31993L0033

L 188/32 *DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH* 29.7.1993

DYREKTYWA RADY 93/33/EWG

z dnia 14 czerwca 1993 r.

w sprawie urządzeń zabezpieczających dwu- lub trzykołowe pojazdy silnikowe przed bezprawnym użyciem

RADA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

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

uwzględniając dyrektywę Rady 92/61/EWG z dnia 30 czerwca 1992 r. w sprawie homologacji typu dwu- lub trzykołowych pojazdów silnikowych ([1]),

uwzględniając wniosek Komisji ([2]),

we współpracy z Parlamentem Europejskim ([3]),

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ([4]),

a także mając na uwadze, co następuje:

rynek wewnętrzny obejmuje obszar bez granic wewnętrznych, w ramach którego zapewniony jest swobodny przepływ towarów, osób, usług i kapitału; w celu stworzenia takiego rynku należy przyjąć niezbędne środki;

w każdym Państwie Członkowskim dwu- lub trzykołowe pojazdy silnikowe muszą mieć określone charakterystyki techniczne dotyczące urządzeń zabezpieczających, przeznaczonych do zapobiegania ich bezprawnemu użyciu, przewidziane w przepisach bezwzględnie obowiązujących, które są różne w różnych Państwach Członkowskich; w wyniku tych różnic, wspomniane przepisy stanowią bariery handlowe we Wspólnocie;

powyższe bariery w funkcjonowaniu rynku wewnętrznego mogą zostać usunięte, jeśli w miejsce swoich przepisów krajowych poszczególne Państwa Członkowskie przyjmą te same wymogi;

niezbędne jest opracowanie zharmonizowanych wymagań dotyczących urządzeń zabezpieczających, przeznaczonych do zapobiegania bezprawnemu użyciu dwu- lub trzykołowych pojazdów silnikowych, aby umożliwić stosowanie procedur homologacji typu i homologacji części, ustanowionych w dyrektywie 92/61/EWG, dla wszystkich typów takich pojazdów;

skalę i wpływ proponowanych działań w rozważanym zakresie, podjęcie działań wspólnotowych objętych niniejszą dyrektywą jest konieczne, a nawet kluczowe dla osiągnięcia zakładanego celu, jakim jest ustanowienie jednolitej we Wspólnocie homologacji typu pojazdów; cel ten nie może zostać osiągnięty przez poszczególne Państwa Członkowskie indywidualnie;

aby ułatwić dostęp do rynku państwom nie należącym do Wspólnoty, konieczne wydaje się określenie równoważności między wymaganiami niniejszej dyrektywy oraz wymaganiami rozporządzenia nr 62 Europejskiej Komisji Gospodarczej Narodów Zjednoczonych,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Niniejsza dyrektywa wraz z załącznikami stosuje się do urządzeń zabezpieczających, przeznaczonych do zapobiegania bezprawnemu użyciu wszystkich rodzajów pojazdów, określonych w art. 1 dyrektywy 92/61/EWG.

Artykuł 2

Procedura udzielania homologacji części w odniesieniu do urządzeń zabezpieczających, przeznaczonych do zapobiegania bezprawnemu użyciu dwu lub trzykołowych pojazdów silnikowych i zasady regulujące swobodny przepływ takich pojazdów ustanawiają rozdziały II i III dyrektywy 92/61/EWG.

Artykuł 3

Zgodnie z art. 11 dyrektywy 92/61/EWG niniejszym uznaje się równoważność wymagań ustanowionych w niniejszej dyrektywie i wymagań ustanowionych w rozporządzeniu Europejskiej Komisji Gospodarczej Narodów Zjednoczonych nr 62 EKG ONZ (E/EKG/TRANS/505 — dod. 61/zm. 1),

Właściwe władze Państw Członkowskich, które udzielają homologacji części, uznają homologacje udzielone zgodnie z wymaganiami wyżej wymienionego rozporządzenia nr 62, a także oznakowania homologacji części, jako alternatywę odpowiednich zatwierdzeń udzielonych zgodnie z niniejszą dyrektywą.

Artykuł 4

Niniejsza dyrektywa może być zmieniona zgodnie z art. 13 dyrektywy 70/150/EWG ([5]), w celu:

— uwzględnienia wszelkich zmian do rozporządzenia EKG ONZ, określonych w art. 3,

— dostosować załączniki do postępu technicznego.

([1]) Dz.U. L 225 z 10.8.1992, str. 72.
([2]) Dz.U. C 293 z 9.11.1992, str. 32.
([3]) Dz.U. C 337 z 21.12.1992, str. 103 oraz Dz.U. C 176 z 28.6.1993.
([4]) Dz.U. C 73 z 15.3.1993, str. 22.
([5]) Dz.U. L 42 z 23.2.1970, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 92/53/EWG (Dz.U. L 225 z 10.8.1992, str. 1).

Artykuł 5

1. Najpóźniej do dnia 14 grudnia 1994 r. Państwa Członkowskie przyjmą i opublikują przepisy niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy i niezwłocznie powiadomią o tym Komisję.

Przepisy przyjęte przez Państwa Członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określane są przez Państwa Członkowskie.

Od daty wymienionej w akapicie pierwszym Państwa Członkowskie nie mogą, z powodów związanych z urządzeniami zabezpieczającymi, przeznaczonymi do zapobiegania bezprawnemu użyciu, zabronić wstępnego wprowadzania do eksploatacji pojazdów, które są zgodne z niniejszą dyrektywą.

Od dnia 14 czerwca 1995 r. w Państwach Członkowskich stosują się przepisy określone w akapicie pierwszym.

2. Państwa Członkowskie przekażą Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinach objętych niniejszą dyrektywą

Artykuł 6

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Luksemburgu, dnia 14 czerwca 1993 r.

W imieniu Rady

J. TRØJBORG

Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

ZAKRES –DEFINICJE — WYMAGANIA OGÓLNE I SZCZEGÓLNE

1. ZAKRES

1.1. Niniejsza dyrektywa stosuje się do urządzeń zabezpieczających przeznaczonych do zapobiegania bezprawnemu użyciu dwukołowych pojazdów silnikowych z przyczepką boczną lub bez niej oraz trzykołowych pojazdów silnikowych.

2. DEFINICJE

2.1. Do celów niniejszej dyrektywy:

2.2. „homologacja części" oznacza homologację części pod względem zabezpieczenia przed bezprawnym użyciem określonego typu pojazdów;

2.3. „typ pojazdu" oznacza pojazdy silnikowe, między którymi nie ma zasadniczych różnic, w szczególności w odniesieniu do następujących aspektów;

2.3.1. informacje dotyczące typu pojazdu dostarczone przez producenta;

2.3.2. układ i postać części składowej lub części składowych pojazdu, w którym działa urządzenie zabezpieczające;

2.3.3. typ urządzenia zabezpieczającego;

2.4. „urządzenie zabezpieczające" oznacza układ, który ma zapobiec bezprawnemu użyciu pojazdu, przez skuteczne blokowanie układu kierowniczego i/lub układu przenoszenia napędu, układ ten może:

2.4.1. działać wyłącznie i skutecznie na układ kierowniczy (urządzenie typu 1);

2.4.2. działać skutecznie na układ kierowniczy równocześnie z urządzeniem, które wyłącza silnik pojazdu (urządzenie typu 2);

2.4.3. przy wstępnym obciążeniu, działać na układ kierowniczy równocześnie z urządzeniem, które wyłącza silnik pojazdu (urządzenie typu 3);

2.4.4. działać skutecznie na układ przenoszenia napędu (urządzenie typu 4);

2.5. „urządzenie do kierowania" oznacza kierownicę (drążek kierownicy lub koło kierownicy), zespół kierowanego koła i zwrotnicy i wszelkie dodatkowe akcesoria łączące lub inne elementy konstrukcyjne, które mają bezpośredni wpływ na skuteczność urządzenia zabezpieczającego;

2.6. „kombinacja" oznacza pewien wariant przewidziany i produkowany specjalnie dla takiego użycia systemu blokującego, aby przy odpowiednim pobudzeniu omawiany system blokowania funkcjonował;

2.7. „kluczyk" oznacza dowolne urządzenie zaprojektowane i produkowane do pobudzenia systemu blokowania, który to system został zaprojektowany i wyprodukowany tak, aby mogło go pobudzić wyłącznie to urządzenie.

3. WYMAGANIA OGÓLNE

3.1. Wszystkie dwu- lub trzykołowe pojazdy silnikowe, z wyjątkiem mopedów, muszą być wyposażone w urządzenie zabezpieczające, przeznaczone do zapobiegania bezprawnemu użyciu i które spełnia wymagania zawarte w niniejszej dyrektywie. W przypadku zamontowania urządzenia, przeznaczonego do zapobiegania bezprawnemu użyciu, w mopedzie, urządzenie to musi spełniać wymagania niniejszej dyrektywy.

3.2. Urządzenie zabezpieczające musi być takie, że:

3.2.1. trzeba je wyłączyć, żeby ustawić pojazd, jechać nim lub go przetoczyć do przodu;

3.2.2. trzeba, w przypadku urządzenia zabezpieczającego typu 4, wyłączyć je, aby uruchomić przenoszenie napędu. Jeżeli urządzenie to jest aktywowane poprzez ustawienie położenia postojowego, to musi działać jednocześnie z urządzeniem, które wyłącza silnik pojazdu;

3.2.3. wyjęcie kluczyka jest możliwe tylko przy pełnym zazębieniu zapadki lub jej zwolnieniu. Nie może istnieć ewentualność uzyskania jakiegoś pośredniego położenia kluczyka, który mógłby następnie zazębić kołek, nawet przy wprowadzonym kluczyku urządzenia zabezpieczającego.

3.3. Wymagania wymienione w ppkt 3.2. muszą być spełnione w wyniku tylko jednej manipulacji kluczykiem.

3.4. Urządzenie zabezpieczające, określone w ppkt 3.1, i części, którymi ono steruje w obrębie pojazdu, powinny być tak zaprojektowane, aby nie można było szybko i bez zwracania uwagi otoczenia odłączyć ich lub zniszczyć, na przykład posługując się prostymi, tanimi narzędziami czy przyrządami, które łatwo ukryć.

3.5. Urządzenie zabezpieczające musi stanowić część oryginalnego wyposażenia pojazdu (czyli musi być montowane przez producenta przed pierwszą sprzedażą detaliczną). Zamek winien być mocno połączony z urządzeniem zabezpieczającym. (Jeżeli zamek może zostać wyjęty za pomocą kluczyka po usunięciu osłony czy innego rodzaju obudowy, nie jest to sprzeczne ze stosownym wymaganiem).

3.6. System zamykania kluczykiem musi posiadać co najmniej 1 000 różnych kombinacji lub ilość kombinacji odpowiadającej liczbie pojazdów produkowanych rocznie, jeżeli ta liczba jest mniejsza od 1 000. Częstotliwość kombinacji dla danego typu pojazdu powinny się powtarzać mniej więcej 1 raz na 1 000.

3.7. Kod kluczyka i zamka nie mogą być jawne.

3.8. Zamek powinien być zaprojektowany, wyprodukowany i zainstalowany w taki sposób, aby przy zastosowaniu momentu obrotowego poniżej 0,245 m daN nie można było obrócić cylinderka, będącego w położeniu zamkniętym, niczym innym niż właściwym kluczykiem; oraz

3.8.1. jeżeli cylinderek jest podłużny, aby nie było dwóch identycznych sąsiadujących rowków działających w tym samym kierunku i nie więcej niż 60 % identycznych rowków; lub

3.8.2. jeżeli cylinderek ma kształt dysku, aby nie było dwóch identycznych sąsiadujących rowków działających w tym samym kierunku, i nie więcej niż 50 % identycznych szczelin.

3.9. Urządzenia zabezpieczające muszą być tak skonstruowane, aby po uruchomieniu pojazdu i pracującym silniku nie wystąpiło prawdopodobieństwo przypadkowego zablokowania, co mogłoby stanowić szczególne zagrożenie bezpieczeństwa.

3.10. Urządzenia zabezpieczające typu 1, 2 lub 3 po uzbrojeniu muszą, bez niszczenia urządzenia do kierowania, co zmniejszyłoby bezpieczeństwo korzystania z pojazdu, wytrzymać przyłożony w obu kierunkach i w statycznych warunkach moment obrotowy o wartości 20 m daN wzdłuż osi czopu zwrotnicy.

3.11. Urządzenia zabezpieczające typu 1, 2 lub 3 muszą być tak zaprojektowane, aby można było zablokować układ kierowniczy wyłącznie pod kątem nie mniejszym niż 20o w lewo lub/i w prawo w stosunku do położenia przy jeździe na wprost.

3.12. Urządzenie zabezpieczające typu 4 w położeniu zablokowanym, przy przyłożeniu maksymalnego momentu obrotowego silnika napędowego, musi zapobiec obrotom koła napędowego.

4. WYMAGANIA SZCZEGÓLNE

4.1. Oprócz wymagań ogólnych wymienionych w pkt 3, urządzenie zabezpieczające musi także spełniać podane poniżej wymagania szczególne:

4.1.1. przy urządzeniach zabezpieczających typu 1 lub 2 nie powinno być możliwości uruchomienia zamka w inny sposób niż kluczykiem, przy urządzeniu do kierowania, według definicji w ppkt 2.5, ustawionym w położeniu właściwym do zazębienia zapadki we właściwej szczelinie;

4.1.2. przy urządzeniach zabezpieczających typu 3 nie powinno być możliwości wstępnego obciążenia zapadki poprzez działanie na część, którą użytkownik pojazdu wkomponował lub dodał dla obracania kluczyka. Usunięcie kluczyka po wstępnym obciążeniu zapadki nie jest możliwe, z wyjątkiem warunków, przewidzianych w ppkt 3.2.3.

4.2. Nie powinno być możliwości zazębienia zapadki w urządzeniach zabezpieczających typu 2 i 3, jeżeli urządzenie będzie w położeniu umożliwiającym włączenie silnika pojazdu.

4.3. Po uzbrojeniu urządzenia zabezpieczającego typu 3 nie powinno być możliwości powstrzymania działania tego urządzenia.

4.4. Urządzenia zabezpieczające typu 3 muszą dobrze funkcjonować, w szczególności muszą w dalszym ciągu spełniać wymagania określone w ppkt 3.8, 3.9, 3.10 i 4.3 po wykonaniu 2 500 cykli blokowania w każdym kierunku, podczas badania opisanego w załączniku II.

ZAŁĄCZNIK II

BADANIE TRWAŁOŚCI URZĄDZEŃ ZABEZPIECZAJĄCYCH TYPU 3

1. WYPOSAŻENIE DO PRZEPROWADZANIA BADANIA

1.1. Wyposażenie do przeprowadzania badania składa się z:

1.1.1. konstrukcji, na której można zamontować próbkę mechanizmu do kierowania z zainstalowanym urządzeniem zabezpieczającym, zgodnym z definicją z ppkt 2.4 w załączniku I;

1.1.2. system uruchamiania i zwalniania urządzenia, obejmujący użycie kluczyka;

1.1.3. system zaprojektowany do obracania czopu zwrotnicy względem urządzenia zabezpieczającego.

2. METODA BADANIA

2.1. Próbkę mechanizmu do kierowania wyposażoną w urządzenie zabezpieczające montuje się na konstrukcji określonej w ppkt 1.1.1.

2.2. Przeprowadzany następnie cykl badań składa się z następujących operacji:

2.2.1. *położenie wyjściowe:*

dezaktywuje się urządzenie zabezpieczające, zaś czop zwrotnicy zostaje ustawiony w położeniu zapobiegającym pobudzeniu urządzenia zabezpieczającego;

2.2.2. *uzbrojenie:*

urządzenie zabezpieczające jest uzbrojone poprzez obrót kluczyka;

2.2.3. *pobudzenie:*

czop zwrotnicy zostaje obrócony w taki sposób, aby zastosowany do niego moment obrotowy, po uzbrojeniu urządzenia zabezpieczającego, wynosił 5,88 Nm ± 0,25;

2.2.4. *dezaktywacja:*

dezaktywuje się urządzenie zabezpieczające w normalny sposób, moment obrotowy zmniejsza się do 0, żeby ułatwić dezaktywację;

2.2.5. *położenie powrotne:*

czop zwrotnicy obraca się, aż osiągnie on położenie, które uniemożliwia zazębienie urządzenia zabezpieczającego;

2.2.6. *obrót w odwrotnym kierunku:*

powtarza się operacje, określone w ppkt 2.2.2, 2.2.3, 2.2.4 i 2.2.5, ale w kierunku odwrotnym obrotu czopu zwrotnicy;

2.2.7. przerwa między kolejnymi pobudzeniami urządzenia musi wynosić nie mniej niż 10 sekund;

2.3. Cykl wytrzymałościowy powtarza się tyle razy, ile przewidziano w ppkt 4.4. załącznika I.

ZAŁĄCZNIK III

Dodatek 1

Dokument informacyjny dotyczący urządzeń zabezpieczających przeznaczonych do zabezpieczenia przed bezprawnym użyciem dwu- lub trzykołowych pojazdów silnikowych

(należy dołączyć do wniosku o homologację części, jeżeli taki wniosek składa się niezależnie od wniosku o homologację typu pojazdu).

Nr porządkowy (nadawany przez wnioskodawcę): . . . . . .

Wniosek o homologację części dotyczącego urządzeń zabezpieczających przeznaczonych do zapobiegania bezprawnemu użyciu dwu- lub trzykołowego pojazdu silnikowego zawiera informacje wymienione w załączniku II do dyrektywy Rady 92/61/EWG część A, w następujących podpunktach:

— 0.1

— 0.2

— 0.4–0.6

— 9.4.1

— 9.4.2 i tam, gdzie jest:

  — urządzenie typu 1, ppkt 6.1 i 6.1,

  — urządzenie typu 2 lub 3, ppkt 3.2.5–3.2.6.2, 6.1 i 6.1.1,

  — urządzenie typu 4, ppkt 4.1–4.4.2.

Dodatek 2

Nazwa organu

Świadectwo homologacji części dotyczącego urządzeń zabezpieczających przeznaczonych do zapobiegania bezprawnemu użyciu dwu- lub trzykołowego pojazdu silnikowego

WZÓR

Sprawozdanie nr . . . . . sporządzone przez służbę techniczną . . . . . dnia . . . . . .

Homologacja części nr: . . . . . Przedłużenie nr: . . . . . .

1. Znak towarowy lub nazwa pojazdu: . . . . . .

2. Typ pojazdu: . . . . . .

3. Nazwa i adres producenta: . . . . . .

   . . . . . .

4. Nazwa i adres przedstawiciela producenta (jeżeli jest): . . . . . .

   . . . . . .

5. Data przedstawienia pojazdu do badania:

6. Homologacja części została udzielona/odmówiono udzielenia ([1]):

7. Miejsce: . . . . . .

8. Data: . . . . . .

9. Podpis: . . . . . .

([1]) Niepotrzebne skreślić.