

Numai textele originale CEE-ONU au efect juridic în temeiul dreptului public internațional. Situația și data intrării în vigoare ale prezentului regulament trebuie verificate în cea mai recentă versiune a documentului de situație CEE-ONU TRANS/WP.29/343, disponibil la adresa:

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

Regulamentul nr. 62 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU): Dispoziții uniforme privind omologarea autovehiculelor cu ghidon în ceea ce privește protejarea acestora împotriva unei utilizări neautorizate

Include întregul text valabil până la:

Suplimentul 2 la versiunea originală a regulamentului – Data intrării în vigoare: 10 octombrie 2006

CONȚINUT

REGULAMENT

1. Domeniul de aplicare
2. Definiții
3. Cererea de omologare
4. Omologarea
5. Specificații generale
6. Specificații deosebite
7. Modificarea tipului de vehicul sau a dispozitivului său de protecție
8. Conformitatea producției
9. Sancțiuni pentru neconformitatea producției
10. Oprirea definitivă a producției
11. Denumiri și adrese ale serviciilor tehnice însărcinate cu încercările de omologare și ale serviciilor administrative

ANEXE

Anexa 1 Comunicare privind acordarea, refuzul sau retragerea unei omologări sau oprirea definitivă a producției unui tip de autovehicul cu ghidon în ceea ce privește protecția sa împotriva unei utilizări neautorizate, în conformitate cu Regulamentul nr. 62

Anexa 2 Exemple de mărci de omologare

Anexa 3 Încercarea la uzură a dispozitivelor de protecție de tip 3

1. DOMENIUL DE APLICARE

1.1. Prezentul regulament se aplică vehiculelor de categoria L₁-L₇ ⁽¹⁾, dacă sunt prevăzute cu ghidon.

2. DEFINIȚII

În sensul prezentului regulament, se definesc următorii termeni:

⁽¹⁾ În conformitate cu anexa 7 la Rezoluția consolidată privind construcția vehiculelor (R.E.3), (documentul TRANS/WP.29/78/Rev.1/Modif.2, astfel cum a fost modificată prin Modif.4).

- 2.1. „omologarea unui vehicul” înseamnă omologarea unui tip de vehicul în ceea ce privește protejarea acestuia împotriva utilizării neautorizate;
- 2.2. „tip de vehicul” înseamnă o categorie de autovehicule care nu diferă sub următoarele aspecte esențiale:
 - 2.2.1. indicațiile constructorului privind tipul de vehicul;
 - 2.2.2. dispunerea/ampasarea și construcția elementului sau elementelor vehiculului asupra cărora acționează dispozitivul de protecție;
 - 2.2.3. tipul dispozitivului de protecție;
- 2.3. „dispozitiv de protecție” înseamnă un sistem destinat să prevină utilizarea neautorizată a vehiculului, asigurând încuierea prin blocare a direcției sau a transmisiei; acest sistem poate:
 - 2.3.1. tipul 1: să acționeze numai asupra direcției;
 - 2.3.2. tipul 2: să acționeze asupra direcției și în același timp cu dispozitivul care oprește motorul vehiculului;
 - 2.3.3. tipul 3: preîncărcat, să acționeze asupra direcției în același timp cu dispozitivul care oprește motorul vehiculului;
 - 2.3.4. tipul 4: să acționeze asupra transmisiei;
- 2.4. „dispozitiv de conducere” înseamnă comanda direcției (ghidonul), jugul furcii și accesoriiile de acoperire, precum și toate celelalte elemente care influențează în mod direct eficacitatea dispozitivului de protecție;
- 2.5. „combinație” înseamnă o variantă, prevăzută și fabricată în special în acest scop, a unui sistem de blocare care, atunci când este acționată în mod adecvat, permite funcționarea sistemului de blocare;
- 2.6. „cheie” înseamnă orice dispozitiv conceput și fabricat pentru a permite funcționarea unui sistem de blocare, care este conceput și fabricat pentru a fi acționat doar prin acest dispozitiv.
3. CEREREA DE OMOLOGARE
 - 3.1. Cererea de omologare a unui tip de vehicul în ceea ce privește dispozitivul de protecție împotriva unei utilizări neautorizate este prezentată de către constructorul autovehiculului sau de către reprezentantul acestuia acreditat în mod legal.
 - 3.2. Cererea trebuie însoțită de documentele menționate în continuare, în triplu exemplar, și de următoarele indicații:
 - 3.2.1. descrierea detaliată a tipului de vehicul în ceea ce privește dispunerea și construcția elementului sau a elementelor vehiculului asupra căruia/cărora acționează dispozitivul de protecție;
 - 3.2.2. desene ale dispozitivului de protecție și ale montării acestuia pe vehicul, la o scară adecvată și suficient de detaliate;
 - 3.2.3. descrierea tehnică a dispozitivului.
 - 3.3. Trebuie să se prezinte serviciului tehnic responsabil cu încercările de omologare:

- 3.3.1. un vehicul, reprezentativ pentru tipul de vehicul care urmează să fie omologat, în cazul în care serviciul tehnic solicită acest lucru; precum și
- 3.3.2. la cererea serviciului tehnic, piesele vehiculului pe care serviciul le consideră esențiale pentru verificările prevăzute la punctele 5 și 6 din prezentul regulament.
4. OMOLOGAREA
- 4.1. În cazul în care vehiculul prezentat pentru omologare în temeiul prezentului regulament îndeplinește cerințele de la punctele 5 și 6 de mai jos, se acordă omologarea pentru acel tip de vehicul.
- 4.2. Pentru fiecare omologare, se atribuie un număr de omologare. Primele două cifre ale acestuia (în acest caz 00 pentru regulamentul în forma sa originală) indică seria de amendamente corespunzătoare celor mai recente modificări tehnice majore aduse regulamentului la data acordării omologării. Aceeași parte contractantă nu poate atribui același număr nici aceluiași tip de vehicul echipat cu un alt tip de dispozitiv de protecție sau al cărui dispozitiv de protecție este montat în mod diferit, nici unui alt tip de vehicul.
- 4.3. Omologarea sau refuzul omologării unui tip de vehicul în temeiul prezentului regulament se notifică părților la acord care aplică prezentul regulament, prin intermediul unei fișe în conformitate cu modelul menționat în anexa 1 la prezentul regulament și al unor desene ale dispozitivului de protecție și ale montării acestuia, furnizate de solicitantul omologării, într-un format care să nu depășească A4 (210 × 297 mm) sau pliate la acest format și la o scară adecvată ⁽¹⁾.
- 4.4. Pe orice vehicul care este conform cu un tip de vehicul omologat în temeiul prezentului regulament, se aplică în mod vizibil, într-un loc ușor accesibil și indicat în fișa de omologare, o marcă internațională de omologare compusă din:
- 4.4.1. un cerc, în interiorul căruia se află litera „E”, urmată de numărul distinctiv al țării care a acordat omologarea;
- 4.4.2. numărul prezentului regulament, urmat de litera „R”, de o liniuță și de numărul de omologare, în dreapta cercului prevăzut la punctul 4.4.1.
- 4.5. În cazul în care vehiculul este conform cu un tip de vehicul omologat în temeiul unui sau mai multor regulamente anexate la acord, în țara care a acordat omologarea în temeiul prezentului regulament nu este necesară repetarea simbolului prevăzut la punctul 4.4.1; în acest caz, numărul regulamentulului și cel de omologare și simbolurile adiționale, pentru toate regulamentele în temeiul cărora s-a acordat omologarea în țara care a acordat omologarea în conformitate cu prezentul regulament, trebuie plasate unul sub altul, în dreapta simbolului prevăzut la punctul 4.4.1.
- 4.6. Marca de omologare trebuie să fie ușor lizibilă și de neșters.
- 4.7. Marca de omologare se aplică pe plăcuța producătorului sau în apropierea acesteia.
- 4.8. Anexa 2 la prezentul regulament conține exemple de mărci de omologare.
5. SPECIFICAȚII GENERALE
- 5.1. Dispozitivul de protecție trebuie să fie realizat astfel încât:
- 5.1.1. să fie necesară scoaterea sa din funcțiune pentru orientarea, conducerea sau deplasarea vehiculului spre înainte în linie dreaptă;
- 5.1.2. în cazul unui dispozitiv de protecție de tip 4, acesta trebuie realizat astfel încât să fie necesară scoaterea lui din funcțiune pentru a elibera transmisia. În cazul în care acest dispozitiv este acționat prin comanda dispozitivului de staționare, el trebuie să acționeze în același timp cu dispozitivul care oprește funcționarea motorului vehiculului;

⁽¹⁾ Numerele distinctive ale părților contractante la Acordul din 1958 sunt reproduse în anexa 3 la Rezoluția consolidată privind construcția vehiculelor (R.E.3), documentul ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.2/Amend.1.

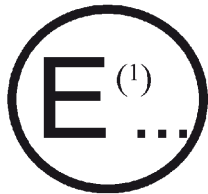
- 5.1.3. cheia să nu poată fi scoasă decât atunci când limba încuietorii este complet angajată sau complet dezangajată. Orice poziție intermediară a cheii care riscă să antreneze ulterior limba încuietorii, chiar dacă este introdusă cheia dispozitivului de protecție, trebuie să fie exclusă.
- 5.2. Cerințele de la punctul 5.1 trebuie să poată fi îndeplinite prin manevrarea o singură dată a unei chei.
- 5.3. Dispozitivul de protecție menționat la punctul 5.1 și piesele pe care le comandă în vehicul trebuie să fie concepute astfel încât să nu poată fi deschise rapid și fără a atrage atenția, neutralizate sau distruse, de exemplu prin folosirea de unelte, materiale sau improvizații obișnuite, ieftine și ușor de ascuns.
- 5.4. Dispozitivul de protecție trebuie să facă parte din echipamentul original al vehiculului (adică trebuie să fie instalat de către producător înaintea primei vânzări cu amănuntul). Încuietoarea trebuie să fie fixată solid la dispozitivul de protecție. (În cazul în care se poate extrage încuietoarea folosind cheia după ce masca sau orice alt dispozitiv de reținere a fost înlăturat, aceasta nu este în contradicție cu cerința.)
- 5.5. Sistemul de blocare cu cheie prezintă cel puțin 1 000 de combinații diferite sau un număr egal cu cel al vehiculelor construite anual, dacă acest număr este mai mic de 1 000. Pentru vehiculele de același tip, frecvența de folosire a fiecărei combinații trebuie să fie de aproximativ una la 1 000.
- 5.6. Cheia și sistemul de blocare nu trebuie să fie codate în mod vizibil.
- 5.7. Încuietoarea trebuie să fie concepută, fabricată și fixată astfel încât să nu fie posibilă învârtirea cilindrului, atunci când acesta se află în poziția blocat, exercitând un cuplu mai mic de 0,245 daNm cu altă cheie decât cheia corespunzătoare; și
- 5.7.1. în cazul în care butucul este un cilindru cu știfturi, să nu aibă mai mult de două știfturi identice care operează în aceeași direcție, adiacente, și mai mult de 60 % știfturi identice;
- 5.7.2. în cazul în care butucul este un cilindru cu plăcuțe, să nu aibă mai mult de două plăcuțe identice care operează în aceeași direcție, adiacente, și mai mult de 50 % plăcuțe identice.
- 5.8. Dispozitivele de protecție trebuie să fie astfel încât să nu riște, atunci când vehiculul este în mers și motorul funcționează, să producă blocaje accidentale care să poată compromite în special siguranța vehiculului.
- 5.9. După ce a fost armat, dispozitivul de protecție, dacă este de tipul 1, 2 sau 3, trebuie să poată rezista, fără o deteriorare a mecanismului de direcție susceptibilă să compromită siguranța vehiculului, la aplicarea, în cele două sensuri și în condiții statice, a unui cuplu de 20 daNm pe axa arborelui de direcție.
- 5.10. Dispozitivul de protecție, dacă este de tipul 1, 2 sau 3, trebuie conceput astfel încât direcția să nu se poată bloca sub un unghi mai mic de 20° spre stânga și/sau spre dreapta în raport cu poziția de mers în linie dreaptă.
6. SPECIFICAȚII DEOSEBITE
- 6.1. În plus față de specificațiile prevăzute la punctul 5, dispozitivul de protecție trebuie să corespundă condițiilor speciale prevăzute mai jos:
- 6.1.1. în cazul dispozitivelor de protecție de tip 1 sau 2, nu trebuie să fie posibilă angajarea închizătorii decât printr-o mișcare a cheii, ghidonul aflându-se în poziția adecvată pentru angajarea limbii încuietorii în fanta corespunzătoare;
- 6.1.2. în cazul dispozitivelor de protecție de tip 3, limba încuietorii trebuie să poată fi angajată în prealabil numai printr-o acțiune separată a utilizatorului vehiculului, combinată sau adăugată la rotirea cheii. Cu excepția condițiilor prevăzute la punctul 5.1.3, cheia nu trebuie să poată fi retrasă odată ce limba încuietorii a fost angajată.

- 6.2. În cazul dispozitivelor de protecție de tip 2 și 3, limba încuietorii nu trebuie să poată fi angajată atunci când dispozitivul se află într-o poziție ce permite punerea în mișcare a motorului vehiculului.
- 6.3. În cazul dispozitivelor de protecție de tip 3, atunci când dispozitivul este armat, nu mai trebuie să fie cu puțință împiedicarea funcționării dispozitivului.
- 6.4. În cazul dispozitivelor de protecție de tip 3, dispozitivul de protecție trebuie să rămână în bună stare de funcționare și, în special, să continue să corespundă cerințelor punctelor 5.7, 5.8, 5.9 și 6.3 de mai sus după ce a suportat 2 500 de cicluri de blocări în fiecare direcție de încercare, specificate în anexa 3 la prezentul regulament.
7. MODIFICAREA TIPULUI DE VEHICUL SAU A DISPOZITIVULUI SĂU DE PROTECȚIE
- 7.1. Orice modificare a tipului de vehicul sau a dispozitivului său de protecție este adusă la cunoștința serviciului administrativ care a acordat omologarea tipului de vehicul. Acest serviciu va putea:
- 7.1.1. fie să considere că modificările aduse nu riscă să aibă o influență nefavorabilă considerabilă și că, în orice caz, vehiculul corespunde încă prescripțiilor;
- 7.1.2. fie să ceară un nou raport serviciului tehnic însărcinat cu încercările.
- 7.2. Confirmarea sau refuzul omologării, cu indicarea modificărilor, este notificată părților la acord care aplică prezentul regulament prin procedura indicată la punctul 4.3.
8. CONFORMITATEA PRODUCȚIEI
- 8.1. Orice vehicul care poartă o marcă de omologare în conformitate cu prezentul regulament trebuie să corespundă tipului de vehicul omologat cu privire la tipul de dispozitiv de protecție, cu montarea sa pe vehicul și cu elementele asupra cărora acționează dispozitivul de protecție.
- 8.2. Pentru a verifica această conformitate conform dispozițiilor punctului 8.1 de mai sus, se efectuează un număr suficient de verificări prin sondaj pe vehiculele din serie care poartă marca de omologare în conformitate cu prezentul regulament.
9. SANCTIUNI PENTRU NECONFORMITATEA PRODUCȚIEI
- 9.1. Omologarea eliberată pentru un tip de vehicul în conformitate cu prezentul regulament poate fi retrasă în cazul în care condițiile stabilite la punctul 8.1 de mai sus nu sunt respectate.
- 9.2. Dacă o parte la acord care aplică prezentul regulament retrage o omologare pe care a acordat-o anterior, ea va trebui să informeze de îndată celelalte părți la acord care aplică prezentul regulament, prin intermediul unei copii a fișei de omologare purtând la sfârșit, cu majuscule, mențiunea semnată și datată: „OMOLOGARE RETRASĂ”.
10. OPRIREA DEFINITIVĂ A PRODUCȚIEI
- În cazul în care deținătorul unei omologări oprește definitiv fabricarea unui tip de vehicul omologat în conformitate cu prezentul regulament, el va informa despre aceasta autoritatea care a eliberat omologarea. La primirea comunicării corespunzătoare, autoritatea respectivă informează cu privire la aceasta celelalte părți la acord care aplică prezentul regulament, prin intermediul unei copii a fișei de omologare purtând la sfârșit, cu majuscule, mențiunea semnată și datată: „PRODUCȚIE OPRITĂ”.
11. DENUMIRI ȘI ADRESE ALE SERVICIILOR TEHNICE ÎNSĂRCINATE CU ÎNCERCĂRILE DE OMOLOGARE ȘI ALE SERVICIILOR ADMINISTRATIVE
- Părțile la acord care aplică prezentul regulament comunică Secretariatului Organizației Națiunilor Unite denumirile și adresele serviciilor tehnice însărcinate cu încercările de omologare și ale serviciilor administrative care eliberează omologări și cărora trebuie să le fie trimise fișele de acordare, de refuz sau de retragere a omologării emise în celelalte țări.

ANEXA I

FIȘĂ DE COMUNICARE

[Format maxim: A4 (210 mm × 297 mm)]



eliberată de: Denumirea serviciului administrativ

.....
.....
.....

Comunicare privind acordarea, refuzul sau retragerea unei omologări sau oprirea definitivă a producției unui tip de autovehicul cu ghidon în ceea ce privește protecția sa împotriva unei utilizări neautorizate, în conformitate cu Regulamentul nr. 62.

Nr. de omologare ...

1. Marca de fabricație sau comercială a autovehiculului
2. Tipul de vehicul
3. Numele și adresa producătorului
4. Dacă este cazul, numele și adresa reprezentatului producătorului
5. Descrierea sumară a dispozitivului de protecție, a montării și a funcționării sale și a sistemului de direcție al vehiculului
6. Vehicul prezentat la omologare la data
7. Serviciul tehnic însărcinat cu încercările de omologare
8. Data raportului eliberat de acest serviciu
9. Numărul raportului eliberat de acest serviciu
10. Omologarea a fost acordată/refuzată ⁽²⁾
11. Amplasarea pe vehicul a mărcii de omologare
12. Localitatea
13. Data
14. Semnătura
15. La prezenta comunicare, se anexează următoarele documente, care poartă numărul de omologare indicat anterior:
 - desene, scheme și planuri ale dispozitivului de protecție, ale montării și ale elementelor vehiculului asupra căruia acționează;
 - fotografii ale dispozitivului de protecție.

⁽¹⁾ Numărul distinctiv al țării care a acordat/prelungit/refuzat/retras omologarea (a se vedea dispozițiile cu privire la omologare din prezentul regulament).

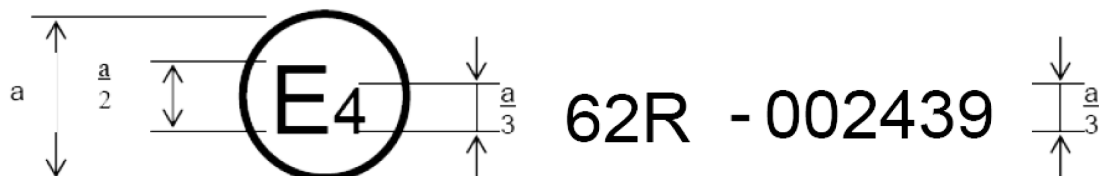
⁽²⁾ A se ține mențiunea necorespunzătoare.

ANEXA 2

EXEMPLE DE MĂRCI DE OMOLOGARE

Modelul A

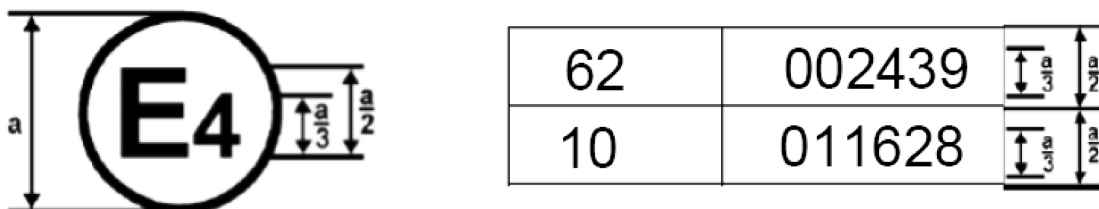
(A se vedea punctul 4.4 din prezentul regulament)



Marca de omologare de mai sus, aplicată pe un vehicul, arată că tipul acestui vehicul a fost omologat în Țările de Jos (E 4) în ceea ce privește dispozitivul său de protecție împotriva unei utilizări neautorizate în conformitate cu Regulamentul nr. 62 și sub numărul de omologare 002439. Numărul de omologare indică faptul că omologarea a fost eliberată în conformitate cu cerințele Regulamentului nr. 62 în forma sa originală.

Modelul B

(A se vedea punctul 4.5 din prezentul regulament)



Marca de omologare de mai sus, aplicată pe un vehicul, arată că tipul acestui vehicul a fost omologat în Țările de Jos (E 4) în conformitate cu Regulamentele nr. 62 și 10 ⁽¹⁾. Numerele de omologare indică faptul că, la data la care au fost acordate omologările în cauză, Regulamentul nr. 62 nu fusese modificat, iar Regulamentul nr. 10 includea deja seria 01 de modificări.

⁽¹⁾ Al doilea număr figurează doar ca exemplu.

ANEXA 3

ÎNCERCAREA LA UZURĂ A DISPOZITIVELOR DE PROTECȚIE DE TIP 3**1. ECHIPAMENTE DE ÎNCERCARE****1.1. Echipamentul de încercare cuprinde:**

- 1.1.1. un aparat pe care poate fi montat eșantionul de mecanism de direcție echipat cu dispozitivul de protecție, astfel cum acesta este definit la punctul 2.3 din prezentul regulament;
- 1.1.2. un sistem pentru activarea și dezactivarea dispozitivului de protecție care trebuie să includă utilizarea cheii;
- 1.1.3. un sistem care să rotească arborele de direcție în funcție de dispozitivul de protecție.

2. METODĂ DE ÎNCERCARE

- 2.1. Un eșantion al mecanismului de direcție echipat cu dispozitivul de protecție este montat pe aparatul descris la punctul 1.1.1 de mai sus.

2.2. Un ciclu de încercare cuprinde următoarele operațiuni:**2.2.1. Poziția de pornire**

Dispozitivul de protecție este dezactivat și arborele de direcție este plasat într-o poziție care să împiedice anclanșarea dispozitivului de protecție.

2.2.2. Armare

Dispozitivul de protecție este pus în poziția armat, folosind cheia.

2.2.3. Activare

Se rotește arborele de direcție astfel încât cuplul aplicat acestuia în momentul anclanșării dispozitivului de protecție să fie de $5,88 \text{ Nm} \pm 0,25$.

2.2.4. Dezactivare

Dispozitivul de protecție este dezactivat prin mijloace normale, cuplul fiind readus la zero pentru a ușura dezactivarea.

2.2.5. Poziția de retur

Se rotește arborele de direcție până într-o poziție care să nu permită angajarea dispozitivului de protecție.

2.2.6. Rotirea în sens invers

Se repetă operațiile de la punctele 2.2.2, 2.2.3, 2.2.4 și 2.2.5, dar în sensul invers de rotire a arborelui de direcție.

2.2.7. Intervalul de timp dintre două anclanșări succesive ale dispozitivului trebuie să fie de cel puțin 10 secunde.**2.3. Se repetă ciclul de uzură de atâtea ori cât se prevede la punctul 6.4 din prezentul regulament.**
