolowania dostarczania paliwa do silnika.
3. WNIOSEK O UDZIELENIE HOMOLOGACJI TYPU EWG POJAZDU
 - 3.1. Wniosek o udzielenie homologacji typu EWG pojazdu odnośnie do ograniczenia prędkości jest składany przez producenta pojazdu lub przez jego należycie umocowanego przedstawiciela.
 - 3.2. Do wniosku dołączone są niżej wymienione dokumenty w trzech egzemplarzach i następujące informacje:
 - 3.2.1. Szczegółowy opis typu pojazdu i części pojazdu związanych z ograniczeniem prędkości, zawierający informacje i dokumenty, określony w załączniku II, załącznik I.

⁽¹⁾ Dz.U. L 57 z 2.3.1992, str. 27.

- 3.2.2. Pojazd reprezentowany dla typu, który ma być homologowany, jest dostarczony do służby technicznej przeprowadzającej badania homologacyjne.
- 3.2.3. Pojazd niezawierający wszystkich właściwych części dla danego typu może być przyjęty do badania pod warunkiem, że wnioskodawca może wykazać, w sposób satysfakcjonujący właściwy organ, że pominięcie tych części nie ma wpływu na rezultaty weryfikacji, w zakresie wymagań przewidzianych w niniejszej dyrektywie.
- 3.3. Właściwy organ zweryfikuje istnienie satysfakcjonujących rozwiązań dla zapewnienia efektywnych kontroli zgodności produkcji, zanim zostanie udzielona homologacja EWG typu.

4. HOMOLOGACJA TYPU EWG

- 4.1. Jeśli pojazd przedstawiony do homologacji na podstawie niniejszej dyrektywy spełnia wymagania pkt 7 poniżej, temu typowi pojazdu homologacja jest udzielana.

Informacja o homologacji, rozszerzeniu lub odmowie homologacji typu pojazdu na podstawie niniejszej dyrektywy jest przekazywana Państwu Członkowskim za pomocą formularza zgodnego ze wzorem zamieszczonym w załączniku II, załącznik 2 do niniejszej dyrektywy.

- 4.2. Do każdego homologowanego typu będzie przypisany numer homologacyjny. To samo Państwo Członkowskie nie może przypisać tego samego numeru do innego typu pojazdu.

5. WNIOSEK O UDZIELENIE HOMOLOGACJI TYPU EWG JEDNOSTKI TECHNICZNEJ URZĄDZEŃ OGRANICZENIA PRĘDKOŚCI

- 5.1. Wniosek o udzielenie homologacji typu EWG urządzenia ograniczenia prędkości jako technicznej jednostki musi być przedłożony przez producenta urządzenia ograniczającego prędkość lub jego należycie umocowanego przedstawiciela.

- 5.2. Dla każdego typu urządzeń ograniczenia prędkości do wniosku muszą być dołączone:

- 5.2.1. dokumentacja w trzech egzemplarzach, podająca opis właściwości technicznych urządzenia ograniczenia prędkości oraz metody jego instalacji w jednym lub kilku typach pojazdów, w których urządzenie ograniczenia prędkości jest przeznaczone do remontu;

- 5.2.2. pięć próbek typu urządzenia ograniczenia prędkości; próbki te muszą być oznaczone w sposób czytelny i nieusuwalny, nazwą handlową lub znakiem handlowym wnioskodawcy i opisem typu;

- 5.2.3. pojazd lub silnik (w przypadku badania silnika) wyposażony w urządzenie ograniczenia prędkości, mające być homologowane, wybrany przez wnioskodawcę w uzgodnieniu ze służbą techniczną odpowiedzialną za przeprowadzenie badań homologacyjnych.

- 5.3. Właściwy organ weryfikuje istnienie uzgodnień odpowiednich dla zapewnienia kontroli zgodności produkcji urządzenia ograniczenia prędkości przed udzieleniem homologacji typu.

6. HOMOLOGACJA

- 6.1. Jeśli urządzenie ograniczenia prędkości, przedstawione do homologacji na podstawie niniejszej dyrektywy, spełnia wymagania zawarte w pkt 7 poniżej, temu typowi urządzenia ograniczenia prędkości udzielana jest homologacja.

- 6.2. Przydziela się numer identyfikacyjny homologacji każdemu typowi homologowanego urządzenia ograniczenia prędkości. Jego pierwsze dwie cyfry (00 dla dyrektywy w jej oryginalnej postaci) określają serie zmian łącznie z najnowszymi znacznymi zmianami technicznymi dokonanymi w dyrektywie do czasu wydawania tej homologacji. To samo Państwo Członkowskie nie może nadawać tego samego numeru innemu typowi urządzenia ograniczenia prędkości.

- 6.3. Informację o homologacji, rozszerzeniu lub odmowie homologacji urządzenia ograniczenia prędkości na podstawie niniejszej dyrektywy przekazuje się Państwom Członkowskim za pomocą formularza zgodnego ze wzorem zamieszczonym w załączniku II, załącznik 4 do niniejszej dyrektywy.
- 6.4. Do każdego urządzenia ograniczenia prędkości zgodnego z typem urządzenia ograniczenia prędkości homologowanego na podstawie niniejszej dyrektywy, zostaje przymocowany, w sposób widoczny i w dostępnym miejscu, określonym w formularzu homologacji, międzynarodowy znak homologacji składający się z:
- 6.4.1. prostokąta otaczającego lit. „e”, a dalej wyraźny numer państwa, które udzieliło homologacji; i
- 6.4.2. numeru homologacji, jak ten, podany na świadectwie homologacji typu EWG (patrz załącznik II, część 4), obok prostokąta znaku homologacji.
- 6.5. Znak homologacji jest wyraźnie czytelny i nieusuwalny.
- 6.6. Załącznik II, dodatek 6 do niniejszej dyrektywy podaje przykład układu homologacji.
7. WYMAGANIA
- 7.1. **Ogólne**
- 7.1.1. Ograniczenie prędkości musi być takie, aby pojazd w normalnej eksploatacji, pomimo wibracji, jakim może być poddawany, był zgodny z przypisami niniejszej dyrektywy. Urządzenie ograniczenia prędkości powinno być tak zaprojektowane, skonstruowane i zmontowane, aby umożliwić by pojazd przy normalnej eksploatacji, wyposażony w urządzenie ograniczenia prędkości, był zgodny z przepisami niniejszej dyrektywy.
- 7.1.2. W szczególności urządzenie ograniczenia prędkości pojazdu musi być tak zaprojektowane, skonstruowane i zmontowane, aby oprzeć się korozji i starzeniu, na które może być narażone oraz nie pozwalać na nieumiejętne manipulowanie.
- 7.1.2.1. Próg ograniczenia nie może być, w żadnym przypadku, możliwy do zwiększenia lub usunięty czasowo lub stale z eksploatowanych pojazdów. Nienaruszalność powinna być wykazana służbie technicznej razem z dokumentacją zawierającą analizę sposobu uszkodzenia, według którego system będzie ogólnie badany.
- Analiza powinna przedstawiać, biorąc pod uwagę różne stany przedstawione przez system, konsekwencje zmian stanów wejścia i wyjścia na funkcjonowanie, możliwości dokonania tych zmian poprzez uszkodzenie lub nieumiejętne manipulowanie oraz możliwości wystąpienia tych zmian. Analiza będzie zawsze zaczynać się od pierwszego uszkodzenia.
- 7.1.2.2. Funkcja ograniczenia prędkości, urządzenia ograniczenia prędkości oraz połączenia niezbędne dla ich działania, za wyjątkiem tych, które są zasadnicze dla funkcjonowania pojazdu, muszą być chronione od jakichkolwiek nieupoważnionych przystosowań lub przecięcia dopływu paliwa poprzez dołączenie plomb lub konieczność użycia specjalnych narzędzi.
- 7.1.3. Funkcja ograniczenia prędkości oraz urządzenie ograniczenia prędkości nie mogą mieć wpływu na działanie systemu hamulcowego pojazdu. Stały hamulec (np. zwalniacz) może być wbudowany tylko, jeśli działa po tym, jak urządzenie ograniczenia prędkości ograniczy dostarczanie paliwa do pozycji minimum.
- 7.1.4. Funkcja ograniczenia prędkości oraz urządzenia ograniczenia prędkości muszą być takie, aby nie miały wpływu na prędkość pojazdu na drodze przy naciskaniu pedału akceleratora, gdy pojazd porusza się ze swoją ustaloną prędkością.
- 7.1.5. Funkcja ograniczenia prędkości oraz urządzenie ograniczenia prędkości powinny pozwalać na normalną kontrolę pedału przyspieszenia do celów zmiany biegu.
- 7.1.6. Podwyższenie mocy silnika ponad moc wymaganą przez pozycję pedału przyspieszenia kierowcy nie może wynikać z zakłócenia działania lub nieumiejętne manipulowania.
- 7.1.7. Funkcja ograniczenia prędkości powinna być osiągnięta niezależnie od użycia mechanizmu kontroli akceleratora, jeśli istnieje więcej niż jeden mechanizm kontroli akceleratora, który można osiągnąć z pozycji siedzącej kierowcy.
- 7.1.8. Funkcja ograniczenia prędkości oraz urządzenie ograniczające prędkość działają prawidłowo w ich otoczeniu elektromagnetycznym bez niedopuszczalnych zakłóceń elektromagnetycznych mających wpływ na cokolwiek w tym otoczeniu.
- 7.1.9. Wszystkie części niezbędne dla pełnego działania funkcji ograniczenia prędkości lub urządzenia ograniczenia prędkości będą zasilane energią w każdym przypadku uruchomienia pojazdu.

7.2. Specjalne wymagania

- 7.2.1. Dla różnych kategorii pojazdów silnikowych ograniczenie prędkości V ustala się zgodnie z dyrektywą 92/6/ EWG.
- 7.2.2. Ograniczenie prędkości może być osiągnięte albo poprzez wyposażenie pojazdów silnikowych w urządzenia ograniczenia prędkości, któremu udziela homologację EWG typu lub poprzez podobne systemy wewnątrz pojazdów spełniające tę samą funkcję ograniczenia prędkości.
- 7.2.3. Ustalona prędkość powinna być wskazana na tabliczce, na widocznym miejscu w kabinie kierowcy, w każdym pojeździe.

8. BADANIA

Badania ograniczenia prędkości, jakim jest poddawany pojazd lub urządzenie ograniczenia prędkości przedstawione do homologacji typu EWG jak również wymagane osiągi ograniczenia prędkości, są opisane w załączniku II do niniejszej dyrektywy.

Na żądanie producenta i za zgodą organów udzielających homologacji typu, pojazdy, których obliczona nieograniczona maksymalna prędkość nie przekracza prędkości ustalonej określonej dla tych pojazdów, mogą być wyłączone z badania określonego w załączniku II pod warunkiem, że spełnione są wymagania niniejszej dyrektywy.

9. MODYFIKACJE TYPU POJAZDU LUB URZĄDZENIA OGRANICZENIA PRĘDKOŚCI I ROZSZERZENIE HOMOLOGACJI TYPU EWG.

- 9.1. O każdej modyfikacji typu pojazdu lub urządzenia ograniczenia prędkości zawiadamia się departament administracyjny, który homologował typ pojazdu. Departament ten może wówczas albo:
- 9.1.1. uznać, że dokonane modyfikacje nie będą miały dostrzegalnego, negatywnego wpływu i że w każdym przypadku pojazd lub urządzenie ograniczenia prędkości jest nadal zgodne z wymaganiami; lub
- 9.1.2. zażądać sprawozdania z kolejnego badania od służby technicznej odpowiedzialnej za przeprowadzanie badań.
- 9.2. Potwierdzenie lub odmowa homologacji, wyszczególniająca zmianę, jest przekazywana Państwu Członkowskim przy pomocy procedury określonej w ust. 4.1. powyżej.
- 9.3. Właściwe organy wydające rozszerzenie homologacji nadają numer seryjny każdemu formularzowi sporządzonemu w związku z takim rozszerzeniem.

10. ZGODNOŚĆ PRODUKCJI

- 10.1. Każdy pojazd lub urządzenie ograniczenia prędkości homologowane w ramach niniejszej dyrektywy jest być tak wyprodukowane, aby było zgodne z homologowanym typem spełniającym wymagania określone w pkt 7 powyżej.
- 10.2. Celem sprawdzenia, że wymagania pkt 10.1 są spełnione, przeprowadzone są odpowiednie kontrole produkcji.
- 10.3. Posiadacz homologacji w szczególności:
- 10.3.1. zapewnia istnienie procedur dla efektywnej kontroli jakości pojazdu lub urządzenia ograniczenia prędkości;
- 10.3.2. ma dostęp do urządzeń badawczych niezbędnych dla sprawdzenia zgodności każdego homologowanego typu;
- 10.3.3. zapewnia, że wyniki badań i załączone dokumenty są dostępne przez okres, który będzie określony w uzgodnieniu z departamentem administracyjnym;
- 10.3.4. analizuje wyniki badań każdego typu, w celu sprawdzenia i zapewnienia spójności właściwości pojazdu lub urządzenia ograniczenia prędkości, uwzględniając dopuszczalne odchylenia w procesie produkcji przemysłowej;
- 10.3.5. zapewnia, że dla każdego typu pojazdu lub urządzenia ograniczenia prędkości zostaną przeprowadzone dostateczne kontrole oraz badania, zgodnie z procedurami zatwierdzonymi przez właściwy organ;

- 10.3.6. zapewnia, że jakikolwiek zestaw próbek lub badanych części świadczący o niezgodności z typem danego badania, spowoduje dalsze pobranie próbek i badania. Podejmowane są wszystkie niezbędne kroki, aby przywrócić zgodność odnośnej produkcji.
- 10.4. Właściwy organ, który udzieli homologacji typu, może w każdej chwili zweryfikować metody kontroli zgodności zastosowane w każdej jednostce produkcyjnej.
- 10.4.1. Przy każdej inspekcji rejestry badań i produkcji są przedstawione inspektorowi.
- 10.4.2. Inspektor może wybrać próbki wrywkowo, celem ich badania w laboratorium producenta. Minimalna liczba próbek może być określona zgodnie z wynikiem własnych badań producenta.
- 10.4.3. W przypadku, gdy poziom jakości wydaje się niezadawalający lub wydaje się niezbędne zweryfikowanie ważności badań przeprowadzonych przy zastosowaniu pkt 10.4.2, inspektor wybiera próbki, które będą przesłane do służby technicznej, która przeprowadzała badania homologacyjne typu.
- 10.4.4. Właściwy organ może przeprowadzić każde badania określone niniejszą dyrektywą. Upoważnione inspekcje są przeprowadzone przez właściwy organ ze zwykłą częstotliwością raz na dwa lata. W przypadkach, kiedy zostaną uzyskane niezadawalające rezultaty podczas jednej z tych inspekcji, właściwy organ zapewnia, że zostaną podjęte wszelkie niezbędne kroki, aby przywrócić zgodność produkcji możliwie szybko.
11. KARY ZA NIEZGODNOŚĆ PRODUKCJI
- 11.1. Homologacja udzielona w odniesieniu do typu pojazdu lub typu urządzenia ograniczenia prędkości na podstawie niniejszej dyrektywy może być cofnięta, jeżeli nie są spełnione wymagania ustanowione w pkt 7 powyżej.
- 11.2. Jeśli Państwo Członkowskie cofnie homologację EWG typu, której wcześniej udzieliło, bezzwłocznie informuje inne Państwa Członkowskie, przy pomocy kopii świadectwa homologacji typu EWG zgodnie z wzorem ustalonym w załączniku II, dodatku 2 lub 4.
-

ZAŁĄCZNIK II

Dodatek 1

DOKUMENT INFORMACYJNY NR ...

zgodnie z załącznikiem 1 dyrektywy Rady 70/156/EWG dotyczącej homologacji typu EWG odnośnie do typu pojazdu silnikowego w odniesieniu do ograniczenia prędkości lub wyposażenia w urządzenie ograniczenia prędkości

(Dyrektywa 92/24/EWG)

Następująca informacja jest, gdy jest to możliwe, dostarczana w trzech egzemplarzach i zawiera zestaw spis treści. Rysunki, jeśli istnieją, są dostarczone w odpowiedniej skali, dostatecznie szczegółowe, w formacie A4 lub złożone do tego formatu. W przypadku funkcji kontrolowanych przez mikroprocesory, dostarcza się odpowiednią informację związaną z ich parametrami.

0. OGÓLNE
- 0.1. Marka (nazwa handlowa producenta):
- 0.2. Typ i opis handlowy:
-
- 0.3. Sposób identyfikacji typu, tak jak oznaczono na pojeździe (b) ⁽¹⁾:
-
- 0.3.1. Umieszczenie tego oznaczenia:
- 0.4. Kategoria pojazdu:
- 0.5. Nazwa i adres producenta:
-
- 0.6. Umieszczenie ustawowych tablic i napisów oraz sposób umocowania:
- 0.6.1. na podwoziu:
- 0.6.2. na nadwoziu:
- 0.7. W przypadku części i odrębnych jednostek technicznych, umiejscowienie i sposób umocowania znaku homologacji EWG:
-
- 0.8. Adres(-y) zakładu(-ów) montażowego(-ych):
-
-

⁽¹⁾ Numery punktów i przypisów użytych w tym dokumencie informacyjnym odpowiadają tym, określonym w załączniku I do dyrektywy 70/156/EWG, ostatnio zmienionej dyrektywą 87/403/EWG.
Pomija się punkty niemające znaczenia dla celu niniejszej dyrektywy.

1. OGÓLNE WŁAŚCIWOŚCI KONSTRUKCYJNE POJAZDU
- 1.1. Fotografie lub rysunki reprezentatywnego pojazdu:
2. MASY I WYMIARY (e) (w kg i mm) (odnieść do rysunku, gdy jest to właściwe):
- 2.6. Masa pojazdu z nadbudową, gotowego do jazdy, lub masa podwozia z kabiną kierowcy, jeśli producent nie montuje nadbudowy (włącznie z płynem chłodzącym, olejami, paliwem, narzędziami, kołem zapasowym i kierowcą) (o) (max. i min. dla każdej wersji):
-
-
-
-
- 2.8. Technicznie dopuszczalna maksymalna masa całkowita pojazdu ustalona przez producenta (y) (maks. i min. dla każdej wersji):
-
3. ZESPÓŁ SILNIKOWY (q)
- 3.1. Producent:
- 3.1.1. Numer silnika producenta (jak oznaczono na silniku, lub jakkolwiek inny sposób identyfikacji):
-
- 3.2. Silnik spalinowy:
- 3.2.1. Szczegółowe informacje dotyczące silnika:
- 3.2.1.1. Zasada działania: wymuszony zapłon/zapłon samoczynny, czterosuwowy/dwusuwowy¹:
- 3.2.1.3. Pojemność silnika (S): cm³
- 3.2.1.4. Objętościowy współczynnik sprężania:
- 3.2.1.8. Maksymalna moc netto (+): kW przy min⁻¹
4. TRANSMISJA (v)
- 4.2. Typ (mechaniczny, hydrauliczny, elektryczny itd.):
- 4.5. Skrzynia biegów:
- 4.5.1. Typ (ręczny/automatyczny/CVT ⁽¹⁾ ⁽²⁾):
- 4.6. Wzajemny stosunek przełożeń:

Biegi	Wewnętrzne przełożenia skrzyni biegów (przełożenia obrotów silnika do obrotów wałka głównego skrzyni biegów)	Przełożenie przekładni głównej (stosunek obrotów wałka głównego skrzyni biegów do obrotów napędzanych kół)	Całkowite przełożenia biegów
Max. dla CVT			
1			
2			
3			
...			
Min. dla CVT			
Bieg wsteczny			

⁽¹⁾ Niepotrzebne skreślić.

⁽²⁾ Przekładnia o przełożeniu zmiennym w sposób ciągły.

4.7. Maksymalna prędkość pojazdu i bieg, na którym jest ona osiągnięta (w km/godz.) (w):

6. ZAWIESZENIE

6.6. Opony i koła:

6.6.1. Układ (-y) opona/koło:

.....

(W przypadku opon wskazać oznaczenie rozmiaru, wskaźnik ładowności minimalnej, symbol kategorii minimalnej prędkości; w przypadku kół podać rozmiar(-y) felgi i kąt(-y) odchylenia).

6.6.1.1. Oś 1:

6.6.1.2. Oś 2:

itd.

6.6.2. Górne i dolne ograniczenie wskaźnika kołysania poprzecznego:

6.6.2.1. Oś 1:

6.6.2.2. Oś 2:

itd.

6.6.3. Ciśnienie(-a) w oponach zgodnie z zaleceniami producenta pojazdu: kPa

—

Dodatek 2

WZÓR

(maksymalny format: A4 [210 × 297 mm])

ŚWIADECTWO HOMOLOGACJI TYPU EWG

(pojazd)

Pieczęć organu administracji

Zawiadomienie dotyczące

- homologacja typu ⁽¹⁾,
- rozszerzenia homologacji typu ⁽¹⁾,
- odmowy homologacji typu ⁽¹⁾,

typu pojazdu odnośnie do dyrektywy 92/24/EWG odnoszącej się do urządzeń ograniczenia prędkości lub podobnych wewnętrznych systemów ograniczenia prędkości niektórych kategorii pojazdów silnikowych.

Homologacja EWG typu nr: Rozszerzenie nr:

SEKCJA I

0. **Ogólne**
- 0.1. Marka (nazwa handlowa producenta):
- 0.2. Typ i opis handlowy (wymienić warianty):
- 0.3. Środki identyfikacji typu, tak jak oznaczono na pojeździe (b) (*):
- 0.3.1. Umieszczenie tego oznaczenia:
- 0.4. Kategoria pojazdu (c):
- 0.5. Nazwa i adres producenta:
- 0.8. Adres(-y) zakładu(-ów) montażowego(-ych):

⁽¹⁾ Niepotrzebne skreślić.

^(*) Numery punktów i przypisów użyte w tym dokumencie informacyjnym odpowiadają określonym w załączniku I do dyrektywy 70/156/EWG, zmienionej dyrektywą 87/403/EWG. Pomijają się punkty niemające znaczenia dla celu niniejszej dyrektywy.

SEKCJA II

1. **Informacje dodatkowe**
- 1.1. Marka i typ urządzenia (urządzeń) ograniczenia prędkości, którym udzielono homologacji EWG, jeśli takie istnieją; numery homologacji:
- 1.2. Marka i typ wewnętrznego systemu ograniczenia prędkości:
.....
- 1.3. Prędkość lub zakres prędkości, na jakim może być ustalone ograniczenie prędkości: km/godz.
- 1.4. Stosunek maksymalnej mocy silnika do masy własnej pojazdu odnoszący się do typu pojazdu:
- 1.5. Najwyższy wskaźnik prędkości silnika do prędkości pojazdu na najwyższym biegu odnoszący się do typu pojazdu:
2. Departament techniczny odpowiedzialny za przeprowadzenie badań:
3. Data sprawozdania z badań:
4. Numer sprawozdania z badań:
5. Podstawa(-wy) do rozszerzenia homologacji typu (gdy jest to właściwe):
6. Uwagi (jeśli istnieją):
.....
.....
7. Miejsce:
8. Data:
9. Podpis:
10. W załączeniu wykaz dokumentów stanowiących akta homologacji typu złożonych w departamencie administracyjnym, który udzielił homologacji typu, które mogą być otrzymane na życzenie.

Dodatek 3

DOKUMENT INFORMACYJNY NR... (a) (*)

zgodnie z załącznikiem I do dyrektywy Rady 70/156/EWG dotyczący homologacji typu EWG jako odrębnej jednostki technicznej urządzenia ograniczenia prędkości pojazdów silnikowych

(Dyrektywa 92/24/EWG)

Informacja ta, gdy jest to właściwe, jest dostarczona w trzech egzemplarzach wraz ze spisem treści. Rysunki, jeśli istnieją, są dostarczane w odpowiedniej skali, dostatecznie szczegółowe, w formacie A4 lub złożone do tego formatu. W przypadku funkcji kontrolowanych przez mikroprocesory, należy dostarczyć odpowiednią informację związaną z ich parametrami.

0. Ogólne
- 0.1. Marka (nazwa handlowa producenta):
-
- 0.2. Typ i opis handlowy:
-
- 0.3. Sposób identyfikacji typu, tak jak oznaczono na jednostce technicznej (b):
-
- 0.3.1. Miejsce tego oznaczenia:
- 0.5. Nazwa i adres producenta:
-
- 0.7. W przypadku części i oddzielnych jednostek technicznych, miejsce i sposób umocowania znaku homologacji EWG:
-
- 12.8. Urządzenie ograniczenia prędkości:
- 12.8.1. Typ urządzenia ograniczenia prędkości: mechaniczny/elektryczny/elektroniczny ⁽¹⁾
- 12.8.2. Środki podjęte przeciwko nieumiejętnemu manipulowaniu w urządzeniu ograniczenia prędkości:
-
- 12.8.3. Typ pojazdu lub silnika, na którym urządzenie zostało zbadane:
- 12.8.4. Prędkość lub zakres prędkości, przy których urządzenie może być ustawione w ramach ustalonych dla pojazdu:
-
- 12.8.5. Moc silnika do masy własnej pojazdu:
- 12.8.7. Typ(-y) pojazdu(-ów), w których urządzenie może być zainstalowane:
-
- 12.8.8. Prędkość lub zakres prędkości, przy których regulator może być ustawiony w ramach ustalonych dla pojazdu(-ów), w których urządzenie może być zainstalowane:
- 12.8.9. Wskaźnik mocy silnika do masy własnej pojazdu dla pojazdu(-ów), w którym urządzenie może być zainstalowane:
-
- 12.8.10. Najwyższy wskaźnik prędkości silnika do prędkości pojazdu na najwyższym biegu pojazdu(-ów), w których urządzenie może być zainstalowane:
-
- 12.8.11. Metoda użyta dla kontrolowania dostarczania paliwa do silnika:
-

(*) Numery punktów i przypisów użyte w tym dokumencie informacyjnym odpowiadają tym, określonym w załączniku I do dyrektywy 70/156/EWG, ostatnio zmienioną dyrektywą 87/403/EWG. Pomijają się punkty niemające znaczenia dla celów niniejszej dyrektywy.

(1) Niepotrzebne skreślić.

Dodatek 4

WZÓR (a) (*)
[maksymalny format A4 (210 × 297 mm)]

ŚWIADECTWO HOMOLOGACJI TYPU
(odrębna jednostka techniczna)

Pieczęć organu administracji

Zawiadomienie dotyczące:

- homologacji typu ⁽¹⁾,
- rozszerzenia homologacji typu ⁽¹⁾,
- odmowy homologacji typu ⁽¹⁾,

typu jako odrębnej jednostki technicznej odnośnie do dyrektywy 92/24/EWG odnoszącej się do urządzeń ograniczenia prędkości lub podobnych wewnętrznych systemów ograniczenia prędkości niektórych kategorii pojazdów silnikowych

Homologacja EWG typu nr: Rozszerzenie nr:

SEKCJA I

0. **Ogólne**
- 0.1. Marka (nazwa handlowa producenta):
-
- 0.2. Typ i opis handlowy:
-
- 0.3. Środki identyfikacji typu, jeśli jest zaznaczony na jednostce technicznej b):
-
- 0.3.1. Miejsce tego oznaczenia:
- 0.5. Nazwa i adres producenta:
-
- 0.7. W przypadku części i oddzielnych jednostek technicznych, miejsce i sposób umocowania znaku homologacji EWG:
-

(*) Numery punktów i przypisów użyte w tym dokumencie informacyjnym odpowiadają tym, określonym w załączniku I do dyrektywy 70/156/EWG, ostatnio zmienionej dyrektywą 87/403/EWG. Pomija się punkty niemające znaczenia dla celu niniejszej dyrektywy.

⁽¹⁾ Niepotrzebne skreślić.

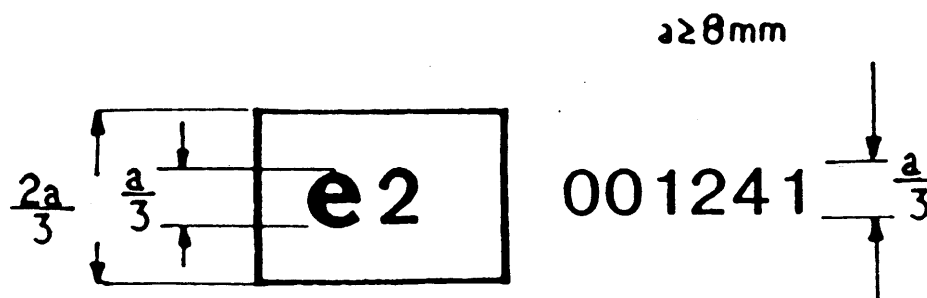
SEKCJA II

1. **Informacje dodatkowe:**
 - 1.1 Urządzenie ograniczenia prędkości: mechaniczne/elektryczne/elektroniczne ⁽¹⁾
 - 1.2 Typ(-y) pojazdu, w którym urządzenie może być zainstalowane:
.
 - 1.3 Prędkość lub zakres prędkości, przy których regulator może być ustawiony w ramach określonych dla pojazdu(-ów), w którym urządzenie może być zainstalowane:
.
 - 1.4 Wskaźnik mocy silnika do masy własnej pojazdu(-ów), w którym urządzenie może być zainstalowane: .
 - 1.5 Najwyższy wskaźnik prędkości silnika do prędkości pojazdu na najwyższym biegu pojazdu(-ów), w którym urządzenie może być zainstalowane:
 - 1.6 Instrukcje dla instalacji urządzenia w każdym typie pojazdu:
.
.
.
2. Departament techniczny odpowiedzialny za przeprowadzenie badań:
.
3. Data sprawozdania z badań:
4. Numer sprawozdania z badań:
5. Podstawa(-wy) rozszerzenia homologacji typu (gdy jest to właściwe):
.
.
6. Uwagi (jeśli istnieją):
.
.
7. Miejsce:
8. Data:
9. Podpis:
10. W załączeniu wykaz dokumentów stanowiących akta homologacji typu złożonych w departamencie administracyjnym, który udzielił homologacji typu, które mogą być otrzymane na życzenie.

⁽¹⁾ Niepotrzebne skreślić.

Dodatek 5

Przykład znaku homologacji typu EWG



Powyższy znak homologacji typu EWG jednostki technicznej, umieszczony na urządzeniu ograniczenia prędkości, wskazuje, że dana jednostka techniczna była homologowana we Francji (e2) na mocy niniejszej dyrektywy, pod numerem homologacji typu 001241. Pierwsze dwie cyfry wskazują, że urządzenie ograniczenia prędkości było homologowane zgodnie z oryginalną formą niniejszej dyrektywy.

ZAŁĄCZNIK III

BADANIA I OSIĄGI

1. BADANIA URZĄDZENIA OGRANICZENIA PRĘDKOŚCI

Na wniosek wnioskodawcy badania przeprowadza się zgodnie z którymkolwiek z pkt 1.1, 1.2 lub 1.3.

1.1. **Pomiary na torze**1.1.1. *Przygotowanie pojazdu*

1.1.1.1. Pojazd reprezentatywny dla typu pojazdu, który ma być homologowany lub odpowiednio urządzenie reprezentatywne dla urządzenia ograniczenia prędkości jest przedstawione służbie technicznej.

1.1.1.2. Ustawienia silnika badanego pojazdu, w szczególności doprowadzenie paliwa (gaźnik, system wtryskiwania) są zgodne z warunkami producenta pojazdu.

1.1.1.3. Opony są uwarstwione i ciśnienie jest takie, jak określone przez producenta pojazdu.

1.1.1.4. Masa pojazdu odpowiada masie własnej pojazdu zgodnie z oświadczeniem producenta.

1.1.2. *Właściwości toru*

1.1.2.1. Powierzchnia do badania jest odpowiednia, aby umożliwić utrzymanie ustabilizowanej prędkości i jest wolna od nierówności. Nachylenie nie przekracza 2 % i nie waha się o więcej niż 1 % wyłączając efekty pochylenia kół.

1.1.2.2. Powierzchnia do testowania jest wolna od stojącej wody, śniegu lub lodu.

1.1.3. *Warunki pogodowe*

1.1.3.1. Średnia prędkość wiatru mierzona na wysokości przynajmniej 1 m ponad poziomem gruntu powinna być mniejsza niż 6 m/sek., w porywach nieprzekraczająca 10 m/sek.

1.1.4. *Metoda badania przyspieszenia*

1.1.4.1. Pojazd jadący z prędkością 10 km/godz. poniżej ustalonej prędkości jest przyspieszany możliwie mocno, jak to tylko możliwe, używając pełnego nacisku na pedał przyspieszenia.

Nacisk ten jest utrzymywany przynajmniej przez 30 sekund po ustabilizowaniu prędkości pojazdu. Dokładność pomiarów prędkości wynosi 1 %. Dokładność pomiaru czasu wynosi 0,1 sek.

1.1.4.2. *Kryteria akceptacji badania przyspieszenia*

Badanie jest zadowalające, jeśli są spełnione następujące warunki:

1.1.4.2.1. Ustabilizowana prędkość V_{stab} osiągnięta przez pojazd jest równa lub mniejsza od prędkości ustalonej V_{set} . Jednakże dopuszczalna jest tolerancja rzędu 5 % wartości V_{set} lub 5 km/godz; w zależności od tego, która wartość okaże się większa.

1.1.4.2.2. *Chwilowa reakcja (patrz rysunek 2 dodatku)*

Po osiągnięciu ustabilizowanej prędkości po raz pierwszy:

- a) prędkość maksymalna nie przekracza prędkości ustabilizowanej o więcej niż 5 %;
- b) tempo zmiany prędkości nie przekracza 0,5 m/sek.², mierzone w czasie dłuższym niż 0,1 sek; i
- c) warunki ustabilizowanej prędkości wymienione w pkt 1.1.4.2.3 są osiągnięte w 10 sek. od osiągnięcia po raz pierwszy ustabilizowanej prędkości V_{stab} .

1.1.4.2.3. *Ustabilizowana prędkość (patrz rysunek 2 dodatku)*

Kiedy zostanie osiągnięta ustabilizowana prędkość:

- a) prędkość nie różni się o więcej niż 4 % w stosunku do ustabilizowanej prędkości V_{stab} lub 2 km/godz., tej wartości, która okaże się większa;
- b) tempo zmiany prędkości nie przekracza 0,2 m/sek.², mierzone w czasie dłuższym niż 0,1 sek.

- c) prędkość ustabilizowana (V_{stab}) jest przeciętną prędkością obliczoną w minimalnym czasie 20 sekund zaczynając po 10 sekundach od osiągnięcia ustabilizowanej prędkości.
- 1.1.4.2.4. Badania na przyspieszenie są przeprowadzone, a kryteria akceptacji zweryfikowane dla każdego współczynnika redukcji biegów zezwalającego na przekroczenie granicy prędkości.
- 1.1.5. *Metoda przeprowadzenia badania przy stałej prędkości*
- 1.1.5.1. Pojazd jest prowadzony przy pełnym przyspieszeniu, aż do osiągnięcia stałej prędkości, następnie jest utrzymywany na tej prędkości bez żadnych zmian w czasie badania na przestrzeni przynajmniej 400 metrów. Pomiar przeciętnej prędkości pojazdu są wtedy powtarzane w czasie tego samego badania, lecz w przeciwnym kierunku jazdy, i w ramach tych samych procedur.
- Ustabilizowana prędkość w czasie całego badania wcześniej brana pod uwagę, jest średnią dwóch przeciętnych prędkości zmierzonych w czasie jazdy w jedną stronę i z powrotem w czasie testu. Całe badanie, łącznie z obliczeniem ustabilizowanej prędkości, jest przeprowadzony pięciokrotnie. Pomiar prędkości jest przeprowadzany z dokładnością do $\pm 1\%$, pomiar czasu z dokładnością do 0,1 sek.
- 1.1.5.2. Kryteria akceptacji badania stałej prędkości
- Badania uznane są za zadawalające, jeżeli spełnione są następujące warunki:
- 1.1.5.2.1. Żadna z uzyskanych ustabilizowanych prędkości V_{stab} nie przekracza prędkości V_{set} . Jednakże dopuszczalna jest tolerancja 5 % wartości V_{set} lub 5 km/godz., w zależności od tego, która wartość okaże się większa.
- 1.1.5.2.2. Różnica między krańcowymi prędkościami ustabilizowanymi uzyskanymi w czasie badań nie przekracza 3 km/godz.
- 1.1.5.2.3. Badania stałej prędkości są przeprowadzane i kryteria akceptacji zweryfikowane dla każdego współczynnika redukcji biegów dopuszczającego teoretycznie przekroczenie granicy prędkości.
- 1.2. **Badania na dynamometrze podwozia**
- 1.2.1. *Właściwości dynamometru podwozia*
- Równowartość inercji masy pojazdu będzie wykazana na dynamometrze podwozia z dokładnością $\pm 10\%$. Prędkość pojazdu będzie zmierzona z dokładnością do $\pm 1\%$. Czas będzie zmierzony z dokładnością do 0,1 sek.
- 1.2.2. *Metoda badania przyspieszenia*
- 1.2.2.1. Moc pobierana przez hamulec dynamometru podwozia podczas badania jest tak ustalona, aby odpowiadać wytrzymałości pojazdu na progresywny ruch przy badanej prędkości(ach). Ta moc może być ustalona drogą obliczeń z dokładnością do $\pm 10\%$. Na prośbę wnioskodawcy oraz za zgodą właściwego organu, absorbowana moc jest ustalona alternatywnie na $0,4 P_{max}$ (P_{max} oznacza maksymalną moc silnika). Pojazd jadący z prędkością, która jest o 10 km/godz. niższa od jego ustalonej prędkości, jest przyspieszany przy wykorzystaniu maksymalnych możliwości silnika przy pełnym nacisku na pedał przyspieszenia. To działanie jest utrzymywane przez przynajmniej 20 sekund po ustabilizowaniu prędkości pojazdu. Prędkość pojazdu w danej chwili jest rejestrowana w czasie badania, tak aby ustalić krzywą prędkości w funkcji czasu oraz podczas działania urządzenia ograniczenia prędkości.
- 1.2.2.2. Kryteria akceptacji testu przyspieszenia
- Badanie jest zadowalające, jeśli zostaną spełnione następujące warunki:
- 1.2.2.2.1. Prędkość ustabilizowana V_{stab} osiągnięta przez pojazd jest równa lub mniejsza od prędkości ustalonej V_{set} . Jednakże dopuszczalna jest tolerancja rzędu 5 % wartości V_{set} lub 5 km/godz., w zależności od tego, która z tych wartości jest większa.
- 1.2.2.2.2. Chwilowa reakcja (patrz rysunek 2 tej części)
- Po osiągnięciu ustabilizowanej prędkości po raz pierwszy:
- prędkość maksymalna nie przekracza prędkości ustabilizowanej o więcej niż 5 %;
 - tempo zmiany prędkości nie przekracza $0,5 \text{ m/sek.}^2$, mierzone w czasie dłuższym niż 0,1 sek.; i
 - warunki ustabilizowanej prędkości określone w pkt. 1.2.2.2.3 są osiągnięte w 10 sek. od osiągnięcia po raz pierwszy ustabilizowanej prędkości V_{stab} .

1.2.2.2.3. Ustabilizowana prędkość (patrz rysunek 2 dodatku)

Kiedy została osiągnięta ustabilizowana prędkość:

- a) prędkość nie różni się o więcej niż 4 % w stosunku do ustabilizowanej prędkości V_{stab} lub 2 km/godz., w zależności od tego, która z tych wartości jest większa;
- b) tempo zmiany prędkości nie przekracza $0,2 \text{ m/sek.}^2$, mierzone w czasie dłuższym niż 0,1 sek.

1.2.2.2.4. Badania przyspieszenia są przeprowadzone, a kryteria akceptacji sprawdzone dla każdego współczynnika redukcji biegów zezwalającego teoretycznie na przekroczenie granicy prędkości.

1.2.3. Metoda badań dla badania stałej prędkości

1.2.3.1. Pojazd jest zainstalowany na dynamometrze podwozia. Następujące kryteria akceptacji są przestrzegane dla mocy pobranej przez dynamometr podwozia, od maksymalnej mocy P_{max} do wartości równej $0,2 P_{max}$. Prędkość pojazdu jest rejestrowana w pełnym zakresie mocy określonej powyżej. Maksymalna prędkość pojazdu jest określona w tym zakresie. Badania i zapisy określone powyżej są przeprowadzane pięciokrotnie.

1.2.3.2. Kryteria akceptacji dla badania stałej prędkości

Badania są uznawane za zadowalające, jeśli są spełnione następujące warunki:

- 1.2.3.2.1. Żadna z uzyskanych ustabilizowanych prędkości V_{stab} nie przekracza prędkości V_{set} . Jednakże dopuszczalna jest tolerancja 5 % wartości V_{set} lub 5 km/godz., w zależności od tego, która z tych wartości jest większa.
- 1.2.3.2.2. Różnica między krańcowymi prędkościami ustabilizowanymi uzyskanymi w czasie testów nie może przekraczać 3 km/godz.
- 1.2.3.2.3. Badania przy stałej prędkości są przeprowadzane, a kryteria akceptacji są zweryfikowane dla każdego współczynnika redukcji biegów dopuszczającego teoretycznie na przekroczenie granicy prędkości.

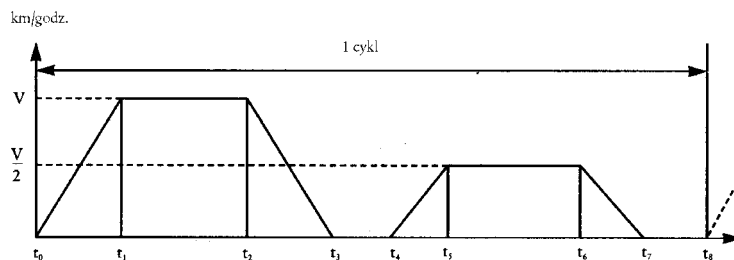
1.3. **Badania w hamowni silników**

Ta procedura badań może być zastosowana tylko, jeśli wnioskodawca może wykazać w sposób zadowalający dla obsługi technicznej, że metoda ta jest równoważna z pomiarami na torze.

2. BADANIE NA WYTRZYMAŁOŚĆ

Urządzenie ograniczenia prędkości jest poddane badaniu na wytrzymałość zgodnie z procedurą opisaną poniżej. Jednakże, może to być pominięte, jeśli wnioskodawca wykaże odporność urządzenia na efekty starzenia.

- 2.1. Urządzenie jest poddawane cyklom na stole warsztatowym symulującym położenie i ruch, jakiego urządzenie ograniczenia prędkości będzie doświadczać w pojeździe.
- 2.2. Cykl funkcjonowania jest podtrzymywany przy pomocy systemu kontrolującego dostarczonego przez producenta. Schemat cyklu jest podany poniżej:



$t_0 - t_1 - t_2 - t_3 - t_4 - t_5 - t_6 - t_7$: czas tego działania

$t_1 - t_2 = 2$ sekundy

$t_3 - t_4 = 1$ sekunda

$t_5 - t_6 = 2$ sekundy

$t_7 - t_8 = 1$ sekunda

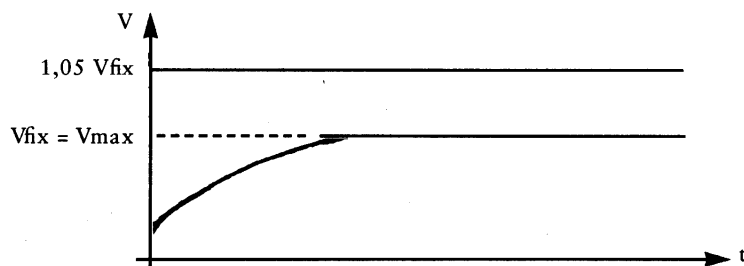
Poniżej zdefiniowanych jest pięć rodzajów kondycjonowania. Próbkę urządzeń ograniczenia prędkości (SLD) przedstawione do homologacji typu będą poddane kondycjonowaniu zgodnie z poniższą tabelą:

	Pierwszy SLD	Drugi SLD	Trzeci SLD	Czwarty SLD
Kondycjonowanie 1	x			
Kondycjonowanie 2		x		
Kondycjonowanie 3		x		
Kondycjonowanie 4			x	
Kondycjonowanie 5				x

- 2.2.1. *Kondycjonowanie 1:* badania przy temperaturze otoczenia ($293\text{ K} \pm 2\text{ K}$); liczba cykli: 50 000.
- 2.2.2. *Kondycjonowanie 2:* badania przy wysokich temperaturach.
- 2.2.2.1. Części elektroniczne
- Części są poddawane cyklowi w komorze klimatycznej. Przez cały czas funkcjonowania utrzymywana jest temperatura $338\text{ K} \pm 5\text{ K}$. Liczba cykli: 12 500.
- 2.2.2.2. Części mechaniczne
- Części są poddawane cyklowi w komorze klimatycznej. Przez cały czas funkcjonowania utrzymywana jest temperatura $338\text{ K} \pm 5\text{ K}$. Liczba cykli: 12 500.
- 2.2.3. *Kondycjonowanie 3:* badania w niskiej temperaturze.
- W komorze klimatycznej używanej do kondycjonowania 2 utrzymywana jest temperatura $253\text{ K} \pm 5\text{ K}$ podczas całego okresu funkcjonowania. Liczba cykli: 12 500.
- 2.2.4. *Kondycjonowanie 4:* badania w słonej atmosferze. Tylko dla części wystawionych na działanie otaczającego środowiska drogi.
- Urządzenie poddawane jest cyklowi w komorze o słonej atmosferze. Stężenie chlorku sodu 5 %, a wewnętrzna temperatura komory klimatycznej $308\text{ K} \pm 2\text{ K}$. Liczba cykli: 12 500.
- 2.2.5. *Kondycjonowanie 5:* badania wibracyjne
- 2.2.5.1. Urządzenie ograniczenia prędkości zamontowane jest w sposób podobny do jego montowania w pojeździe.
- 2.2.5.2. Drgania sinusoidalne zastosowane są we wszystkich trzech płaszczyznach; odchylenia logarytmiczne będą wynosić 1 oktawę na minutę.
- 2.2.5.2.1. Badanie pierwsze: zakres częstotliwości 10 – 24 Hz, amplituda $\pm 2\text{ mm}$.
- 2.2.5.2.2. Badanie drugie: zakres częstotliwości 24 — 1 000 Hz dla jednostek technicznych podwozia i zamontowanej kabiny, wkład 2,5 g. Dla jednostek technicznych zamontowanych silników, wkład 5 g.
- 2.3. Kryteria akceptacji badań wytrzymałościowych
- 2.3.1. Na zakończenie badań wytrzymałościowych nie zauważać zmian w pracy urządzeń w odniesieniu do ustalonej prędkości.
- 2.3.2. Jednakże jeśli awaria urządzenia nastąpi w czasie jednego z badań wytrzymałościowych, drugie urządzenie może być przedstawione do badań wytrzymałościowych na wniosek producenta.

Dodatek

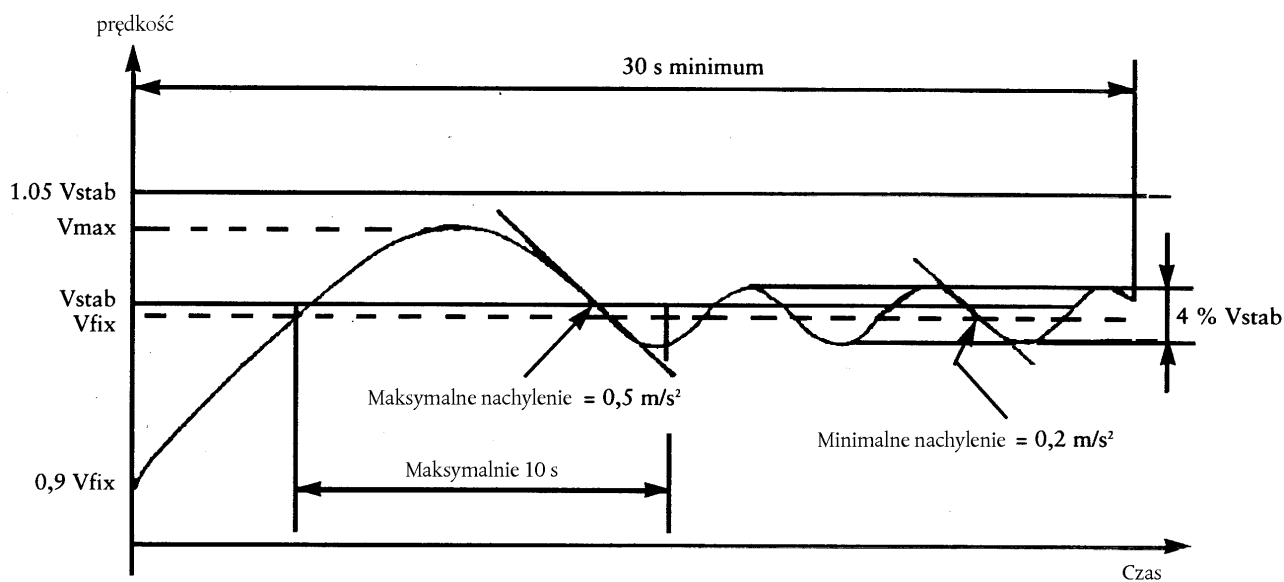
1. KRZYWA ASYMPTOTYCZNA



Rysunek 1

W tym wypadku, $V_{set} = V_{max}$; jedynie warunek przy prędkości maksymalnej jest zadowalający.

2. KRZYWA OSCYLUJĄCA



Rysunek 2

V_{max} jest prędkością maksymalną osiągniętą przez pojazd w pierwszym półokresie.

V_{stabil} jest ustabilizowaną prędkością pojazdu. Jest to średnia prędkość obliczana podczas minimalnego okresu 20 sekund, który zaczyna się 10 sekund po osiągnięciu ustabilizowanej prędkości.