

Uradni list

Evropske unije

L 120



Slovenska izdaja

Zakonodaja

Zvezek 53

13. maj 2010

Vsebina

II *Nezakonodajni akti*

AKTI, KI JIH SPREJMEJO ORGANI, USTANOVLJENI Z MEDNARODNIMI SPORAZUMI

- ★ **Pravilnik št. 11 Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo (UN/ECE) – Enotne določbe za homologacijo vozil glede na trdnost ključavnic in tečajev vrat** 1
- ★ **Pravilnik št. 18 Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo (UN/ECE) – Enotni predpisi o homologaciji motornih vozil glede na zaščito pred nedovoljeno uporabo** 29
- ★ **Pravilnik št. 39 Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo (UN/ECE) – Enotne določbe za homologacijo vozil glede na opremo za merjenje hitrosti, vključno z njeno vgradnjo** 40
- ★ **Pravilnik št. 73 Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo (UN/ECE) – Enotne določbe za homologacijo tovornih vozil, priklopnikov in polpriklopnikov glede na njihovo bočno zaščito** 49

Cena: 4 EUR

SL

Akti z rahlo natisnjenimi naslovi so tisti, ki se nanašajo na dnevno upravljanje kmetijskih zadev in so splošno veljavni za omejeno obdobje.

Naslovi vseh drugih aktov so v mastnem tisku in pred njimi stoji zvezdica.

II

(Nezakonodajni akti)

AKTI, KI JIH SPREJMEJO ORGANI, USTANOVLJENI Z MEDNARODNIMI SPORAZUMI

Samo izvirna besedila UN/ECE so pravno veljavna v skladu z mednarodnim javnim pravom. Status in začetek veljavnosti tega pravilnika je treba preveriti v najnovejši različici dokumenta UN/ECE TRANS/WP.29/343, ki je na voljo na:
<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocsts.html>

Pravilnik št. 11 Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo (UN/ECE) – Enotne določbe za homologacijo vozil glede na trdnost ključavnic in tečajev vrat

Vključuje vsa veljavna besedila do:

Dodatka 2 k spremembam 03 – začetek veljavnosti: 17. marec 2010

VSEBINA

PRAVILNIK

1. Področje uporabe
2. Opredelitve pojmov
3. Vloga za homologacijo
4. Homologacija
5. Splošne zahteve
6. Zahteve glede zmogljivosti
7. Preskusni postopki
8. Spremembe in razširitev homologacije za tip vozila
9. Skladnost proizvodnje
10. Kazni za neskladnost proizvodnje
11. Dokončna prekinitvev proizvodnje
12. Imena in naslovi tehničnih služb, ki izvajajo homologacijske preskuse, ter upravnih organov
13. Prehodne določbe

PRILOGE

- Priloga 1 – Sporočilo
- Priloga 2 – Homologacijske oznake
- Priloga 3 – Preskusi obremenitve ključavnic št. 1, 2 in 3 – delovanje sile
- Priloga 4 – Vztrajnostni preskusni postopki
- Priloga 5 – Preskusni postopek za tečaje
- Priloga 6 – Drsna stranska vrata

1. **PODROČJE UPORABE**

Ta pravilnik se uporablja za kategorije vozil M1 in N1 ⁽¹⁾ v zvezi s trdnostjo ključavnic in tečajev vrat ter drugih podpornih elementov na vratih, ki se lahko uporabljajo za vstopanje in izstopanje potnikov.
2. **OPREDELITVE POJMOV**

V tem pravilniku

 - 2.1 „homologacija vozila“ pomeni homologacijo tipa vozila glede na trdnost ključavnic in tečajev vrat;
 - 2.2 „tip vozila“ pomeni kategorijo motornih vozil, ki se ne razlikujejo v takšnih bistvenih značilnostih, kot so:
 - 2.2.1 oznaka tipa vozila, ki jo je določil proizvajalec;
 - 2.2.2 vrsta ključavnice;
 - 2.2.3 vrsta tečaja vrat;
 - 2.2.4 način, kako so ključavnice in tečaji vrat nameščeni in pritrjeni na ogrodje vozila;
 - 2.2.5 vrsta drsnih vrat;
 - 2.3 „pomožna ključavnica vrat“ je ključavnica, ki ima lego popolnega zapiranja s sekundarno lego zapiranja ali brez nje, je nameščena na vrata ali sistem vrat ter opremljena s primarnim zaskočnim sistemom vrat;
 - 2.4 „pomožni zaskočni sistem vrat“ je sestavljen vsaj iz pomožne ključavnice vrat in zapirala;
 - 2.5 „zadnja vrata“ so vrata ali sistem vrat na zadnji strani motornega vozila, skozi katerega lahko potniki vstopajo v vozilo ali izstopajo iz njega ali skozi katerega se lahko nalaga ali razklada tovor. Ne vključujejo:
 - (a) pokrova prtljažnika; ali
 - (b) vrat ali oken, ki so v celoti sestavljena iz materiala za zasteklitev ter katerih ključavnice in/ali sistemi tečajev so neposredno pričvrščeni na material za zasteklitev;
 - 2.6 „člen karoserije“ je tisti del tečaja, ki je običajno pritrjen na ogrodje karoserije;
 - 2.7 „blokirni sistem za varnost otrok“ je blokirna naprava, ki jo je mogoče vklopiti in izklopiti ne glede na druge blokirne naprave ter ki vklopljena preprečuje delovanje notranje vratne kljuge ali druge naprave za odklepanje. Naprava za odklepanje/zaklepanje je lahko ročna ali električna in se lahko namesti kjer koli na vozilu ali v njem;
 - 2.8 „vrata“ pomenijo vrata s tečaji ali drsna vrata, ki vodijo neposredno v notranjost vozila, ki vsebuje eno ali več sedežnih mest, razen zgibnih in zložljivih vrat ter vrat, namenjenih za preprosto pričvrstitev na motorno vozilo, izdelano za uporabo brez vrat, ali odstranitev z njega;
 - 2.9 „opozorilni sistem za zapiranje vrat“ je sistem, ki sproži viden signal vozniku, kadar zaskočni sistem vrat ni v legi popolnega zapiranja, medtem ko je motor vozila v teku;
 - 2.10 „sistem tečajev vrat“ je sestavljen iz enega ali več tečajev, ki držijo vrata;
 - 2.11 „zaskočni sistem vrat“ je sestavljen vsaj iz ključavnice vrat in zapirala;
 - 2.12 „člen vrat“ je tisti del tečaja, ki je običajno pritrjen na vrata in predstavlja nihajoči člen;

⁽¹⁾ Kot je določeno v Prilogi 7 h Konsolidirani resoluciji o proizvodnji vozil (R.E.3) (dokument TRANS/WP.29/78/Rev.1/Sprem.2, kakor je bil nazadnje spremenjen s Spremembo 4).

- 2.13 „sistem vrat“ je sestavljen iz vrat, ključavnice, zapirala, tečajev, drsnih sistemov in drugih delov za zadržanje vrat na vratih in vratnem okvirju. Sistem vrat pri dvojnih vratih vključuje oboje vrat;
- 2.14 „dvojna vrata“ so sistem dveh vrat, pri čemer se sprednja ali krilna vrata odprejo prva in so povezana z zadnjimi ali zapahnjnimi vrati, ki se odprejo druga;
- 2.15 „vilični zapah“ je del ključavnice, ki zaklene in zadrži zapiralo v legi zapiranja;
- 2.16 „smer odpiranja viličnega zapaha“ je smer, ki je nasprotna smeri, v kateri zapiralo vstopi v ključavnico in zaklene vilični zapah;
- 2.17 „lega popolnega zapiranja“ je sklopni položaj ključavnice, v katerem so vrata zadržana v popolnoma zaprtem položaju;
- 2.18 „tečaj“ je naprava, ki se uporablja za pritrjevanje vrat na ogrodje karoserije ter usmerjanje poti nihanja vrat pri vstopu in izstopu potnikov;
- 2.19 „tečajni sornik“ je tisti del tečaja, ki običajno povezuje člene karoserije in vrat ter vzpostavlja nihajno os;
- 2.20 „ključavnica“ je naprava, ki se uporablja za ohranitev vrat v zaprtem položaju glede na karoserijo vozila in omogoča namerno sproščanje (ali delovanje);
- 2.21 „primarna ključavnica vrat“ je ključavnica, ki ima lego popolnega zapiranja in sekundarno lego zapiranja ter jo je proizvajalec označil kot „primarno ključavnico vrat“. Proizvajalec takšne oznake pozneje ne sme spremeniti. Vsak proizvajalec mora na zahtevo zagotoviti informacije o tem, katere ključavnice so „primarne ključavnice vrat“ za posamezno vozilo ali znamko/model;
- 2.22 „primarni zaskočni sistem vrat“ je sestavljen vsaj iz primarne ključavnice vrat in zapirala;
- 2.23 „sekundarna lega zapiranja“ se nanaša na sklopni položaj ključavnice, v katerem so vrata zadržana v delno zaprti legi;
- 2.24 „stranska sprednja vrata“ so vrata, ki imajo, gledano s strani, vsaj 50 % območja odpiranja vrat pred skrajno zadnjo točko naslona voznikovega sedeža, ko je voznikov sedež v navpičnem položaju in potisnjen povsem nazaj, kar potnikom omogoča neposreden vstop v vozilo ali izstop iz njega;
- 2.25 „stranska zadnja vrata“ so vrata, ki imajo, gledano s strani, vsaj 50 % območja odpiranja vrat za skrajno zadnjo točko naslona voznikovega sedeža, ko je voznikov sedež v navpičnem položaju in potisnjen povsem nazaj, kar potnikom omogoča neposreden vstop v vozilo ali izstop iz njega;
- 2.26 „zapiralo“ je naprava, s katero ključavnica zadrži vrata v legi popolnega zapiranja ali sekundarni legi zapiranja;
- 2.27 „pokrov prtljažnika“ je premični del karoserije, ki zunaj vozila omogoča dostop do prostora, ki je v celoti ločen od prostora za potnike s trajno pričvrščeno pregrado ali nameščenim ali sklopljenim naslonom sedeža.
3. VLOGA ZA HOMOLOGACIJO
- 3.1 Vlogo za homologacijo tipa vozila glede na trdnost ključavnic in tečajev vrat vloži proizvajalec vozila ali njegov uradno pooblaščen zastopnik.
- 3.2 Vlogi se priložijo spodaj navedeni dokumenti v treh izvodih in naslednji podatki:

- 3.2.1 risbe vrat ter njihovih ključavnic in tečajev, ki morajo biti v ustreznem merilu in dovolj natančne;
- 3.2.2 tehnični opis ključavnic in tečajev vrat.
- 3.3 Skupaj z vlogo se vloži tudi:
- 3.3.1 serija petih sklopov tečajev za vsaka vrata. Če se isti sklopi uporabljajo za več vrat, zadošča le ena serija sklopov. Sklopi tečajev vrat, ki se ločijo samo po tem, da so izdelani za vgradnjo na levi ali na desni strani, se ne štejejo za različne;
- 3.3.2 serija petih popolnih ključavnic, vključno z mehanizmom za aktiviranje, za vsaka vrata. Če se iste popolne ključavnice uporabljajo za več vrat, zadošča le ena serija ključavnic. Ključavnice, ki se ločijo samo po tem, da so izdelane za vgradnjo na levi ali na desni strani, se ne štejejo za različne.
- 3.4 Vozilo, ki je vzorčni tip vozila v homologacijskem postopku, se predloži v homologacijo tehnični službi, ki izvaja homologacijske preskuse.
4. HOMOLOGACIJA
- 4.1 Če tip vozila, predložen v homologacijo v skladu s tem pravilnikom, izpolnjuje zahteve iz odstavkov 5, 6 in 7 spodaj, se homologacija za ta tip vozila podeli.
- 4.2 Vsakemu homologiranemu tipu se dodeli homologacijska številka. Prvi dve števki (03) označujeta spremembo, vključno z zadnjimi večjimi tehničnimi spremembami pravilnika ob izdaji homologacije. Ista pogodbenica ne sme dodeliti enake številke istemu tipu vozila, če vrata niso opremljena s ključavnicami ali tečaji istega tipa ali če ključavnice in tečaji niso vgrajeni na isti način kot na vozilu, predloženemu v homologacijo; vendar lahko dodeli enako številko drugemu tipu vozila, katerega vrata so opremljena z enakimi ključavnicami in tečaji ter katerega ključavnice in tečaji so vgrajeni na isti način kot na vozilu, predloženem v homologacijo.
- 4.3 Obvestilo o podelitvi, razširitvi ali zavrnitvi homologacije tipa vozila v skladu s tem pravilnikom se pošlje pogodbenicam Sporazuma, ki uporabljajo ta pravilnik, na obrazcu, ki je v skladu z vzorcem iz Priloge 1 k temu pravilniku.
- 4.4 Na vsakem vozilu, ki je v skladu s tipom vozila, homologiranim po tem pravilniku, mora biti na vidnem in zlahka dostopnem mestu, opredeljenem v homologacijskem certifikatu, nameščena mednarodna homologacijska oznaka, sestavljena iz:
- 4.4.1 kroga, ki obkroža črko „E“ in številčno oznako države, ki je podelila homologacijo ⁽¹⁾;
- 4.4.2 številke tega pravilnika, črke „R“, pomišljaja in homologacijske številke na desni strani kroga iz odstavka 4.4.1.

(¹) 1 za Nemčijo, 2 za Francijo, 3 za Italijo, 4 za Nizozemsko, 5 za Švedsko, 6 za Belgijo, 7 za Madžarsko, 8 za Češko, 9 za Španijo, 10 za Srbijo, 11 za Združeno kraljestvo, 12 za Avstrijo, 13 za Luksemburg, 14 za Švico, 15 (prosto), 16 za Norveško, 17 za Finsko, 18 za Dansko, 19 za Romunijo, 20 za Poljsko, 21 za Portugalsko, 22 za Rusko federacijo, 23 za Grčijo, 24 za Irsko, 25 za Hrvaško, 26 za Slovenijo, 27 za Slovaško, 28 za Belorusijo, 29 za Estonijo, 30 (prosto), 31 za Bosno in Hercegovino, 32 za Latvijo, 33 (prosto), 34 za Bolgarijo, 35 (prosto), 36 za Litvo, 37 za Turčijo, 38 (prosto), 39 za Azerbajdžan, 40 za Nekdanjo jugoslovansko republiko Makedonijo, 41 (prosto), 42 za Evropsko skupnost (homologacije podelijo države članice z uporabo svojih oznak ECE), 43 za Japonsko, 44 (prosto), 45 za Avstralijo, 46 za Ukrajino, 47 za Južno Afriko, 48 za Novo Zelandijo, 49 za Ciper, 50 za Malto, 51 za Republiko Korejo, 52 za Malezijo, 53 za Tajsko, 54 in 55 (prosto) ter 56 za Črno goro. Nadaljnje številčne oznake se dodelijo drugim državam v kronološkem zaporedju, po katerem ratificirajo Sporazum o sprejetju enotnih tehničnih predpisov za cestna vozila, opremo in dele, ki se lahko vgradijo v cestna vozila in/ali uporabijo na njih, in pogojih za vzajemno priznavanje homologacij, podeljenih na podlagi teh predpisov, ali k njemu pristopijo, generalni sekretar Združenih narodov pa tako dodeljene številčne oznake sporoči pogodbenicam Sporazuma.

- 4.5 Če je vozilo v skladu s tipom vozila, homologiranim v skladu z enim ali več drugimi pravilniki, ki so priloženi Sporazumu, v državi, ki je podelila homologacijo v skladu s tem pravilnikom, ni treba ponoviti simbola iz odstavka 4.4.1; v takšnem primeru se v navpičnih stolpcih na desni strani simbola iz odstavka 4.4.1 navedejo številka pravilnika, homologacijske številke in dodatni simboli vseh pravilnikov, v skladu s katerimi je bila podeljena homologacija v državi, ki je podelila homologacijo v skladu s tem pravilnikom.
- 4.6 Homologacijska oznaka mora biti jasno čitljiva in neizbrisna.
- 4.7 Homologacijska oznaka se namesti v bližino napisne ploščice vozila ali nanjo.
- 4.8 V Prilogi 2 k temu pravilniku so primeri homologacijskih oznak.
5. SPLOŠNE ZAHTEVE
- 5.1 Zahteve veljajo za vsa stranska in zadnja vrata ter dele vrat, razen delov na zgibnih, zložljivih in odstranljivih vratih ter vratih, ki so namenjena za izhod v sili.
- 5.2 Ključavnice vrat
- 5.2.1 Vsak sistem vrat s tečaji mora biti opremljen vsaj z enim primarnim zaskočnim sistemom vrat.
- 5.2.2 Vsak sistem drsnih vrat mora biti opremljen s:
- (a) primarnim zaskočnim sistemom vrat ali
- (b) zaskočnim sistemom vrat, ki ima lego popolnega zapiranja in je opremljen z opozorilnim sistemom za zapiranje vrat.
6. ZAHTEVE GLEDE ZMOGLJIVOSTI
- 6.1 Vrata s tečaji
- 6.1.1 Preskus obremenitve št. 1
- 6.1.1.1 Pri preskusu iz odstavka 7.1.1.1 mora vsak primarni in pomožni zaskočni sistem vrat v legi popolnega zapiranja vzdržati silo 11 000 N v smeri pravokotno na sprednjo stran ključavnice, tako da ključavnica in pritrdišče zapirala nista stisnjena skupaj.
- 6.1.1.2 Pri preskusu iz odstavka 7.1.1.1 mora primarni zaskočni sistem vrat v sekundarni legi zapiranja vzdržati silo 4 500 N v smeri iz odstavka 6.1.1.1.
- 6.1.2 Preskus obremenitve št. 2
- 6.1.2.1 Pri preskusu iz odstavka 7.1.1.1 mora vsak primarni in pomožni zaskočni sistem vrat v legi popolnega zapiranja vzdržati silo 9 000 N v smeri odpiranja viličnega zapaha in vzporedno s sprednjo stranjo ključavnice.
- 6.1.2.2 Pri preskusu iz odstavka 7.1.1.1 mora primarni zaskočni sistem vrat v sekundarni legi zapiranja vzdržati silo 4 500 N v smeri iz odstavka 6.1.2.1.
- 6.1.3 Preskus obremenitve št. 3 (za vrata, ki se odpirajo v navpični smeri)
- 6.1.3.1 Noben primarni zaskočni sistem vrat se ne sme premakniti iz lege popolnega zapiranja, če nanj deluje navpična sila 9 000 N v smeri osi tečajnega sornika.

- 6.1.4 Vztrajnostna sila
- Vsak primarni in pomožni zaskočni sistem vrat mora izpolnjevati dinamične zahteve iz odstavkov 6.1.4.1 in 6.1.4.2 ali zahteve v zvezi z izračunom vztrajnostne sile iz odstavka 6.1.4.3.
- 6.1.4.1 Pri preskusu iz odstavka 7.1.1.2 se noben primarni in pomožni zaskočni sistem na vratih s tečaji, vključno s ključavnico in mehanizmom za aktiviranje, pri izklopljeni blokirni napravi ne sme premakniti iz lege popolnega zapiranja, če nanj deluje pospešek 30 g v smeri vzporedno z vzdolžno in prečno osjo vozila.
- 6.1.4.2 Pri preskusu iz odstavka 7.1.1.2 se noben primarni in pomožni zaskočni sistem na zadnjih vratih s tečaji, vključno s ključavnico in mehanizmom za aktiviranje, pri izklopljeni blokirni napravi ne sme premakniti iz lege popolnega zapiranja, če nanj deluje pospešek 30 g v smeri vzporedno z navpično osjo vozila.
- 6.1.4.3 Za vsak del ali podsklop je mogoče izračunati najmanjšo vztrajnostno silo v posamezni smeri. V skladu z odstavkom 7.1.1.2 mora skupna odpornost proti odpiranju zagotoviti, da zaskočni sistem vrat, če je pravilno vgrajen v vrata vozila, ostane v ustrezni legi zapiranja, če nanj deluje pospešek 30 g v smereh vozila iz odstavkov 6.1.4.1 in 6.1.4.2.
- 6.1.5 Tečaji vrat
- 6.1.5.1 Vsak sistem tečajev vrat mora:
- (a) držati vrata;
 - (b) vzdržati vzdolžno silo 11 000 N;
 - (c) vzdržati prečno silo 9 000 N;
 - (d) na vratih, ki se odpirajo v navpični smeri, vzdržati navpično silo 9 000 N.
- 6.1.5.2 Vsi preskusi, določeni v odstavku 6.1.5.1, se izvajajo v skladu z odstavkom 7.1.2.
- 6.1.5.3 Če se preskus izvaja le za posamezni tečaj znotraj sistema tečajev in ne za celotni sistem, mora tečaj vzdržati silo, ki je sorazmerna s skupnim številom tečajev v sistemu.
- 6.1.5.4 Stranska vrata z zadaj nameščenimi tečaji, ki jih je mogoče uporabljati ne glede na druga vrata, morajo:
- (a) onemogočiti delovanje notranje vratne kljuge, če je hitrost vozila večja ali enaka hitrosti 4 km/h, in
 - (b) biti opremljena z opozorilnim sistemom za zapiranje vrat.
- 6.2 Drsna stranska vrata
- 6.2.1 Preskus obremenitve št. 1
- 6.2.1.1 Pri preskusu iz odstavka 7.2.1.1 mora vsaj en zaskočni sistem vrat v legi popolnega zapiranja vzdržati silo 11 000 N v smeri pravokotno na sprednjo stran ključavnice.

- 6.2.1.2 Pri preskusu iz odstavka 7.2.1.1 mora primarni zaskočni sistem vrat v sekundarni legi zapiranja vzdržati silo 4 500 N v smeri iz odstavka 6.2.1.1.
- 6.2.2 Preskus obremenitve št. 2
- 6.2.2.1 Pri preskusu iz odstavka 7.2.1.1 mora vsaj en zaskočni sistem vrat v legi popolnega zapiranja vzdržati silo 9 000 N v smeri odpiranja viličnega zapaha in vzporedno s sprednjo stranjo ključavnice.
- 6.2.2.2 Pri preskusu iz odstavka 7.2.1.1 mora primarni zaskočni sistem vrat v sekundarni legi zapiranja vzdržati silo 4 500 N v smeri iz odstavka 6.2.2.1.
- 6.2.3 Vztrajnostna sila
- Vsak zaskočni sistem vrat, ki izpolnjuje zahteve iz odstavkov 6.2.1 in 6.2.2, mora izpolnjevati dinamične zahteve iz odstavka 6.2.3.1 ali zahteve v zvezi z izračunom vztrajnostne sile iz odstavka 6.2.3.2.
- 6.2.3.1 Pri preskusu iz odstavka 7.2.1.2 se zaskočni sistem vrat, vključno s ključavnico in mehanizmom za aktiviranje, pri izklopljeni blokirni napravi ne sme premakniti iz lege popolnega zapiranja, če nanj deluje pospešek 30 g v smeri vzporedno z vzdolžno in prečno osjo vozila.
- 6.2.3.2 Za vsak del ali podsklop je mogoče izračunati najmanjšo vztrajnostno silo. V skladu z odstavkom 7.2.1.2 mora skupna odpornost proti odpiranju zagotoviti, da zaskočni sistem vrat, če je pravilno vgrajen v vrata vozila, ostane v ustrezni legi zapiranja, če nanj deluje pospešek 30 g v smereh vozila iz odstavka 6.2.1 ali 6.2.2.
- 6.2.4 Sistem vrat
- 6.2.4.1 Pri preskusu iz odstavka 7.2.2 se drsni sistem ali drugi podporni elementi za vsaka drsna vrata v legi popolnega zapiranja ne smejo ločiti od vratnega okvirja, če na vrata deluje skupna sila 18 000 N v smeri prečne osi vozila.
- 6.2.4.2 Pri preskusu iz odstavka 7.2.2 drsna vrata ne izpolnjujejo te zahteve, če:
- 6.2.4.2.1 pride do razmikanja, ki med delovanjem potrebne sile krogli s premerom 100 mm omogoča neoviran prehod iz notranjosti vozila v njeno zunanost, ali
- 6.2.4.2.2 se ena od naprav za delovanje sile premakne za skupno 300 mm.
- 6.3 Blokirne naprave
- 6.3.1 Vsaka vrata morajo biti opremljena vsaj z eno blokirno napravo, ki vklopljena preprečuje delovanje zunanje vratne kljuge ali druge zunanje naprave za odklepanje ključavnice ter ima napravo za upravljanje in odklepanje/zaklepanje vrat nameščeno znotraj vozila.
- 6.3.2 Zadnja stranska vrata
- Vsaka zadnja stranska vrata morajo biti opremljena vsaj z eno blokirno napravo, ki vklopljena preprečuje delovanje notranje vratne kljuge ali druge notranje naprave za odklepanje ključavnice ter zahteva ločena dejanja za odklepanje vrat in upravljanje notranje vratne kljuge ali druge notranje naprave za odklepanje ključavnice.

- 6.3.2.1 Blokirna naprava je lahko:
- (a) blokirni sistem za varnost otrok ali
 - (b) naprava za odklepanje/zaklepanje vrat, nameščena znotraj vozila in zlahka dostopna vozniku vozila ali potniku, ki sedi poleg vrat.
- 6.3.2.2 Oba sistema iz točk (a) in (b) odstavka 6.3.2.1 morata biti dovoljena kot dodaten element za zaklepanje.
- 6.3.3 Zadnja vrata
- Vsaka zadnja vrata, opremljena z notranjo vratno kljuko ali drugo notranjo napravo za odklepanje ključavnice, morajo biti opremljena vsaj z eno blokirno napravo znotraj vozila, ki ob vklopu preprečuje delovanje notranje vratne kljuke ali druge notranje naprave za odklepanje ključavnice ter zahteva ločena dejanja za odklepanje vrat in upravljanje notranje vratne kljuke ali druge notranje naprave za odklepanje ključavnice.
7. PRESKUSNI POSTOPKI
- 7.1 Vrata s tečaji
- 7.1.1 Ključavnice vrat
- 7.1.1.1 Preskusi obremenitve št. 1, 2 in 3 – delovanje sile
- Skladnost z odstavki 6.1.1, 6.1.2 in 6.1.3 je prikazana v skladu s Prilogo 3.
- 7.1.1.2 Delovanje vztrajnostne sile
- Skladnost z odstavkom 6.1.4 je prikazana v skladu s Prilogo 4.
- 7.1.2 Tečaji vrat
- Skladnost z odstavkom 6.1.5 je prikazana v skladu s Prilogo 5.
- 7.2 Drsna stranska vrata
- 7.2.1 Ključavnice vrat
- 7.2.1.1 Preskusa obremenitve št. 1 in 2 – delovanje sile
- Skladnost z odstavkoma 6.2.1 in 6.2.2 je prikazana v skladu s Prilogo 3.
- 7.2.1.2 Delovanje vztrajnostne sile
- Skladnost z odstavkom 6.2.3 je prikazana v skladu s Prilogo 4.
- 7.2.2 Sistem vrat
- Skladnost z odstavkom 6.2.4 je prikazana v skladu s Prilogo 6.
8. SPREMEMBE IN RAZŠIRITEV HOMOLOGACIJE TIPA VOZILA
- 8.1 Vsaka sprememba tipa vozila se sporoči upravnemu organu, ki je podelil homologacijo tipa vozila. Organ lahko potem:
- 8.1.1 meni, da spremembe verjetno ne bodo imele znatnih škodljivih učinkov in da vozilo v vsakem primeru še vedno izpolnjuje zahteve, ali
- 8.1.2 od tehnične službe, ki izvaja preskuse, zahteva dodatno poročilo o preskusu.

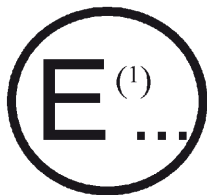
- 8.1.3 Pristojni organ, ki izda razširitev homologacije, dodeli serijsko številko vsakemu sporočilu, ki se sestavi za tako razširitev.
- 8.2 Potrditev ali zavrnitev homologacije se z navedbo sprememb po postopku iz odstavka 4.3 zgoraj sporoči pogodbenicam Sporazuma, ki uporabljajo ta pravilnik.
9. SKLADNOST PROIZVODNJE
- 9.1 Vsako vozilo, ki ima nameščeno homologacijsko oznako v skladu s tem pravilnikom, mora biti glede na elemente, ki vplivajo na spremembo lastnosti ključavnic in tečajev vrat ali načina njihove namestitve, skladno s homologiranim tipom vozila.
- 9.2 Za preverjanje skladnosti iz odstavka 9.1 zgoraj se mora izvesti zadostno število naključnih pregledov serijsko proizvedenih vozil, ki imajo nameščeno homologacijsko oznako v skladu s tem pravilnikom.
- 9.3 Praviloma morajo biti navedeni pregledi omejeni na opravljanje meritev. Vendar se po potrebi za ključavnice in tečaje vrat opravijo preskusi iz odstavkov 5.2 in 5.3 zgoraj, ki jih izbere tehnična služba, ki opravlja homologacijske preskuse.
10. KAZNI ZA NESKLADNOST PROIZVODNJE
- 10.1 Homologacija, podeljena za tip vozila v skladu s tem pravilnikom, se lahko prekliče, če niso izpolnjene zahteve iz odstavka 9.1 zgoraj ali če navedene ključavnice in tečaji vrat ne opravijo uspešno preskusov iz odstavka 9.2 zgoraj.
- 10.2 Če pogodbenica Sporazuma, ki uporablja ta pravilnik, prekliče homologacijo, ki jo je podelila, o tem takoj obvesti druge pogodbenice Sporazuma, ki uporabljajo ta pravilnik, z izvodom homologacijskega certifikata, na koncu katerega je s podpisom in datumom z velikimi črkami napisano „HOMOLOGACIJA PREKLICANA“.
11. DOKONČNA PREKINITEV PROIZVODNJE
- Če imetnik homologacije povsem preneha proizvajati tip vozila v skladu s tem pravilnikom, o tem obvesti organ, ki je podelil homologacijo. Organ ob prejemu ustreznega sporočila obvesti druge pogodbenice Sporazuma, ki uporabljajo ta pravilnik, z izvodom homologacijskega certifikata, na koncu katerega je s podpisom in datumom z velikimi črkami napisano „PREKINITEV PROIZVODNJE“.
12. IMENA IN NASLOVI TEHNIČNIH SLUŽB, KI IZVAJAJO HOMOLOGACIJSKE PRESKUSE, TER UPRAVNIH ORGANOV
- Pogodbenice Sporazuma, ki uporabljajo ta pravilnik, sekretariatu Združenih narodov sporočijo imena in naslove tehničnih služb, ki izvajajo homologacijske preskuse, ter upravnih organov, ki podelijo homologacijo in ki se jim pošljejo obrazci, izdani v drugih državah, ki potrjujejo podelitev, zavrnitev ali preklic homologacije.
13. PREHODNE DOLOČBE
- 13.1 Od uradnega začetka veljavnosti sprememb 03 nobena pogodbenica, ki uporablja ta pravilnik, ne sme zavrniti podelitve homologacije v skladu s tem pravilnikom, kot je bil spremenjen s spremembami 03.
- 13.2 Do 12. avgusta 2012 pogodbenice, ki uporabljajo ta pravilnik, še naprej podeljujejo homologacije tistim tipom vozil, ki izpolnjujejo zahteve iz tega pravilnika, kot je bil spremenjen s prejšnjimi spremembami.

- 13.3 Od 12. avgusta 2012 pogodbenice, ki uporabljajo ta pravilnik, podelijo homologacije le, če tip vozila, ki je v homologacijskem postopku, izpolnjuje zahteve iz tega pravilnika, kot je bil spremenjen s spremembami 03.
- 13.4 Nobena pogodbenica, ki uporablja ta pravilnik, ne sme zavrniti nacionalne ali regionalne homologacije tipa vozila, homologiranega v skladu s spremembami 03 tega pravilnika.
- 13.5 Do 12. avgusta 2012 nobena pogodbenica, ki uporablja ta pravilnik, ne sme zavrniti nacionalne ali regionalne homologacije tipa vozila, homologiranega v skladu s prejšnjimi spremembami tega pravilnika.
- 13.6 Od 12. avgusta 2012 lahko pogodbenice, ki uporabljajo ta pravilnik, zavrnejo prvo nacionalno ali regionalno registracijo (začetek uporabe) vozila, ki ne izpolnjuje zahtev iz sprememb 03 tega pravilnika.
- 13.7 Od 12. avgusta 2012 homologacije v skladu s tem pravilnikom niso več veljavne; to ne velja za tipe vozil, ki izpolnjujejo zahteve iz tega pravilnika, kot je bil spremenjen s spremembami 03.
-

PRILOGA 1

SPOROČILO

(Največji format: A4 (210 × 297 mm))



Ime homologacijskega organa:

.....

.....

.....

Sporočilo o ⁽²⁾:

- homologaciji
- zavrnitvi homologacije
- razširitvi homologacije
- preklicani homologaciji
- dokončni prekinitvi proizvodnje

tipa vozila glede na trdnost ključavnic in tečajev vrat v skladu s Pravilnikom št. 11.

Št. homologacije:

1. Blagovna znamka motornega vozila:
2. Tip vozila:
3. Ime in naslov proizvajalca:
4. Ime in naslov zastopnika proizvajalca (po potrebi):
5. Vozilo predloženo v homologacijo dne:
6. Tehnična služba, ki izvaja homologacijske preskuse:
7. Datum poročila o preskusu:
8. Številka poročila o preskusu:
9. Opombe:
tip vozila s številom vrat
(limuzina z dvojimi ali štirimi vrati – karavan s štirimi vrati
10. Mesto homologacijske oznake:
11. Razlogi za razširitev (po potrebi):
12. Homologacija se podeli/zavrne/razširi/prekliče: ⁽²⁾
13. Kraj:
14. Datum:
15. Podpis:
16. Temu sporočilu je priložen seznam dokumentov, shranjen pri upravnem organu, ki je podelil homologacijo, in se lahko dobi na zahtevo.

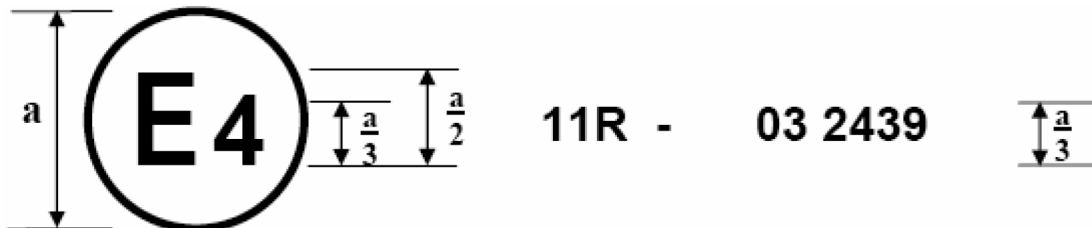
⁽¹⁾ Številčna oznaka države, ki je podelila/razširila/zavrnila/preklicala homologacijo.⁽²⁾ Neustrezno črtati.

PRILOGA 2

HOMOLOGACIJSKE OZNAKE

VZOREC A

(glej odstavek 4.4 tega pravilnika)

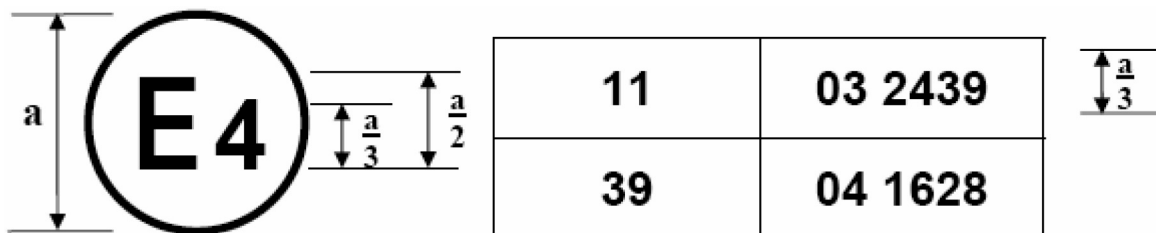


a = 8 mm min.

Zgornja homologacijska oznaka, nameščena na vozilo, pomeni, da je bil zadevni tip vozila glede na trdnost ključavnic in tečajev vrat homologiran na Nizozemskem (E 4) v skladu s Pravilnikom št. 11 pod homologacijsko številko 032439. Prvi dve števki homologacijske številke pomenita, da je bila homologacija podeljena v skladu z zahtevami iz Pravilnika št. 11, kot je bil spremenjen s spremembami 03.

VZOREC B

(glej odstavek 4.5 tega pravilnika)



a = 8 mm min.

Zgornja homologacijska oznaka, nameščena na vozilo, pomeni, da je bil zadevni tip vozila homologiran na Nizozemskem (E 4) v skladu s Pravilnikom št. 11, kot je bil spremenjen s spremembami 03, in Pravilnikom št. 39, kot je bil spremenjen s spremembami 04 ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Druga številka je navedena le kot primer.

PRILOGA 3

PRESKUSI OBREMENTIVE KLJUČAVNIC ŠT. 1, 2 IN 3 – DELOVANJE SILE

1. NAMEN

Ti preskusi so namenjeni vzpostavitvi minimalnih zahtev glede zmogljivosti ter preskusnih postopkov za ocenjevanje in preskušanje zaskočnih sistemov v vratih vozil glede na njihovo odpornost proti silam v smereh pravokotno na sprednjo stran ključavnice in vzporedno s sprednjo stranjo ključavnice v smeri odpiranja viličnega zapaha. Pri vratih, ki se odpirajo v navpični smeri, so preskusi namenjeni tudi vzpostavitvi minimalnih zahtev glede zmogljivosti in preskusnega postopka za ocenjevanje primarnega zaskočnega sistema v smeri pravokotno na prvi dve smeri. Primarni zaskočni sistemi vrat morajo biti sposobni vzdržati delovanje sil v legi popolnega zapiranja in sekundarni legi zapiranja, medtem ko morajo biti pomožni in drugi zaskočni sistemi vrat na ravneh, ki so določene za lego popolnega zapiranja, sposobni vzdržati delovanje sil v smereh pravokotno na sprednjo stran ključavnice in vzporedno s sprednjo stranjo ključavnice v smeri odpiranja viličnega zapaha.

2. PRESKUS

2.1 Preskus obremenitve št. 1

2.1.1 Oprema: natezno preskuševalno ogrodje (glej sliko 3-1)

2.1.2 Postopki

2.1.2.1 Lega popolnega zapiranja

2.1.2.1.1 Pričvrstite preskuševalno ogrodje na namestitvene elemente ključavnice in zapirala. Poravnajte ogrodje v smeri zaklepanja, ki je vzporedna s spojem ogrodja. Namestite preskuševalno ogrodje s ključavnico in zapiralom v legi popolnega zapiranja na preskusno napravo.

2.1.2.1.2 Namestite uteži tako, da se doseže sila 900 N za premik ključavnice in zapirala v smeri odpiranja vrat.

2.1.2.1.3 Uporabite preskusno silo v smeri iz odstavka 6.1.1 tega pravilnika in slike 3-4 s hitrostjo, ki ne presega 5 mm/min, dokler ni dosežena potrebna sila. Evidentirajte največjo doseženo silo.

2.1.2.2 Sekundarna lega zapiranja

2.1.2.2.1 Pričvrstite preskuševalno ogrodje na namestitvene elemente ključavnice in zapirala. Poravnajte ogrodje v smeri zaklepanja, ki je vzporedna s spojem ogrodja. Namestite preskuševalno ogrodje s ključavnico in zapiralom v sekundarni legi zapiranja na preskusno napravo.

2.1.2.2.2 Namestite uteži s silo 900 N, da bi premaknili ključavnico in zapiralo v smeri odpiranja vrat.

2.1.2.2.3 Uporabite preskusno silo v smeri iz odstavka 6.1.1 tega pravilnika in slike 3-4 s hitrostjo, ki ne presega 5 mm/min, dokler ni dosežena potrebna sila. Evidentirajte največjo doseženo silo.

2.1.2.2.4 Preskusna plošča, na katero je nameščena ključavnica vrat, bo opremljena z zapiralno konfiguracijo, podobno tisti, v kateri bo ključavnica vrat nameščena na običajnih vratih vozila.

2.2 Preskus obremenitve št. 2

2.2.1 Oprema: natezno preskuševalno ogrodje (glej sliko 3-2)

2.2.2 Postopki

2.2.2.1 Lega popolnega zapiranja

2.2.2.1.1 Pričvrstite preskuševalno ogrodje na namestitvene elemente ključavnice in zapirala. Namestite preskuševalno ogrodje s ključavnico in zapiralom v legi popolnega zapiranja na preskusno napravo.

2.2.2.1.2 Uporabite preskusno silo v smeri iz odstavka 6.1.2 tega pravilnika in slike 3-4 s hitrostjo, ki ne presega 5 mm/min, dokler ni dosežena potrebna sila. Evidentirajte največjo doseženo silo.

2.2.2.2 Sekundarna lega zapiranja

2.2.2.2.1 Pričvrstite preskuševalno ogrodje na namestitvene elemente ključavnice in zapirala. Namestite preskuševalno ogrodje s ključavnico in zapiralom v sekundarni legi zapiranja na preskusno napravo.

2.2.2.2.2 Uporabite preskusno silo v smeri iz odstavka 6.1.2 tega pravilnika in slike 3-4 s hitrostjo, ki ne presega 5 mm/min, dokler ni dosežena potrebna sila. Evidentirajte največjo doseženo silo.

2.3 Preskus obremenitve št. 3 (za vrata, ki se odpirajo v navpični smeri)

2.3.1 Oprema: natezno preskuševalno ogrodje (glej sliko 3-3)

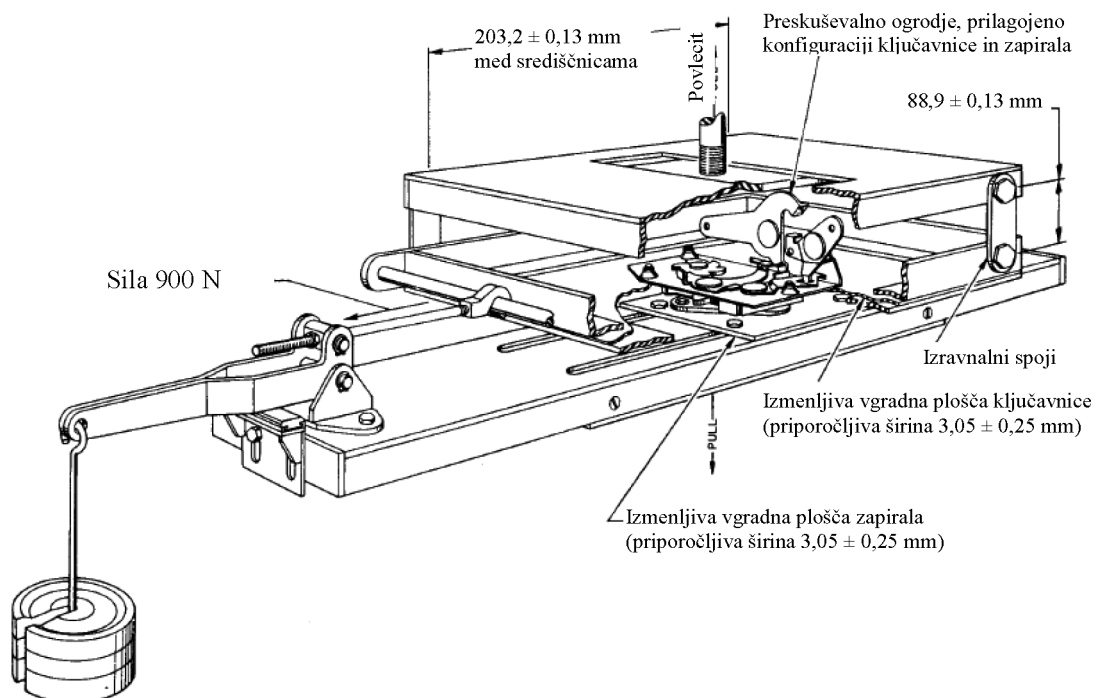
2.3.2 Postopek

2.3.2.1 Pričvrstite preskuševalno ogrodje na namestitvene elemente ključavnice in zapirala. Namestite preskuševalno ogrodje s ključavnico in zapiralom v legi popolnega zapiranja na preskusno napravo.

2.3.2.2 Uporabite preskusno silo v smeri iz odstavka 6.1.3 tega pravilnika in slike 3-4 s hitrostjo, ki ne presega 5 mm/min, dokler ni dosežena potrebna sila. Evidentirajte največjo doseženo silo.

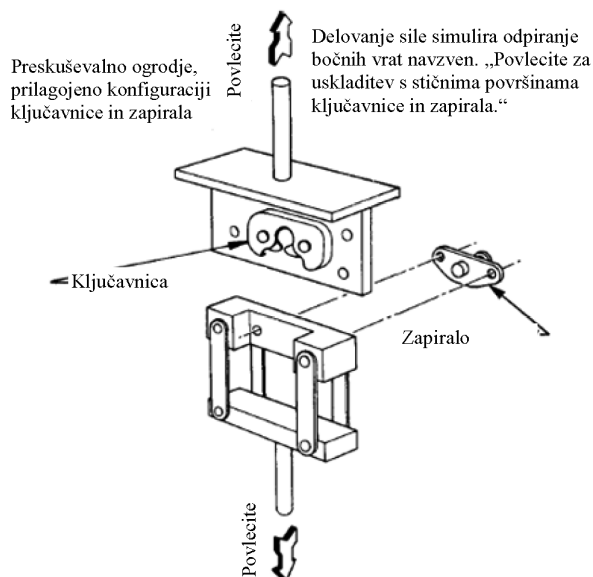
Slika 3-1

Ključavnica vrat – natezno preskuševalno ogrodje za preskus obremenitve št. 1



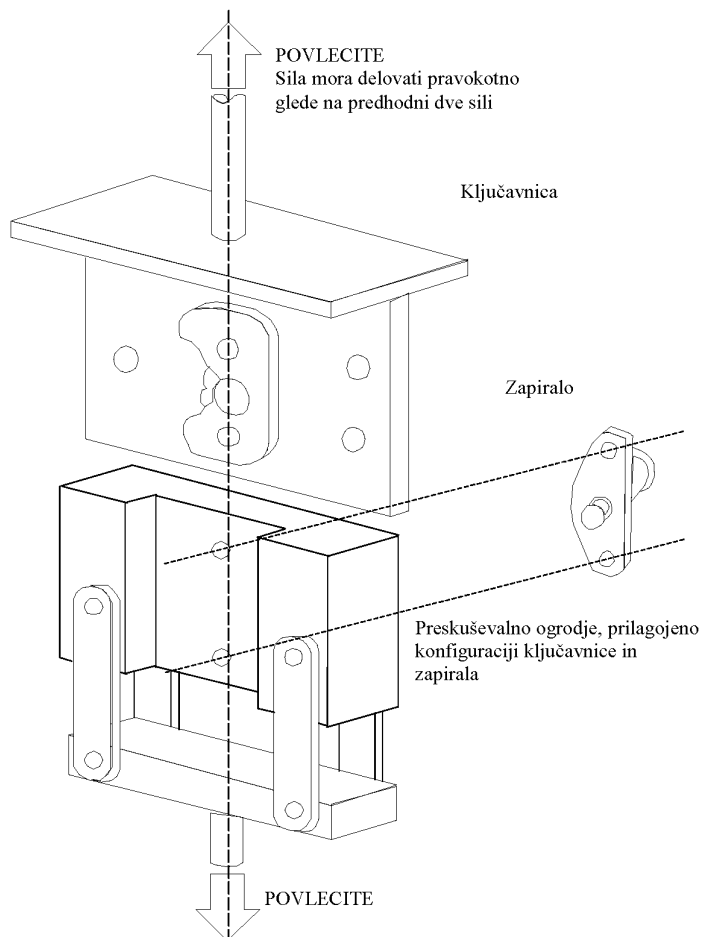
Slika 3-2

Ključavnica vrat – natezno preskuševalno ogrodje za preskus obremenitve št. 2



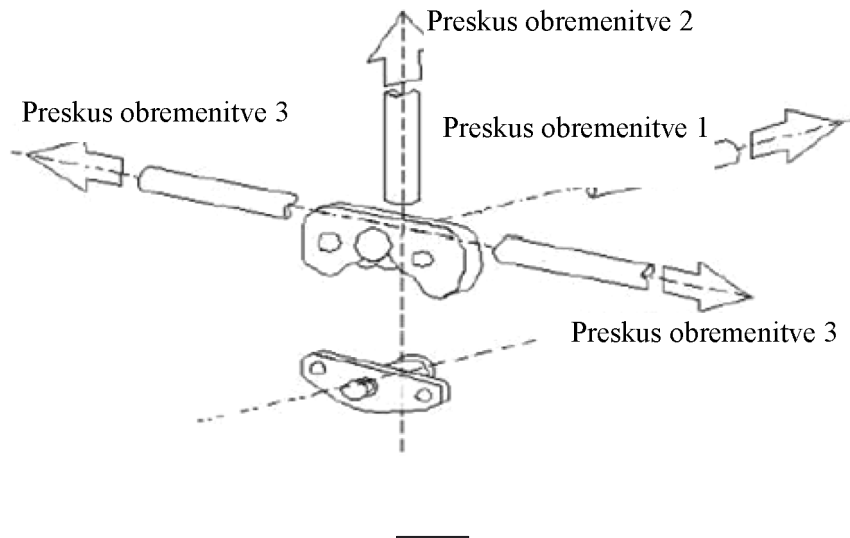
Slika 3-3

Ključavnica vrat – natezno preskuševalno ogrodje za preskus obremenitve št. 3 (velja za vrata, ki se odpirajo v navpični smeri)



Slika 3-4

Smeri sile pri statičnih preskusih obremenitve



PRILOGA 4

VZTRAJNOSTNI PRESKUSNI POSTOPKI

1. NAMEN

Določiti odpornost zaskočnega sistema vozila proti vztrajnostni sili z matematično analizo sestavnih delov v njihovem odnosu do vozila ali z ocenjevanjem z uporabo dinamičnega preskusa.
2. PRESKUSNI POSTOPKI
 - 2.1 Možnost 1 – izračun
 - 2.1.1 Postopek, ki je opisan v tej prilogi, omogoča analitično določanje odpornosti zaskočnega sistema vrat proti vztrajnostni sili. Vzmetne sile so povprečje najmanjšega vzmetnega učinka v nameščenem položaju in najmanjšega vzmetnega učinka v sproščenem položaju. Učinki trenja in potrebno delo niso vključeni v izračune. Tudi težnostna sila, ki deluje na dele, se lahko izključi, če ovira odpiranje. Te izključitve iz izračunov so dopustne, ker pomenijo dodatne dejavnike varnosti.
 - 2.1.2 Upoštevanje delov pri izračunu – za vsak del ali podsklop je mogoče izračunati najmanjšo vztrajnostno silo v posamezni smeri. Skupna odpornost proti odpiranju mora zagotoviti, da zaskočni sistem vrat (če je pravilno vgrajen v vrata vozila) ostane v legi zapiranja, če nanj deluje pospešek 30 g v katero koli smer. Slika 4-1 je primer delov in kombinacij delov, ki jih je treba upoštevati.
 - 2.2 Možnost 2 – dinamični preskus celotnega vozila
 - 2.2.1 Preskusna oprema
 - 2.2.1.1 Naprava za pospeševanje (ali zmanjševanje) hitrosti
 - 2.2.1.2 Eno od naslednjih vozil:
 - 2.2.1.2.1 celotno vozilo, vključno vsaj z vrati, ključavnicami, zunanji vrtnimi kljukami z mehansko ključavnico, notranji ročicami za odpiranje vrat, blokirnimi napravami, notranjo opremo in tesnili;
 - 2.2.1.2.2 gola karoserija vozila (tj. okvir vozila, vrata in drugi deli za zadržanje vrat), vključno vsaj z vrati, ključavnicami, zunanji vrtnimi kljukami z mehansko ključavnico, notranji ročicami za odpiranje vrat in blokirnimi napravami.
 - 2.2.1.3 Naprava ali sredstvo za evidentiranje odpiranja vrat
 - 2.2.1.4 Oprema za merjenje in evidentiranje pospeškov
 - 2.2.2 Nastavitev preskusa
 - 2.2.2.1 Trdno pričvrstite vozilo ali golo karoserijo na napravo, ki bo ob pospešku zagotovila, da so vse točke na krivulji impulzov trčenja znotraj območja iz preglednice 4-1 in slike 4-2.
 - 2.2.2.2 Vrata so lahko privezana, da se zaščiti oprema za evidentiranje odpiranja vrat.
 - 2.2.2.3 Namestite opremo za evidentiranje odpiranja vrat.
 - 2.2.2.4 Zaprite vrata, ki se preskušajo, in zagotovite, da so ključavnice vrat v legi popolnega zapiranja, da so vrata odklenjena in da so vsa okna, če so montirana, zaprta.
 - 2.2.3 Smeri pri preskusu (glej sliko 4-3)
 - 2.2.3.1 Vzdolžna nastavitev št. 1: postavite vozilo ali golo karoserijo tako, da je vzdolžna os poravnana z osjo naprave za pospeševanje, tako da simulira čelno trčenje.

- 2.2.3.2 Vzдолžna nastavitev št. 2: postavite vozilo ali golo karoserijo tako, da je vzdolžna os poravnana z osjo naprave za pospeševanje in simulira trčenje od zadaj.
- 2.2.3.3 Prečna nastavitev št. 1: postavite vozilo ali golo karoserijo tako, da je prečna os poravnana z osjo naprave za pospeševanje in simulira trčenje na voznikovi strani.
- 2.2.3.4 Prečna nastavitev št. 2 (le za vozila, ki imajo različno razporeditev vrat na vsaki strani): postavite vozilo ali golo karoserijo tako, da je prečna os poravnana z osjo naprave za pospeševanje in simulira stransko trčenje v smeri, ki je nasprotna smeri iz odstavka 2.2.3.3 te priloge.
- 2.3 Možnost 3 – dinamični preskus vrat
 - 2.3.1 Preskusna oprema
 - 2.3.1.1 Deli vrat, vključno vsaj s ključavnicami, zunanji vratnimi kljukami z mehansko ključavnico, notranjimi ročicami za odpiranje vrat in blokirnimi napravami
 - 2.3.1.2 Preskuševalno ogrodje za namestitve vrat
 - 2.3.1.3 Naprava za pospeševanje (ali zmanjševanje) hitrosti
 - 2.3.1.4 Jermen
 - 2.3.1.5 Naprava ali sredstvo za evidentiranje odpiranja vrat
 - 2.3.1.6 Oprema za merjenje in evidentiranje pospeškov
 - 2.3.2 Nastavitev preskusa
 - 2.3.2.1 Namestite posamezne dele vrat ali vse dele skupaj na preskuševalno ogrodje. Vsaka vrata in zapiralo morajo biti nameščena tako, da ustrezajo svoji usmerjenosti na vozilu in smeri, ki je potrebna pri preskusih vztrajnostne sile (odstavek 2.3.3 te priloge).
 - 2.3.2.2 Namestite preskuševalno ogrodje na napravo za pospeševanje.
 - 2.3.2.3 Namestite opremo za evidentiranje odpiranja vrat.
 - 2.3.2.4 Zagotovite, da je ključavnica vrat v legi popolnega zapiranja, da so vrata privezana in odklenjena ter da je okno, če je montirano, zaprto.
 - 2.3.3 Smeri pri preskusu (glej sliko 4-3)
 - 2.3.3.1 Vzдолžna nastavitev št. 1: usmerite podsisteme vrat na napravi za pospeševanje v smeri čelnega trčenja.
 - 2.3.3.2 Vzдолžna nastavitev št. 2: usmerite podsisteme vrat na napravi za pospeševanje v smeri trčenja od zadaj.
 - 2.3.3.3 Prečna nastavitev št. 1: usmerite podsisteme vrat na napravi za pospeševanje v smeri trčenja na voznikovi strani.
 - 2.3.3.4 Prečna nastavitev št. 2: usmerite podsisteme vrat na napravi za pospeševanje v smeri, ki je nasprotna smeri iz odstavka 2.3.3.3 te priloge.
 - 2.3.3.5 Navpična nastavitev št. 1 (za vrata, ki se odpirajo v navpični smeri): usmerite podsisteme vrat na napravi za pospeševanje tako, da je navpična os (pri namestitvi na vozilo) poravnana z osjo naprave za pospeševanje, tako da simulira trčenje s prevračanjem, pri katerem sila deluje v smeri z zgornje strani vrat (ko so nameščena na vozilo) proti spodnji.

- 2.3.3.6 Navpična nastavitev št. 2 (za vrata, ki se odpirajo v navpični smeri): usmerite podsisteme vrat na napravi za pospeševanje tako, da je navpična os (pri namestitvi na vozilo) poravnana z osjo naprave za pospeševanje, tako da simulira trčenje s prevračanjem, pri katerem sila deluje v smeri, ki je nasprotna smeri iz odstavka 2.3.3.5 te priloge.
- 2.4 Preskus za možnosti 2 in 3
- 2.4.1 Najmanjša stopnja pospeška 30 g se ohranja za najmanj 30 ms, pri čemer mora pospešek ostati znotraj območja impulzov, kot je navedeno v preglednici 4-1 in grafično prikazano na sliki 4-2.
- 2.4.2 Pospešujte preskuševalna ogrodja v naslednjih smereh:
- 2.4.2.1 Za preskuse za možnost 2:
- 2.4.2.1.1 v smeri iz odstavka 2.2.3.1 te priloge;
- 2.4.2.1.2 v smeri iz odstavka 2.2.3.2 te priloge;
- 2.4.2.1.3 v smeri iz odstavka 2.2.3.3 te priloge;
- 2.4.2.1.4 v smeri iz odstavka 2.2.3.4 te priloge.
- 2.4.2.2 Za preskuse za možnost 3:
- 2.4.2.2.1 v smeri iz odstavka 2.3.3.1 te priloge;
- 2.4.2.2.2 v smeri iz odstavka 2.3.3.2 te priloge;
- 2.4.2.2.3 v smeri iz odstavka 2.3.3.3 te priloge;
- 2.4.2.2.4 v smeri iz odstavka 2.3.3.4 te priloge;
- 2.4.2.2.5 v smeri iz odstavka 2.3.3.5 te priloge;
- 2.4.2.2.6 v smeri iz odstavka 2.3.3.6 te priloge.
- 2.4.3 Če impulz pospeševanja kadar koli preseže 36 g in so preskusne zahteve izpolnjene, se preskus šteje za veljavnega.
- 2.4.4 Preverite, ali se vrata med preskusom niso odprla in zaprla.

Slika 4-1

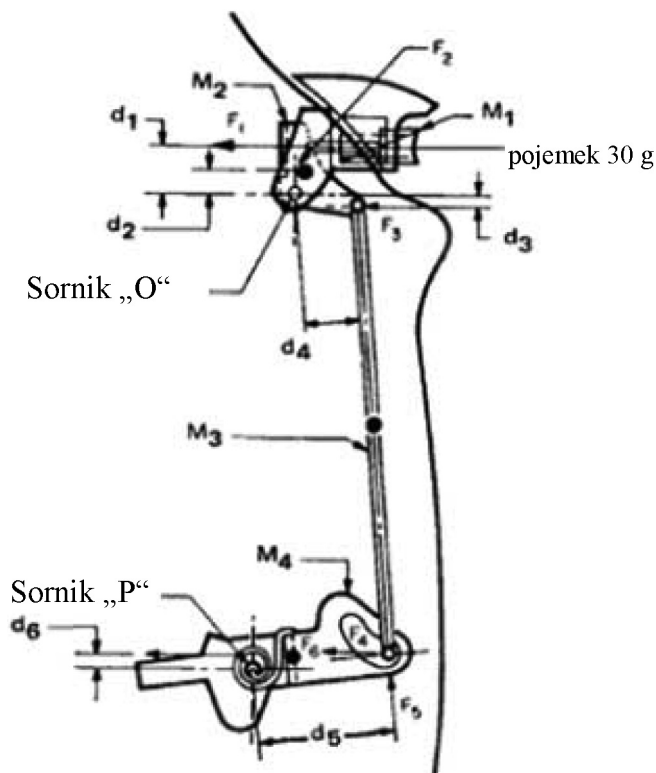
Vztrajnostna sila – primer izračuna

Podatki:

Zaskočni sistem vrat, na katerega deluje pospešek 30 g

Povprečna vzmetna sila pritisknega gumba = 0,459 kgf

Vrtilni moment zaskočne vzmeti = 0,0459 kgf m

 $a = 30 \text{ g (m/s}^2\text{)}$ $F = ma = m \times 30 \text{ g} = m \times 294,2$ $M_1 = 0,0163 \text{ kg}$ $M_2 = 0,0227 \text{ kg}$ $M_3 = 0,0122 \text{ kg}$ $M_4 = 0,0422 \text{ kg}$ $d_1 = 31,50 \text{ mm}$ $d_2 = 10,67 \text{ mm}$ $d_3 = 4,83 \text{ mm}$ $d_4 = 31,50 \text{ mm}$ $d_5 = 37,59 \text{ mm}$ $d_6 = 1,90 \text{ mm}$ 

● pomeni težišče dela

$$F_1 = M_1 \times a - \text{povprečna sila na vzmet gumba} = (0,0163 \text{ kg} \times 30 \text{ g}) - 0,459 \text{ kgf} = 0,03 \text{ kg f}$$

$$F_2 = M_2 \times a = 0,0227 \text{ kg} \times 30 \text{ g} = 0,681 \text{ kgf}$$

$$F_3 = M_3/2 \times a = 0,0122 \text{ kg}/2 \times 30 \text{ g} = 0,183 \text{ kgf}$$

$$\begin{aligned} \Sigma M_o &= F_1 \times d_1 + F_2 \times d_2 - F_3 \times d_3 \\ &= 0,03 \times 31,5 + 0,681 \times 10,67 - 0,183 \times 4,83 \\ &= 7,33 \text{ kgf mm} \end{aligned}$$

$$F_5 = M_o/d_4 = 7,33/31,5 = 0,2328 \text{ kgf}$$

$$F_6 = M_4 \times a = 0,0422 \text{ kg} \times 30 \text{ g} = 1,266 \text{ kgf}$$

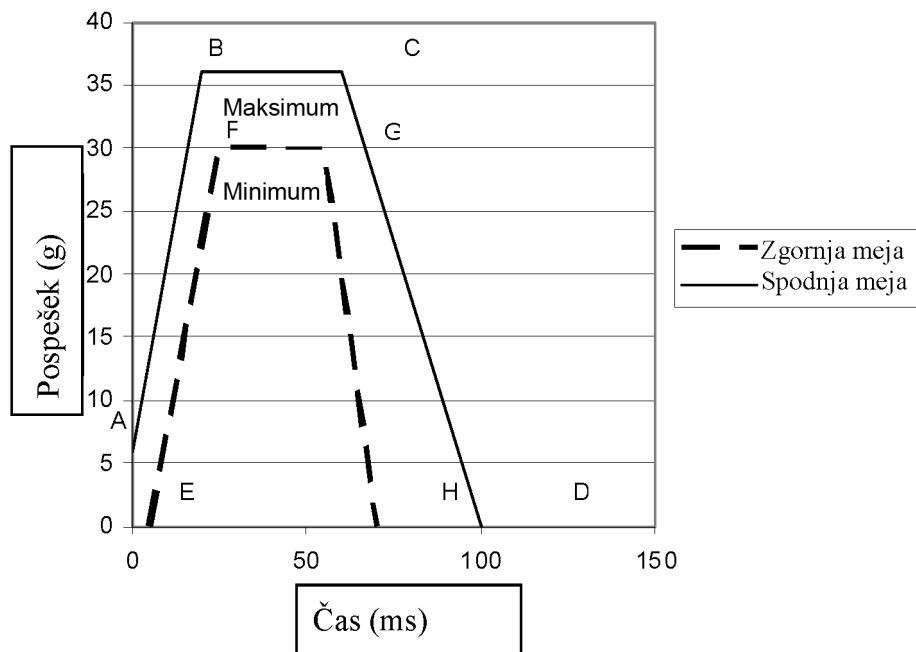
$$\begin{aligned} \Sigma M_o &= \text{vrtilni moment zaskočne vzmeti} - (F_5 d_5 + F_6 d_6)/1\,000 \\ &= 0,0459 - (0,2328 \times 37,59 + 1,266 \times 1,9)/1\,000 \\ &= 0,0347 \text{ kgf m} \end{aligned}$$

Preglednica 4-1

Območje impulzov pospeševanja

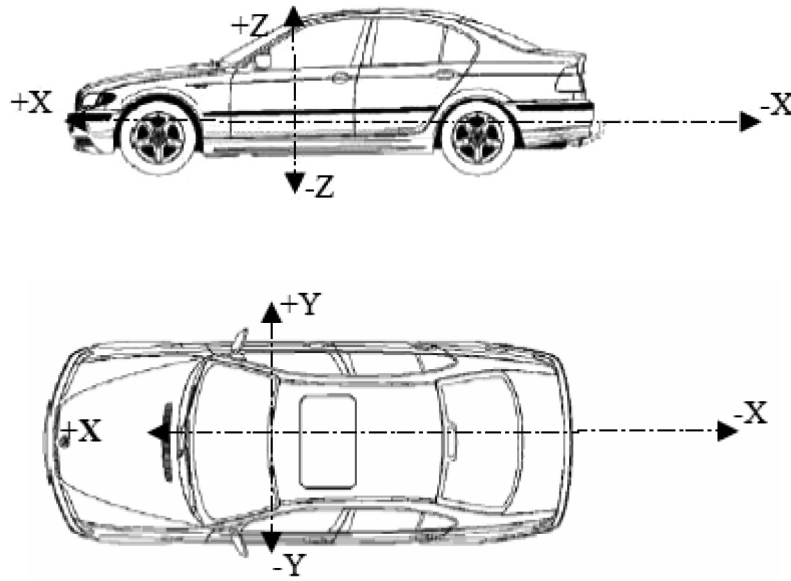
Zgornja meja			Spodnja meja		
Točka	Čas (ms)	Pospešek (g)	Točka	Čas (ms)	Pospešek (g)
A	0	6	E	5	0
B	20	36	F	25	30
C	60	36	G	55	30
D	100	0	H	70	0

Preglednica 4-2

Impulzi pospeševanja**Območje med krivuljama pospeška**

Slika 4-3

Referenčni sistem koordinat vozila za vztrajnostne preskuse



X = vzdolžna smer
Y = prečna smer
Z = navpična smer

PRILOGA 5

PRESKUSNI POSTOPEK ZA TEČAJE

1. NAMEN

Ti preskusi se izvajajo za določanje odpornosti sistema tečajev vozila proti preskusnim silam:

(a) v vzdolžni in prečni smeri in

(b) navpični smeri vozila za vrata, ki se odpirajo v navpični smeri.

2. PRESKUSNI POSTOPEK

2.1 Sistem več tečajev

2.1.1 Preskus vzdolžne obremenitve

2.1.1.1 Oprema

2.1.1.1.1 Natezno preskuševalno ogrodje

2.1.1.1.2 Običajno statično preskuševalno ogrodje je prikazano na sliki 5-1.

2.1.1.2 Postopek

2.1.1.2.1 Pričvrstite sistem tečajev na namestitvene elemente preskuševalnega ogrodja. Položaj tečajev mora simulirati položaj vozila (s povsem zaprtimi vrati) glede na središnico tečajev. Za preskusne namene se razdalja med skrajnim koncem enega tečaja v sistemu in skrajnim koncem drugega tečaja v sistemu določi na 406 ± 4 mm. Sila deluje na enaki razdalji med linearnim središčem zaklenjenih delov tečajnega sornika in skozi središnico tečajnega sornika v vzdolžni smeri vozila (glej sliko 5-2).

2.1.1.2.2 Uporabite preskusno silo s hitrostjo, ki ne presega 5 mm/min, dokler ni dosežena potrebna sila. Pri neuspešnem preskusu pride do odstopa enega od tečajev. Evidentirajte največjo doseženo silo.

2.1.2 Preskus prečne obremenitve

2.1.2.1 Oprema

2.1.2.1.1 Natezno preskuševalno ogrodje

2.1.2.1.2 Običajno statično preskuševalno ogrodje je prikazano na sliki 5-1.

2.1.2.2 Postopek

2.1.2.2.1 Pričvrstite sistem tečajev na namestitvene elemente preskuševalnega ogrodja. Položaj tečajev mora simulirati položaj vozila (s povsem zaprtimi vrati) glede na središnico tečajev. Za preskusne namene se razdalja med skrajnim koncem enega tečaja v sistemu in skrajnim nasprotnim koncem drugega tečaja v sistemu določi na 406 ± 4 mm. Sila deluje na enaki razdalji med linearnim središčem zaklenjenih delov tečajnega sornika in skozi središnico tečajnega sornika v prečni smeri vozila (glej sliko 5-2).

2.1.2.2.2 Uporabite preskusno silo s hitrostjo, ki ne presega 5 mm/min, dokler ni dosežena potrebna sila. Pri neuspešnem preskusu pride do odstopa enega od tečajev. Evidentirajte največjo doseženo silo.

2.1.3 Preskus navpične obremenitve (za vrata, ki se odpirajo v navpični smeri)

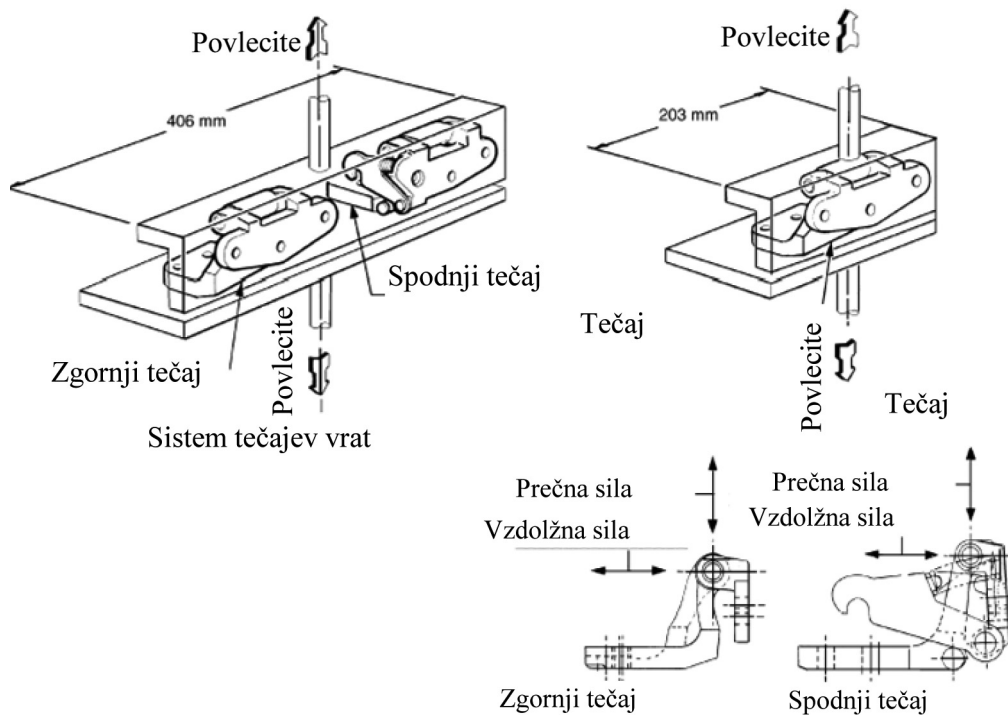
2.1.3.1 Oprema

2.1.3.1.1 Natezno preskuševalno ogrodje

- 2.1.3.1.2 Običajno statično preskuševalno ogrodje je prikazano na sliki 5-1.
- 2.1.3.2. Postopek
- 2.1.3.2.1 Pričvrstite sistem tečajev na namestitvene elemente preskuševalnega ogrodja. Položaj tečajev mora simulirati položaj vozila (s povsem zaprtimi vrati) glede na središnico tečajev. Za preskusne namene se razdalja med skrajnim koncem enega tečaja v sistemu in skrajnim nasprotnim koncem drugega tečaja v sistemu določi na 406 ± 4 mm. Sila deluje skozi središnico tečajnega sornika v smeri pravokotno na vzdolžno in prečno silo (glej sliko 5-2).
- 2.1.3.2.2 Uporabite preskusno silo s hitrostjo, ki ne presega 5 mm/min, dokler ni dosežena potrebna sila. Pri neuspešnem preskusu pride do odstopa enega od tečajev. Evidentirajte največjo doseženo silo.
- 2.2 Ocena posameznega tečaja: v nekaterih okoliščinah je treba morda preskusiti posamezne tečaje znotraj sistema tečajev. V takšnih primerih mora biti iz rezultatov preskusa posameznega tečaja v skladu s spodnjimi postopki razvidno, da so zahteve sistema iz odstavka 6.1.5.1 tega pravilnika izpolnjene. (Na primer, posamezen tečaj znotraj sistema dveh tečajev mora vzdržati 50 % obremenitve celotnega sistema.)
- 2.2.1 Preskusni postopki
- 2.2.1.1 Vzdolžna obremenitev: pričvrstite sistem tečajev na namestitvene elemente preskuševalnega ogrodja. Položaj tečajev mora simulirati položaj vozila (s povsem zaprtimi vrati) glede na središnico tečajev. Za preskusne namene deluje sila na enaki razdalji med linearnim središčem zaklenjenih delov tečajnega sornika in skozi središnico tečajnega sornika v vzdolžni smeri vozila. Uporabite preskusno silo s hitrostjo, ki ne presega 5 mm/min, dokler ni dosežena potrebna sila. Pri neuspešnem preskusu pride do odstopa enega od tečajev. Evidentirajte največjo doseženo silo.
- 2.2.1.2 Prečna obremenitev: pričvrstite sistem tečajev na namestitvene elemente preskuševalnega ogrodja. Položaj tečajev mora simulirati položaj vozila (s povsem zaprtimi vrati) glede na središnico tečajev. Za preskusne namene deluje sila na enaki razdalji med linearnim središčem zaklenjenih delov tečajnega sornika in skozi središnico tečajnega sornika v prečni smeri vozila. Uporabite preskusno silo s hitrostjo, ki ne presega 5 mm/min, dokler ni dosežena potrebna sila. Pri neuspešnem preskusu pride do odstopa enega od tečajev. Evidentirajte največjo doseženo silo.
- 2.2.1.3 Navpična obremenitev: pričvrstite sistem tečajev na namestitvene elemente preskuševalnega ogrodja. Položaj tečajev mora simulirati položaj vozila (s povsem zaprtimi vrati) glede na središnico tečajev. Za preskusne namene deluje sila po središčnici tečajnega sornika v smeri pravokotno na vzdolžno in prečno silo. Uporabite preskusno silo s hitrostjo, ki ne presega 5 mm/min, dokler ni dosežena potrebna sila. Pri neuspešnem preskusu pride do odstopa enega od tečajev. Evidentirajte največjo doseženo silo.
- 2.3 Za palične tečaje se zahteve glede razmika med tečaji ne uporabljajo, pri čemer je priprava preskuševalnega ogrodja spremenjena tako, da preskusne sile delujejo na celoten tečaj.

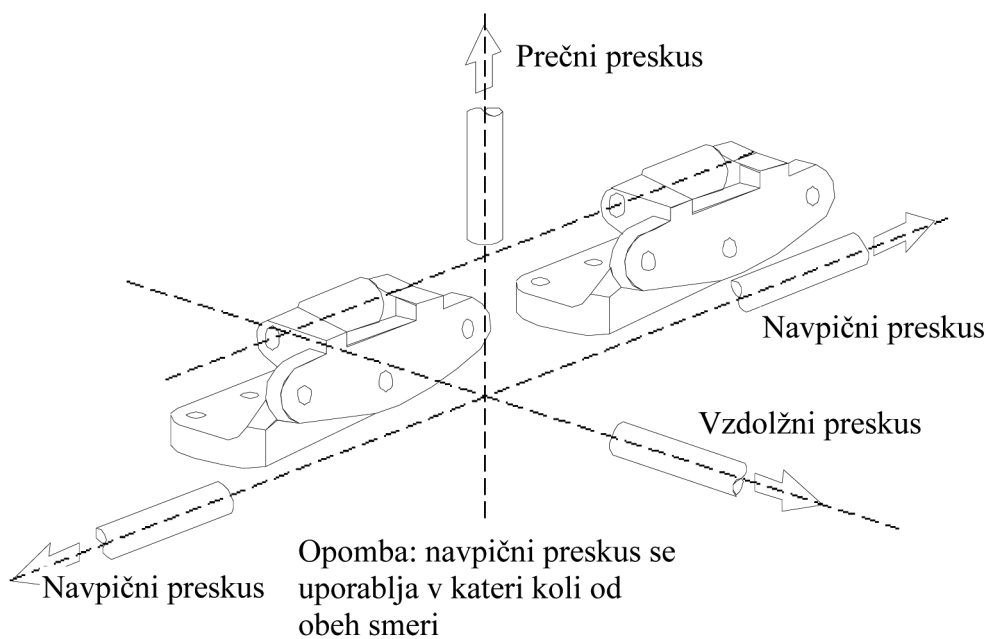
Slika 5-1

Statična preskuševalna ogrodja



Slika 5-2

Smeri sile pri statičnih preskusih obremenitve za vrata, ki se odpirajo v navpični smeri



PRILOGA 6

DRSNA STRANSKA VRATA**Preskus celotnih vrat**

1. NAMEN

Ta preskus je namenjen vzpostavitvi minimalnih zahtev glede zmogljivosti in preskusnega postopka za ocenjevanje in preskušanje drsnih tečajev, nameščenih na vrata in vratni okvir. Ta preskus dopolnjuje preskuse iz Priloge 3 in Priloge 4.

2. SPLOŠNE DOLOČBE

2.1 Pri izvajanju preskusov se uporablja celotno vozilo ali gola karoserija z drsnimi vrati in njihovimi tečaji.

2.2 Pri izvajanju preskusa se uporabljata dve napravi za delovanje sile, ki lahko proizvedeta zunanje prečne sile iz odstavka 6.2.4 tega pravilnika. Preskusna postavitve je prikazana na sliki 6-1. Sistem za delovanje sile mora vključevati naslednje:

2.2.1 dve plošči za delovanje sile;

2.2.2 dve napravi za delovanje sile, ki lahko proizvedeta zunanje prečne sile, potrebne za premik za vsaj 300 mm;

2.2.3 dve merilni celici z zadostno zmogljivostjo za merjenje delovanje sil;

2.2.4 dve napravi za merjenje linearnega premika, ki sta potrebni za merjenje premika naprave za delovanje sile med preskusom;

2.2.5 opremo za merjenje razmika vsaj 100 mm med notranjo stranjo vrat in zunanjim robom vratnega okvirja ob upoštevanju vseh ustreznih varnostnih in zdravstvenih zahtev.

3. NASTAVITEV PRESKUSA

3.1 Odstranite vso notranjo opremo in okrasne dele z delov drsnih vrat.

3.2 Odstranite sedeže in morebitne notranje dele, ki bi lahko ovirali vgradnjo in delovanje preskusne opreme, ter vse obloge stebričkov in morebitne nestrukturne dele, ki prekrivajo vrata in ovirajo pravilno namestitev plošč za delovanje sile.

3.3 Namestite napravi za delovanje sile in ustrezno podporno ogrodje na tla preskusnega vozila. Med delovanjem sil morajo biti vsaka naprava za delovanje sile in ustrezno podporno ogrodje trdno pritrjeni na vodoravno površino tal vozila.

3.4 Določite sprednji ali zadnji rob drsnih vrat ali sosednjega ogrodja vozila, ki vsebuje ključavnico/zapiralo.

3.5 Zaprite drsna vrata in zagotovite, da so vsi tečaji vrat popolnoma zaklenjeni.

3.6 Za preskus katerega koli roba vrat, ki vsebuje eno ključavnico/zapiralo, se uporabljajo naslednji postopki nastavitve:

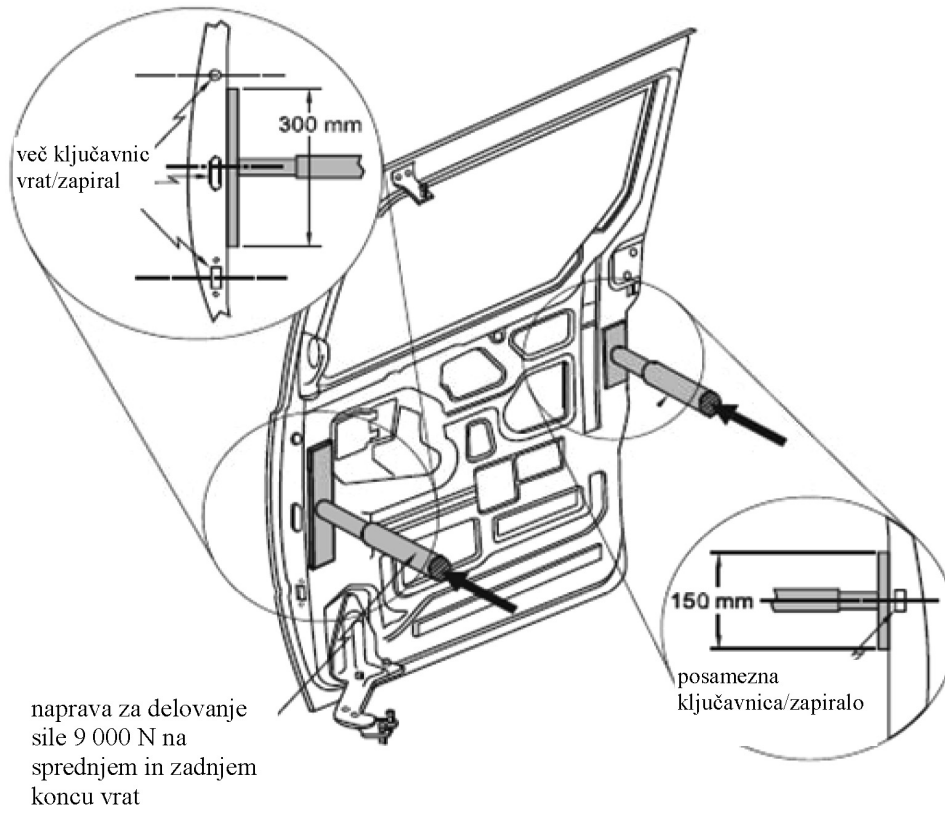
3.6.1 plošča za delovanje sile je dolga 150 mm, široka 50 mm in debela vsaj 15 mm. Robovi plošče so zaobljeni s polmerom ukrivljenja $6 \text{ mm} \pm 1 \text{ mm}$;

3.6.2 položite napravo za delovanje sile in ploščo za delovanje sile ob vrata, tako da sila deluje vodoravno glede na vzdolžno središnico vozila in navpično na del ključavnice/zapirala, ki je nameščen na vrata;

- 3.6.3 plošča za delovanje sile je postavljena tako, da je daljši rob plošče čim bližje notranjemu robu vrat in vzporeden z njim, pri čemer sprednji rob plošče od notranjega roba vrat ne sme biti oddaljen za več kot 12,5 mm.
- 3.7 Za preskus katerega koli roba vrat, ki vsebuje več kot eno ključavnico/zapiralo, se uporabljajo naslednji postopki nastavitve:
- 3.7.1 plošča za delovanje sile je dolga 300 mm, široka 50 mm in debela vsaj 15 mm. Robovi plošče so zaobljeni s polmerom ukrivljenja $6 \text{ mm} \pm 1 \text{ mm}$;
- 3.7.2 položite napravo za delovanje sile in ploščo za delovanje sile ob vrata, tako da sila deluje vodoravno glede na vzdolžno središčnico vozila in navpično na vmesno točko med zunanji robovi delov ključavnice/zapirala;
- 3.7.3 plošča za delovanje sile je postavljena tako, da je daljši rob plošče čim bližje notranjemu robu vrat in vzporeden z njim, pri čemer sprednji rob plošče od notranjega roba vrat ne sme biti oddaljen za več kot 12,5 mm.
- 3.8 Za preskus katerega koli roba vrat, ki ne vsebuje vsaj ene ključavnice/enega zapirala, se uporabljajo naslednji postopki nastavitve:
- 3.8.1 plošča za delovanje sile je dolga 300 mm, široka 50 mm in debela vsaj 15 mm;
- 3.8.2 položite napravo za delovanje sile in ploščo za delovanje sile ob vrata, tako da sila deluje vodoravno glede na vzdolžno središčnico vozila in navpično na vmesno točko po dolžini roba vrat, pri čemer zagotovite, da naprava za delovanje sile ni v stiku z zasteklitvijo oken;
- 3.8.3 plošča za delovanje sile je postavljena čim bližje robu vrat. Ni potrebno, da je plošča v navpični legi.
- 3.9 Vrata so odklenjena. Na drsna vrata ali dele vrat se ne smejo zvariti ali namestiti dodatna ogrodja ali deli.
- 3.10 Pričvrstite kakršno koli opremo za merjenje razmika vrat, ki bo med preskusnim postopkom uporabljena za določitev stopenj razmikanja.
- 3.11 Postavite strukturo za delovanje sile tako, da se plošči za delovanje sile dotikata notranje strani drsnih vrat.
4. PRESKUSNI POSTOPEK
- 4.1 Premikajte obe napravi za delovanje sile s hitrostjo največ 2 000 N na minuto, kot določa proizvajalec, dokler na obeh napravah za delovanje sile ni dosežena sila 9 000 N ali dokler se ena od naprav za delovanje sile ne premakne za skupno 300 mm.
- 4.2 Če ena naprava za delovanje sile doseže ciljno silo 9 000 N pred drugo, ohranjajte silo 9 000 N na tej napravi, dokler iste ravni ne doseže tudi druga naprava za delovanje sile.
- 4.3 Ko obe napravi za delovanje sile dosežeta silo 9 000 N, ju ustavite in zadržite pod ciljno silo za najmanj 10 sekund.
- 4.4 Ohranite položaj naprave za delovanje sile iz odstavka 4.3 ter v 60 sekundah izmerite razmik med zunanjim robom vratnega okvirja in notranjo stranjo vrat po celotnem obsegu vrat.

Slika 6-1

Preskusni postopek za drsna stranska vrata na celotnem vozilu (opomba: drsna stranska vrata so prikazana ločeno od vozila)



Samo izvirna besedila UN/ECE so pravno veljavna v skladu z mednarodnim javnim pravom. Status in začetek veljavnosti tega pravilnika je treba preveriti v najnovejši različici dokumenta UN/ECE TRANS/WP.29/343, ki je dostopen na:
<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html>

Pravilnik št. 18 Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo (UN/ECE) – Enotni predpisi o homologaciji motornih vozil glede na zaščito pred nedovoljeno uporabo

Vključuje vsa veljavna besedila do:

Dopolnila 2 k spremembam 03 – Začetek veljavnosti: 15. oktober 2008

VSEBINA

PRAVILNIK

1. Področje uporabe
2. Opredelitev pojmov
3. Vloga za homologacijo
4. Homologacija
5. Splošne zahteve
6. Posebne zahteve
7. Sprememba tipa vozila in razširitev homologacije
8. Skladnost proizvodnje
9. Kazni za neskladnost proizvodnje
10. Popolno prenehanje proizvodnje
11. Dodatne naprave
12. Prehodne določbe
13. Imena in naslovi tehničnih služb, ki izvajajo homologacijske preskuse, ter upravnih organov

PRILOGE

- Priloga 1 – Sporočilo o podeljeni, razširjeni, zavrjeni ali preklicani homologaciji ali popolnem prenehanju proizvodnje tipa vozila glede na njegovo zaščito pred nedovoljeno uporabo na podlagi Pravilnika št. 18
- Priloga 2 – Primeri namestitve homologacijskih oznak
- Priloga 3 – Postopek preskušanja odpornosti na obrabo pri zaščitnih napravah, ki delujejo na krmilno napravo

1. **PODROČJE UPORABE**
 - 1.1 Ta pravilnik se uporablja za motorna vozila, ki imajo vsaj tri kolesa, razen vozil kategorije M₁ in N₁ ⁽¹⁾, glede na zaščito pred nedovoljeno uporabo.
 - 1.2 Za vozila, homologirana v skladu z določbami iz dela I Pravilnika št. 116, se šteje, da so v skladu s tem pravilnikom.
2. **OPREDELITEV POJMOV**

V tem pravilniku

 - 2.1 „homologacija vozila“ pomeni homologacijo tipa vozila glede na njegovo zaščito pred nedovoljeno uporabo;
 - 2.2 „tip vozila“ pomeni kategorijo motornih vozil kategorij M₂, M₃, N₂ in N₃, ki se ne razlikujejo v tako bistvenih vidikih, kot so:

⁽¹⁾ Kot je določeno v Prilogi 7 h Konsolidirani resoluciji o proizvodnji vozil (R.E.3) (TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend.2).

- 2.2.1 navedbe proizvajalca o tipu vozila;
- 2.2.2 razporeditev in zasnova sestavnih delov vozila oziroma tistih sestavnih delov, na katere zaščitna naprava deluje;
- 2.2.3 tip zaščitne naprave;
- 2.3 „zaščitna naprava“ pomeni sistem za preprečevanje nedovoljenega običajnega aktiviranja motorja ali drugega vira glavne pogonske moči vozila, skupaj z vsaj enim sistemom, ki:
- (a) blokira krmilno napravo ali
 - (b) blokira mehanizem za prenos moči ali
 - (c) blokira ročico menjalnika ali
 - (d) blokira zavore.
- Pri sistemu, ki blokira zavore, izklop naprave ne sme samodejno sprostiti zavor v nasprotju z voznikovo namero.
- 2.4 „krmilna naprava“ pomeni volan, volanski drog in njegovo dodatno oblogo, volansko gred, krmilno gonilo in vse druge sestavne dele, ki neposredno vplivajo na učinkovitost zaščitne naprave;
- 2.5 „kombinacija“ pomeni eno izmed posebej načrtovanih in izdelanih različic blokirnega sistema, ki pri pravilni aktivaciji omogoča delovanje blokirnega sistema;
- 2.6 „ključ“ pomeni vsako napravo, ki je konstruirana in izdelana tako, da omogoči delovanje blokirnega sistema, ki je konstruiran in izdelan tako, da ga je mogoče upravljati samo s to napravo.
3. VLOGA ZA HOMOLOGACIJO
- 3.1 Vlogo za podelitev homologacije za tip vozila glede na zaščitno napravo za preprečevanje njegove nedovoljene uporabe mora predložiti proizvajalec vozila ali njegov ustrezno pooblaščen zastopnik.
- 3.2 Vlogi morajo biti priloženi v nadaljevanju navedeni dokumenti v treh izvodih in z naslednjimi podatki:
- 3.2.1 natančen opis tipa vozila glede na namestitev in zasnovo upravljalnega dela oziroma sklopa, na katerega zaščitna naprava deluje;
- 3.2.2 risbe v ustreznem merilu in z dovolj podrobnim prikazom zaščitne naprave in njene namestitve na (v) vozilo;
- 3.2.3 tehnični opis same naprave.
- 3.3 Tehnični službi, pristojni za izvajanje homologacijskih preskusov, je treba predložiti:
- 3.3.1 vozilo, ki ustreza tipu vozila v postopku homologacije, če tehnična služba to zahteva, in
- 3.3.2 na zahtevo tehnične službe tiste sestavne dele vozila, ki so po njenem mnenju nujno potrebni za izvedbo preverjanj, predpisanih v odstavkih 5 in 6 tega pravilnika.
4. HOMOLOGACIJA
- 4.1 Če tip vozila, predložen v homologacijo v skladu s tem pravilnikom, izpolnjuje zahteve odstavkov 5 in 6, se homologacija za ta tip vozila podeli.
- 4.2 Vsakemu homologiranemu tipu se dodeli homologacijska številka. Prvi dve številki (zdaj 03, kar ustreza spremembam 03, ki so začele veljati 23. junija 2005) navajata spremembe, vključno z zadnjimi večjimi tehničnimi spremembami Pravilnika ob izdaji homologacije. Ista pogodbenica ne sme dodeliti te številke istemu tipu vozila, ki je opremljen z drugim tipom zaščitne naprave ali ima drugače nameščeno zaščitno napravo, ali drugemu tipu vozila.

- 4.3 Obvestilo o podelitvi ali zavrnitvi homologacije tipa vozila v skladu s tem pravilnikom se predloži pogodbenicam Sporazuma, ki uporabljajo ta pravilnik, z obrazcem, ki je v skladu z vzorcem v Prilogi I k temu pravilniku, in z risbami zaščitne naprave in njene namestitve v vozilo, ki jih predloži vlagatelj zahtevka za podelitev homologacije v formatu, ki ni večji od A4 (210 × 297 mm), ali zložene na ta format in v ustreznem merilu.
- 4.4 Na vsako vozilo, ki ustreza tipu vozila, homologiranemu v skladu s tem pravilnikom, je treba vidno in na lahko dostopnem mestu, opredeljenem na obrazcu o homologaciji, namestiti mednarodno homologacijsko oznako, ki vsebuje:
- 4.4.1 krog, ki obkroža črko „E“, sledi ji številčna oznaka države, ki je podelila homologacijo ⁽¹⁾;
- 4.4.2 številko tega pravilnika, ki ji sledi črka „R“, pomišljaj in homologacijsko številko na desni strani kroga iz odstavka 4.4.1.
- 4.5 Če vozilo ustreza tipu vozila, homologiranemu v skladu z enim ali več drugimi pravilniki, priloženimi k Sporazumu, v državi, ki je podelila homologacijo v skladu s tem pravilnikom, znaka, predpisanega v odstavku 4.4.1 ni treba ponoviti; v tem primeru se na desni strani simbola iz odstavka 4.4.1 v navpičnih stolpcih navedejo številke pravilnika, homologacije in dodatni simboli vseh pravilnikov, v skladu s katerimi je bila podeljena homologacija v državi, ki je podelila homologacijo v skladu s tem pravilnikom.
- 4.6 Homologacijska oznaka mora biti jasno čitljiva in neizbrisna.
- 4.7 Homologacijska oznaka se namesti v bližini tipske tablice, ki jo je namestil proizvajalec, ali neposredno na tablico.
- 4.8 Priloga 2 k temu pravilniku vsebuje primere namestitve homologacijske oznake.
5. SPLOŠNE ZAHTEVE
- 5.1 Zaščitna naprava mora biti izdelana tako, da jo je nujno treba izklopiti pred:
- 5.1.1 zagonom motorja z običajno napravo za zagon; in
- 5.1.2 upravljanjem vozila z volanom ter vožnjo ali premikanjem naprej z lastno silo.
- 5.1.3 Zahteve odstavka 5.1 se lahko izpolnijo hkrati z dejanji, opisanimi v odstavkih 5.1.1 in 5.1.2, ali pred njimi.
- 5.2 Izpolnitev zahtev iz odstavka 5.1 mora biti mogoča z uporabo enega samega ključa.
- 5.3 Razen v primeru iz odstavka 6.1.5, sistem, ki ga upravljamo s ključem, vstavljenim v ključavnico, ne sme omogočati odstranitve ključa, vse dokler zaščitna naprava iz odstavka 5.1 ne začne delovati oziroma dokler se ne aktivira.

⁽¹⁾ 1 za Nemčijo, 2 za Francijo, 3 za Italijo, 4 za Nizozemsko, 5 za Švedsko, 6 za Belgijo, 7 za Madžarsko, 8 za Češko, 9 za Španijo, 10 za Srbijo in Črno goro, 11 za Združeno kraljestvo, 12 za Avstrijo, 13 za Luksemburg, 14 za Švico, 15 (prosto), 16 za Norveško, 17 za Finsko, 18 za Dansko, 19 za Romunijo, 20 za Poljsko, 21 za Portugalsko, 22 za Rusko federacijo, 23 za Grčijo, 24 za Irsko, 25 za Hrvaško, 26 za Slovenijo, 27 za Slovaško, 28 za Belorusijo, 29 za Estonijo, 30 (prosto), 31 za Bosno in Hercegovino, 32 za Latvijo, 33 (prosto), 34 za Bolgarijo, 35 (prosto), 36 za Litvo, 37 za Turčijo, 38 (prosto), 39 za Azerbajdžan, 40 za Nekdanjo jugoslovansko republiko Makedonijo, 41 (prosto), 42 za Evropsko skupnost (homologacije podelijo države članice z uporabo svojih oznak ECE), 43 za Japonsko, 44 (prosto), 45 za Avstralijo, 46 za Ukrajino, 47 za Južno Afriko, 48 za Novo Zelandijo, 49 za Ciper, 50 za Malto in 51 za Republiko Korejo. Nadaljnje številčne oznake se dodelijo drugim državam v kronološkem zaporedju, po katerem ratificirajo Sporazum o sprejetju enotnih tehničnih predpisov za kolesna vozila, opremo in dele, ki se lahko vgradijo v kolesna vozila in/ali uporabijo na njih, in pogojih za vzajemno priznavanje homologacij, ki so podeljene na podlagi teh predpisov, ali pristopijo k njemu, generalni sekretar Združenih narodov pa tako podeljene številčne oznake sporoči pogodbenicam Sporazuma.

- 5.4 Zaščitna naprava, ki je opisana v odstavku 5.1, in sestavni deli vozila, na katere deluje, morajo biti konstruirani tako, da jih ni mogoče na hitro in brez zbujanja pozornosti odpreti, onesposobiti ali uničiti, na primer z uporabo cenene in splošno dostopnega orodja, opreme ali predmetov, ki jih je mogoče brez težav skriti.
- 5.5 Zaščitna naprava mora biti vgrajena v vozilo kot del originalne opreme (tj. opreme, ki jo je vgradil proizvajalec vozila pred začetkom prodaje na drobno). Vgrajena mora biti tako, da je v blokiranem stanju tudi po odstranitvi ohišja ni mogoče odstraniti brez posebnega orodja. V primeru, da bi bilo zaščitno napravo mogoče onesposobiti z odstranitvijo vijakov, morajo vijake, razen če gre za vijake, ki jih ni mogoče odstraniti, prekrivati deli blokirane zaščitne naprave.
- 5.6 Sistem mehanske ključavnice mora omogočati najmanj 1 000 različnih kombinacij ali tako število kombinacij, ki je enako skupnemu številu letno izdelanih vozil, če je to manjše od 1 000. Pri vozilih istega tipa mora biti pogostost pojavljanja vsake kombinacije približno ena na 1 000.
- 5.7 Koda ključa in ključavnice ne sme biti vidna.
- 5.8 Ključavnica mora biti konstruirana, izdelana in vgrajena tako, da se lahko cilinder ključavnice v zaklenjenem položaju z navorom manjšim od 2,45 Nm obrne le s pripadajočim ključem, in
- 5.8.1 pri cilindrih ključavnic z zatičnimi zaskoki ne smeta biti več kot dva enaka, v isti smeri delujoča zaskoka, nameščena eden poleg drugega, ključavnica pa ne sme imeti več kot 60 % enakih zaskokov,
- 5.8.2 pri cilindrih ključavnic s ploščatimi zaskoki ne smeta biti več kot dva enaka, v isti smeri delujoča zaskoka, nameščena eden poleg drugega, ključavnica pa ne sme imeti več kot 50 % enakih zaskokov.
- 5.9 Zaščitne naprave morajo biti zasnovane tako, da je izključeno vsako tveganje, da bi se med premikanjem vozila nenamerno aktivirale in ogrozile zlasti varnost.
- 5.9.1 Vklon naprav za preprečevanje nedovoljene uporabe ne sme biti mogoč brez predhodne zaustavitve motorja in izvedbe postopka, ki ni neposredno povezan z zaustavitvijo motorja, ali brez predhodne zaustavitve motorja, ko vozilo miruje in je aktivirana parkirna zavora ali ko hitrost vozila ne presega 4 km/h.
- 5.9.2 V primeru, da se naprave, ki delujejo na krmilno napravo, prenos moči, na ročico menjalnika ali na zavore, vklopijo takrat, ko ključ izvlečemo iz ključavnice, mora biti za vklop naprave potreben bodisi pomik v dolžini najmanj 2 mm ali pa morajo biti naprave opremljene z varnostnim sklopom, ki preprečuje, da bi ključ odstranili nenamerno ali ga delno izvlekli.
- 5.9.3 Odstavki 5.8, 5.8.1 ali 5.8.2, in 5.9.2 se uporabljajo samo za naprave, ki imajo mehanski ključ.
- 5.10 Dodaten vir energije se lahko uporablja samo za aktivacijo blokiranje in/ali deblokiranje zaščitne naprave. Napravo smejo v položaju za delovanje ohranjati le mehanska sredstva.
- 5.11 Običajen zagon motorja ne sme biti mogoč, dokler je zaščitna naprava vklopljena.
- 5.12 Zaščitne naprave, ki preprečujejo sprostitve zavor, so dovoljene samo, če delovne dele zavor v blokira povsem mehanska naprava. V tem primeru se določbe odstavka 5.11. ne uporabljajo.
- 5.13 Kadar je zaščitni sistem opremljen z napravo za opozarjanje voznika, se mora ta sprožiti pri odpiranju vrat na voznikovi strani, razen če je zaščitna naprava aktivirana in ključ odstranjen.

6. POSEBNE ZAHTEVE
- Poleg splošnih zahtev iz odstavka 5 mora zaščitna naprava izpolnjevati tudi posebne, v nadaljevanju navedene pogoje:
- 6.1 Zaščitne naprave, ki delujejo na krmilno napravo
- 6.1.1 Zaščitna naprava, ki deluje na krmilno napravo, mora krmilno napravo blokirati.
- 6.1.2 Če je zaščitna naprava aktivirana, ne sme biti mogoče preprečiti njenega delovanja.
- 6.1.3 Zaščitna naprava mora po tem, ko je pri preskusu odpornosti na obrabo, ki je opisan v Prilogi 3, prestala 2 500 postopkov blokiranja v obeh smereh, še naprej izpolnjevati zahteve odstavkov 5.9, 6.1.1, 6.1.2 in 6.1.4.
- 6.1.4 Kadar je zaščitna naprava v položaju, ko je pripravljena za delovanje, mora biti dovolj trdna, da brez poškodb na krmilnem mehanizmu, ki bi lahko ogrozile varnost, v statičnih razmerah vzdrži delovanje 200 Nm statičnega navora na volansko gred v obeh smereh.
- 6.1.5 Če je zaščitna naprava take vrste, da je mogoče ključ izvleči tudi v drugih položajih in ne samo v tistih, v katerih je volan blokirani, mora biti konstruirana tako, da prijema, ki je potreben za doseganje takega položaja in za odstranitev ključa, ni mogoče izvesti nenamerno.
- 6.2 Naprave za preprečevanje nedovoljene uporabe, ki delujejo na prenos moči ali zavore
- 6.2.1 Zaščitna naprava, ki deluje na prenos moči, mora preprečiti vrtenje pogonskih koles vozila.
- 6.2.2 Naprava za preprečevanje nedovoljene uporabe, ki deluje na zavore, mora na obeh straneh vsaj ene osi zavreti vsaj eno kolo.
- 6.2.3 Kadar je zaščitna naprava v stanju pripravljenosti, ne sme biti mogoče preprečiti njenega delovanja.
- 6.2.4 Nenamerno blokiranje prenosa moči ali zavor ne sme biti mogoče, kadar je ključ v ključavnici zaščitne naprave, niti v primeru, da je naprava, ki preprečuje zagon motorja, vklopljena ali v stanju pripravljenosti za delovanje. To ne velja, ko naprave, ki se uporabljajo še za kakšen drug namen – in je blokiranje v zgoraj navedenih pogojih potrebno za to dodatno funkcijo (npr. električna parkirna zavora), izpolnjujejo zahteve odstavka 6.2 tega pravilnika.
- 6.2.5 Zaščitna naprava mora biti konstruirana in izdelana tako, da je polno učinkovita tudi po tem, ko je do določene stopnje obrabljena, kot posledica 2 500 postopkov blokiranja in deblokiranja v vsaki smeri. Če zaščitna naprava deluje na zavore, ta določba velja za vsak mehanski ali električni poddel.
- 6.2.6 Če je zaščitna naprava take vrste, da je mogoče ključ izvleči tudi v drugih položajih in ne samo v tistih, v katerih so prenos moči ali zavore blokirani, mora biti konstruirana tako, da giba, ki je potreben za doseganje takega položaja in za odstranitev ključa, ni mogoče izvesti nenamerno.
- 6.2.7 Če se uporablja zaščitna naprava, ki deluje na prenos moči, mora biti dovolj trdna, da brez poškodb, ki bi lahko ogrozile varnost, v obeh smereh in v statičnih razmerah vzdrži delovanje navora, ki je za 50 % večji od največjega navora, ki lahko v običajnih razmerah deluje na prenosni mehanizem. Pri določanju vrednosti tega preskusnega navora je treba upoštevati največji navor, ki ga lahko preneseta sklopka ali samodejni menjalnik, in ne največji navor motorja.
- 6.2.8 Če je vozilo opremljeno z zaščitno napravo, ki deluje na zavore, mora biti naprava sposobna zadržati mirujoče obremenjeno vozilo na naklonu 18 %.
- 6.2.9 Če je vozilo opremljeno z zaščitno napravo, ki deluje na zavore, zahteve tega pravilnika tudi v primeru okvare ne pomenijo opustitve zahtev Pravilnika 13 ali 13-H.
- 6.3 Zaščitne naprave, ki delujejo na ročico menjalnika
- 6.3.1 Zaščitna naprava, ki deluje na ročico menjalnika, ne sme dopuščati nikakršnega menjavanja prestav.

- 6.3.2 Pri ročnih menjalnikih mora biti blokiranje ročice menjalnika mogoče samo pri vklopljeni vzvratni prestavi; dovoljeno je tudi blokiranje ročice menjalnika v položaju za prosti tek.
- 6.3.3 Pri avtomatskem menjalniku, ki ima položaj „parkiranje“, mora obstajati možnost blokiranja mehanizma samo takrat, kadar se ročica nahaja v položaju za parkiranje; dovoljeno je tudi blokiranje v položaju za prosti tek in/ali vzvratno vožnjo.
- 6.3.4 Pri avtomatskem menjalniku, ki nima položaja „parkiranje“, mora obstajati možnost blokiranja mehanizma samo v položajih za prosti tek in/ali vzvratno vožnjo.
- 6.3.5 Zaščitna naprava mora biti konstruirana in izdelana tako, da ostane polno učinkovita tudi po tem, ko je do določene stopnje obrabljena, kot posledica 2 500 postopkov blokiranja in deblokiranja v vsaki smeri.

7. SPREMEMBA TIPA VOZILA IN RAZŠIRITEV HOMOLOGACIJE

- 7.1 Vsako spremembo tipa vozila je treba sporočiti upravnemu organu, ki je podelil homologacijo za tip vozila.

Organ lahko potem:

- 7.1.1 meni, da spremembe verjetno ne bodo imele nobenega znatnega škodljivega vpliva in da zaščitne naprave v vsakem primeru še vedno izpolnjujejo zahteve, ali
- 7.1.2 od tehnične službe, ki izvaja preskuse, zahteva nadaljnje poročilo o preskusu.
- 7.2 Potrditev ali zavrnitev homologacije, ki opredeljuje spremembo, se po postopku iz odstavka 4.3 sporoči pogodbenicam Sporazuma, ki uporabljajo ta pravilnik.
- 7.3 Pristojni organ, ki izda razširitev homologacije, dodeli zaporedno številko vsakemu obrazcu sporočila, ki je bil sestavljen za takšno razširitev.

8. SKLADNOST PROIZVODNJE

Postopki za nadzor skladnosti proizvodnje morajo ustrezati postopkom, opisanim v Sporazumu, Dodatek 2 (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev. 2). Pri tem velja naslednje:

- 8.1 Vozila, homologirana na podlagi tega pravilnika glede na zaščito pred nedovoljeno uporabo, se izdelajo tako, da izpolnjujejo zahteve iz odstavkov 5 in 6.

9. KAZNI ZA NESKLADNOST PROIZVODNJE

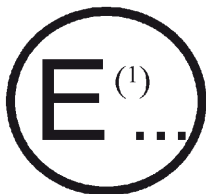
- 9.1 Homologacija, podeljena v zvezi s tipom vozila v skladu s tem pravilnikom, se lahko prekliče, če niso izpolnjene zahteve iz odstavka 8.
- 9.2 Če pogodbenica Sporazuma, ki uporablja ta pravilnik, prekliče homologacijo, ki jo je podelila, o tem takoj obvesti druge pogodbenice, ki uporabljajo ta pravilnik, z obrazcem, ki je v skladu s vzorcem iz Priloge 1 k temu pravilniku.

10. POPOLNO PRENEHANJE PROIZVODNJE
- Če imetnik homologacije povsem preneha proizvajati tip vozila, za katerega je bila podeljena homologacija v skladu s tem pravilnikom, o tem obvesti organ, ki je podelil homologacijo. Ko ta organ prejme ustrezno sporočilo, o tem obvesti druge pogodbenice Sporazuma, ki uporabljajo ta pravilnik, z obrazcem, ki je v skladu z vzorcem iz Priloge 1 k temu pravilniku.
11. DODATNE NAPRAVE
- 11.1 Homologacija v skladu s tem pravilnikom se lahko podeli za zaščitno napravo, ki je dodatno opremljena z zvočno ali optično opozorilno napravo, ali za neobvezno namestitev dodatnih naprav, ki preprečujejo nedovoljeno uporabo vozila, pod pogojem, da so za dodatne naprave potrebna druga sredstva aktiviranja; pogodbenice Sporazuma, ki uporabljajo ta pravilnik, lahko ne glede na določbe člena 3 Sporazuma, ki mu je pravilnik priložen, prepovejo takšne dodatne naprave na vozilih, ki jih registrirajo.
- 11.2 Če je zaščitna naprava dodatno opremljena z zunanjo zvočno in/ali optično opozorilno napravo, morajo biti signali, ki jih opozorilna naprava oddaja, kratki in se morajo samodejno končati najpozneje v 30 sekundah; ponovno se smejo sprožiti samo, če se naprava ponovno aktivira. Poleg tega
- 11.2.1 lahko zvočni signal oddaja zvočna opozorilna naprava, običajno nameščena v vozilu;
- 11.2.2 če pa je signal optičen:
- 11.2.2.1 se bodisi oddaja samo z utripanjem žarometov s kratkim svetlobnim pramenom bodisi
- 11.2.2.2 je skladen z odstavkoma 11.2.2.2.1 in 11.2.2.2.2.
- 11.2.2.2.1 Trajanje svetlobnega signala
- Oddajanje svetlobnega signala traja od 25 sekund do 5 minut po sprožitvi alarma. Po izklopu alarmnega sistema mora oddajanje signala takoj prenehati.
- 11.2.2.2.2 Vrsta svetlobnega signala
- Utrpanje vseh smernih svetilk in/ali svetilk vozila v prostoru za potnike, vključno z vsemi svetilkami, ki so priključene na isti električni tokokrog.
- Sprožilna frekvenca 2 ± 1 Hz
- V zvezi z zvočnim signalom so dovoljeni tudi asinhroni signali.
- Čas, ko naprava oddaja svetlobni znak = čas, ko naprava ne oddaja svetlobnega znaka ± 10 odstotkov.
12. PREHODNE DOLOČBE
- Nobena pogodbenica, ki uporablja ta pravilnik, ne sme zavrniti homologacije za tip vozila kategorij, ki niso M_1 in N_1 , homologiranega po spremembah 01 in 02 tega pravilnika.
13. IMENA IN NASLOVI TEHNIČNIH SLUŽB, KI IZVAJAJO HOMOLOGACIJSKE PRESKUSE, TER UPRAVNIH ORGANOV
- Pogodbenice Sporazuma, ki uporabljajo ta pravilnik, sekretariatu Združenih narodov sporočijo imena in naslove tehničnih služb, ki izvajajo homologacijske preskuse, ter upravnih organov, ki podelijo homologacijo in katerim se pošljejo certifikati, izdani v drugih državah, ki potrjujejo podelitev, razširitev, zavrnitev ali preklic homologacije.
-

PRILOGA 1

SPOROČILO

(Največji format: A4 (210 × 297 mm))



Izdal	Ime homologacijskega organa

- o ⁽²⁾: PODELJENI HOMOLOGACIJI
- RAZŠIRJENI HOMOLOGACIJI
- ZAVRNJENI HOMOLOGACIJI
- PREKLICANI HOMOLOGACIJI
- POPOLNEM PRENEHANJU PROIZVODNJE

tipa vozila glede na njegovo zaščito pred nedovoljeno uporabo v skladu s Pravilnikom št. 18.

Št. homologacije Št. razširitve:

1. Blagovno ime ali znamka vozila:
2. Tip vozila:
3. Ime in naslov proizvajalca:
4. Ime in naslov zastopnika proizvajalca (če pride v poštev):
5. Kratak opis zaščitne naprave, njene namestitve in sestavnih delov vozila ali funkcije, na katero zaščitna naprava deluje (razen zagona motorja), tj. krmilno napravo/ročico menjalnika/prenos moči ⁽²⁾:
6. Vozilo je dodatno opremljeno z zvočno/optično ⁽²⁾ opozorilno napravo naslednje vrste
7. Vozilo predloženo v homologacijo dne:
8. Tehnična služba, ki izvaja homologacijske preskuse:
9. Datum poročila, ki ga je izdala ta služba:
10. Številka poročila, ki ga je izdala ta služba:
11. Homologacija se podeli/razširi/zavrne/prekliče ⁽²⁾
12. Razlogi za razširitev homologacije:
13. Mesto homologacijske oznake na vozilu:

14. Kraj:
15. Datum:
16. Podpis:
17. Temu sporočilu je priložen seznam dokumentov, opremljenih z zgoraj navedeno številko homologacije, ki so shranjeni pri upravnem organu, ki je podelil homologacijo, in se lahko pridobijo na zahtevo.

—

⁽¹⁾ Številčna oznaka države, ki je podelila/razširila/zavrnila/preklicala homologacijo (glej določbe za homologacijo v Pravilniku).

⁽²⁾ Neustrezno črtati.

PRILOGA 2

PRIMERI NAMESTITVE HOMOLOGACIJSKIH OZNAK

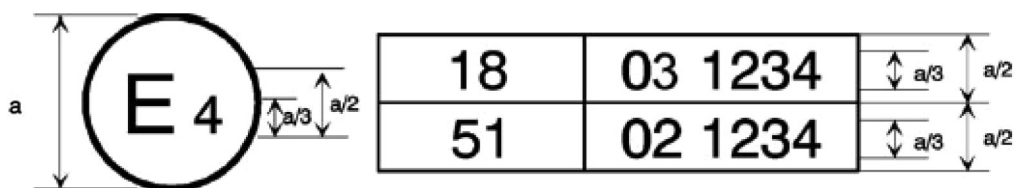
VZOREC A



a = najmanj 8 mm

Zgoraj prikazana, na vozilo nameščena homologacijska oznaka pomeni, da je bil zadevni tip homologiran na Nizozemskem (E 4) v skladu s Pravilnikom št. 18 in pod homologacijsko številko 031234. Prvi dve številki (03) homologacijske številke pomenita, da je bila homologacija podeljena v skladu z zahtevami iz Pravilnika št. 18, vključno s spremembami 03.

VZOREC B



a = najmanj 8 mm

Zgoraj prikazana, na vozilo nameščena homologacijska oznaka pomeni, da je bil zadevni tip homologiran na Nizozemskem (E 4) v skladu s pravilnikoma št. 18 in 51⁽¹⁾. Prvi dve številki homologacijske številke pomenita, da je v času podelitve zadevnih homologacij Pravilnik št. 18 vseboval spremembe 03, Pravilnik št. 51 pa spremembe 02.

⁽¹⁾ Druga številka je navedena samo kot primer.

PRILOGA 3

POSTOPEK PRESKUŠANJA ODPORNOSTI NA OBRABO PRI ZAŠČITNIH NAPRAVAH, KI DELUJEJO NA KRMILNO NAPRAVO

1. PRESKUSNA OPREMA

Preskusna oprema sestoji iz:

- 1.1 konstrukcije, na katero je mogoče namestiti vzorec krmilne naprave, opremljene z zaščitno napravo, kot je določena v odstavku 2.3 tega pravilnika;
- 1.2 sistema za vklop in izklop zaščitne naprave, ki vključuje uporabo ključa;
- 1.3 mehanizma, ki omogoča vrtenje volanske gredi glede na zaščitno napravo.

2. PRESKUSNI POSTOPEK

- 2.1 Na konstrukcijo, opisano v odstavku 1.1, je nameščen vzorec krmilne naprave, opremljene z zaščitno napravo.
- 2.2 En cikel preskusnega postopka obsega naslednje operacije:
 - 2.2.1 Izhodiščni položaj. Zaščitna naprava se izklopi, volanska gred pa zasuka v položaj, ki preprečuje delovanje zaščitne naprave, razen, če je ta naprava take vrste, da omogoča blokiranje v vseh položajih krmilne naprave.
 - 2.2.2 Vklon naprave (pripravljenost za delovanje). S ključem se zaščitna naprava preklopi iz neaktiviranega v aktivirano stanje.
 - 2.2.3 ⁽¹⁾ Aktivacija naprave. Volansko gred se zasuka tako, da v trenutku, ko se mehanizem zaščitne naprave zaskoči, vrednost uporabljenega navora znaša $5,85 \text{ Nm} \pm 0,25 \text{ Nm}$.
 - 2.2.4 Deaktivacija. Zaščitna naprava se deaktivira z običajnimi sredstvi, pri čemer se vrednost navora zmanjša na nič, da se olajša sprostitvev zaskočnega mehanizma.
 - 2.2.5 ⁽¹⁾ Vrnitev v predhodno stanje. Volansko gred se zasuka v položaj, v katerem se mehanizem zaščitne naprave ne more zaskočiti.
 - 2.2.6 Vrtenje v nasprotni smeri. Postopki, opisani v odstavkih 2.2.2, 2.2.3, 2.2.4 in 2.2.5, se ponovijo, vendar z vrtenjem volanske gredi v nasprotni smeri.
 - 2.2.7 Časovni presledek med dvema zaporednima zaskočitvama mehanizma naprave mora znašati najmanj 10 sekund.
- 2.3 Cikel preskušanja odpornosti na obrabo je treba ponoviti tolikokrat, kot je predpisano v odstavku 6.1.3 tega pravilnika.

⁽¹⁾ Če zaščitna naprava omogoča blokiranje v vseh položajih krmilne naprave, se postopki, opisani v odstavkih 2.2.3 in 2.2.5, izpustijo.

Samo izvirna besedila UN/ECE so pravno veljavna v skladu z mednarodnim javnim pravom. Status in začetek veljavnosti tega pravilnika je treba preveriti v najnovejši različici dokumenta UN/ECE TRANS/WP.29/343, ki je na voljo na:
<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html>

Pravilnik št. 39 Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo (UN/ECE) – Enotne določbe za homologacijo vozil glede na opremo za merjenje hitrosti, vključno z njeno vgradnjo

Revizija 1

Vključuje vsa veljavna besedila do:

odatka 5 k prvotni različici Pravilnika – začetek veljavnosti: 7. december 2002

VSEBINA

PRAVILNIK

1. Področje uporabe
2. Opredelitev pojmov
3. Vloga za homologacijo
4. Homologacija
5. Specifikacije
6. Spremembe tipa vozila
7. Skladnost proizvodnje
8. Kazni za neskladnost proizvodnje
9. Imena in naslovi tehničnih služb, pristojnih za izvajanje homologacijskih preskusov, ter upravnih organov

PRILOGE

Priloga 1 – Sporočilo o podeljeni, razširjeni, zavrnjeni ali preklicani homologaciji ali popolnem prenehanju proizvodnje tipa vozila glede na opremo za merjenje hitrosti, vključno z njeno vgradnjo, v skladu s Pravilnikom št. 39

Priloga 2 – Primeri homologacijskih oznak

Priloga 3 – Preskus natančnosti merilnika hitrosti za nadzor skladnosti proizvodnje

1. PODROČJE UPORABE

Ta pravilnik se uporablja za homologacijo vozil kategorij L, M in N ⁽¹⁾.

2. OPREDELITEV POJMOV

V tem pravilniku:

- 2.1 „homologacija vozila“ pomeni homologacijo tipa vozila glede na opremo za merjenje hitrosti, vključno z njeno vgradnjo;
- 2.2 „tip vozila glede na njegov merilnik hitrosti“ pomeni vozila, ki se med seboj ne razlikujejo zlasti v naslednjih bistvenih vidikih:
 - 2.2.1 oznaki velikosti pnevmatik, izbranih izmed tistih, s katerimi je vozilo običajno opremljeno;
 - 2.2.2 skupnem prestavnem razmerju do merilnika hitrosti, vključno z morebitnimi reduktorji;

⁽¹⁾ Kot je opredeljeno v Prilogi 7 h Konsolidirani resoluciji o konstrukciji vozil (R.E.3) (TRANS/WP.29/78/Rev.1/Sprem.2).

- 2.2.3 tipu merilnika hitrosti, kot je določen z:
- 2.2.3.1 dopustnimi odstopanji merilnega mehanizma;
 - 2.2.3.2 tehnično konstanto merilnika hitrosti;
 - 2.2.3.3 razponom prikazanih hitrosti;
- 2.3 „pnevmatike, s katerimi je vozilo običajno opremljeno“ pomeni tip ali tipe pnevmatik, s katerimi je proizvajalec opremil zadevno vozilo; zimske pnevmatike ne štejejo za pnevmatike, s katerimi je vozilo običajno opremljeno;
- 2.4 „običajni delovni tlak“ pomeni tlak v hladnih pnevmatikah, kakor ga je določil proizvajalec vozila, povečan za 0,2 bara;
- 2.5 „merilnik hitrosti“ pomeni tisti del opreme za merjenje hitrosti, ki vozniku v vsakem danem trenutku kaže hitrost vozila ⁽¹⁾;
- 2.5.1 „dopustna odstopanja merilnega mehanizma“ pomeni natančnost samega merilnika hitrosti, ki je izražena kot zgornja in spodnja mejna vrednost kazalnika hitrosti pri različnih hitrostih;
 - 2.5.2 „tehnična konstanta merilnika hitrosti“ pomeni razmerje med številom vhodnih vrtljajev ali impulzov na minuto in določeno prikazano hitrostjo;
- 2.6 „neobremenjeno vozilo“ pomeni vozilo, pripravljeno za vožnjo in opremljeno z gorivom, hladilno tekočino, mazivi, orodjem in rezervnim kolesom (če jih je proizvajalec dobavil z vozilom kot standardno opremo), skupaj s 75 kg težkim voznikom, vendar brez sovoznika, dodatne opreme ali tovora.
3. VLOGA ZA HOMOLOGACIJO
- 3.1 Vlogo za homologacijo tipa vozila glede na opremo za merjenje hitrosti, vključno z njeno vgradnjo, vložijo proizvajalec vozila ali njegov pooblaščen zastopnik.
 - 3.2 Vlogi se priložijo naslednji dokumenti v treh izvodih in naslednji podatki:
 - 3.2.1 opis tipa vozila glede na elemente iz odstavkov 2.2, 2.3, 2.4 in 2.5 zgoraj; navesti je treba tip vozila.
 - 3.3 Tehnični službi, pristojni za izvajanje homologacijskih preskusov, se predloži neobremenjeno vozilo, ki je predstavnik tipa vozila v postopku homologacije.
 - 3.4 Pred podelitvijo homologacije pristojni organ preveri, ali obstajajo zadovoljivi ukrepi za zagotovitev učinkovitega preverjanja skladnosti proizvodnje.
4. HOMOLOGACIJA
- 4.1 Če tip vozila, predložen v homologacijo v skladu s tem pravilnikom, izpolnjuje zahteve Pravilnika glede na opremo za merjenje hitrosti, vključno z njeno vgradnjo, se homologacija za navedeni tip vozila podeli.

⁽¹⁾ To ne velja za del tahografa, ki kaže hitrost, če tahograf izpolnjuje zahteve za homologacijo tipa, ki med dejansko in prikazano hitrostjo ne dopuščajo absolutne razlike, ki bi bila večja od vrednosti, ki izhajajo iz zahtev odstavka 5.3 spodaj.

- 4.2 Vsakemu homologiranemu tipu se dodeli številka homologacije. Prvi dve števki ustrezata zadnji seriji sprememb, vključenih v Pravilnik v času izdaje homologacije. Ista pogodbenica ne sme dodeliti te številke drugemu tipu vozila ob upoštevanju določb odstavka 6 tega pravilnika.
- 4.3 Obvestilo o podelitvi ali zavrnitvi homologacije tipa vozila v skladu s tem pravilnikom se pošlje pogodbenicam Sporazuma, ki uporabljajo ta pravilnik, na obrazcu, ki je v skladu z vzorcem iz Priloge 1 tega pravilnika, skupaj z diagrami vgradnje, ki jih predloži vlagatelj v formatu, ki ni večji od A4 (210 × 297 mm), ali zloženimi na ta format in v ustreznem merilu.
- 4.4 Na vsako vozilo, skladno s tipom vozila, homologiranega v skladu s tem pravilnikom, se na vidno in zlahka dostopno mesto, navedeno na homologacijskem certifikatu, pritrudi mednarodna homologacijska oznaka, ki jo sestavljajo:
- 4.4.1 krog, ki obkroža črko „E“ in številčno oznako države, ki je podelila homologacijo ⁽¹⁾;
- 4.4.2 številka tega pravilnika, ki ji sledijo črka „R“, pomišljaj in številka homologacije desno od kroga iz odstavka 4.4.1.
- 4.5 Če je vozilo skladno s tipom vozila, homologiranim po enem ali več drugih pravilnikih, priloženih Sporazumu, v državi, ki je podelila homologacijo v skladu s tem pravilnikom, simbola iz odstavka 4.4.1 ni treba ponoviti; v takem primeru se na desni strani simbola iz odstavka 4.4.1 v stolpcih navedejo dodatne številke in simboli vseh pravilnikov, v skladu s katerimi je bila podeljena homologacija v državi, ki je podelila homologacijo v skladu s tem pravilnikom.
- 4.6 Homologacijska oznaka mora biti jasno čitljiva in neizbrisna.
- 4.7 Homologacijska oznaka se namesti v bližini podatkovne tablice, ki jo je na vozilo namestil proizvajalec, ali nanjo.
- 4.8 Priloga 2 k temu pravilniku prikazuje primere homologacijskih oznak.
5. SPECIFIKACIJE
- 5.1 Prikazovalnik merilnika hitrosti mora biti v neposrednem vidnem polju voznika, prikazane vrednosti pa jasno čitljive podnevi in ponoči. Razpon prikazanih hitrosti mora biti dovolj velik, da vključuje največjo hitrost za ta tip vozila, kakor jo je navedel proizvajalec.
- 5.1.1 Pri merilnikih hitrosti, namenjenih za vozila kategorij M, N, L₃, L₄ in L₅ mora imeti skala razdelke po 1, 2, 5 ali 10 km/h. Številčne vrednosti hitrosti morajo biti označene na prikazovalniku, kakor sledi: če največja vrednost na prikazovalniku ne presega 200 km/h, presledki med označenimi vrednostmi hitrosti ne smejo biti večji od 20 km/h. Če največja vrednost na prikazovalniku presega 200 km/h, presledki med označenimi vrednostmi hitrosti ne smejo biti večji od 30 km/h. Za presledke med označenimi številčnimi vrednostmi hitrosti ni nujno, da so enakomerni.

⁽¹⁾ 1 za Nemčijo, 2 za Francijo, 3 za Italijo, 4 za Nizozemsko, 5 za Švedsko, 6 za Belgijo, 7 za Madžarsko, 8 za Češko, 9 za Španijo, 10 za Jugoslavijo, 11 za Združeno kraljestvo, 12 za Avstrijo, 13 za Luksemburg, 14 za Švico, 15 (prosto), 16 za Norveško, 17 za Finsko, 18 za Dansko, 19 za Romunijo, 20 za Poljsko, 21 za Portugalsko, 22 za Rusko federacijo, 23 za Grčijo, 24 za Irsko, 25 za Hrvaško, 26 za Slovenijo, 27 za Slovaško, 28 za Belorusijo, 29 za Estonijo, 30 (prosto), 31 za Bosno in Hercegovino, 32 za Latvijo, 33 (prosto), 34 za Bolgarijo, 35 (prosto), 36 za Litvo, 37 za Turčijo, 38 (prosto), 39 za Azerbajdžan, 40 za Nekdanjo jugoslovansko republiko Makedonijo, 41 (prosto), 42 za Evropsko skupnost (homologacije podelijo države članice z uporabo svojih oznak ECE), 43 za Japonsko, 44 (prosto), 45 za Avstralijo, 46 za Ukrajino, 47 za Južno Afriko in 48 za Novo Zelandijo. Nadaljnje številčne oznake se dodelijo drugim državam v kronološkem vrstnem redu, po katerem ratificirajo Sporazum o sprejetju enotnih tehničnih predpisov za kolesna vozila, opremo in dele, ki se lahko vgradijo v kolesna vozila in/ali uporabijo na njih, in o pogojih za vzajemno priznanje homologacij, podeljenih na podlagi teh predpisov, ali pristopijo k njemu, generalni sekretar Združenih narodov pa tako dodeljene številčne oznake sporoči pogodbenicam Sporazuma.

- 5.1.2 Pri vozilih, proizvedenih za prodajo v državi, kjer se uporabljajo imperialne enote, mora biti merilnik hitrosti označen tudi v miljah na uro (mph); skala mora imeti razdelke po 1, 2, 5 ali 10 mph. Vrednosti hitrosti morajo biti na številčnici označene v presledkih, ki ne presegajo 20 mph in se začnejo pri 10 ali 20 mph. Za presledke med označenimi vrednostmi hitrosti ni nujno, da so enakomerni.
- 5.1.3 Pri merilnikih hitrosti, namenjenih za vozila kategorij L₁ (mopedi) in L₂, smejo biti na prikazovalniku označene le vrednosti do 80 km/h. Skala mora imeti razdelke po 1, 2, 5 ali 10 km/h, presledki med označenimi številčnimi vrednostmi pa ne smejo presegati 10 km/h. Za presledke med označenimi vrednostmi hitrosti ni nujno, da so enakomerni.
- 5.1.4 Pri vozilih kategorij M, N, L₃, L₄ in L₅, proizvedenih za prodajo v državi, kjer se uporabljajo imperialne enote, mora biti merilnik hitrosti označen tudi v miljah na uro (mph); skala mora imeti razdelke po 1, 2, 5 ali 10 mph. Številčne vrednosti hitrosti morajo biti na prikazovalniku označene v presledkih, ki ne presegajo 20 mph in se začnejo pri 10 ali 20 mph. Za presledke med označenimi vrednostmi hitrosti ni nujno, da so enakomerni.
- 5.2 Natančnost opreme za merjenje hitrosti se preverja po naslednjem postopku:
- 5.2.1 uporabljene pnevmatike morajo ustrezati tipom pnevmatik, s katerimi je vozilo običajno opremljeno, v skladu z odstavkom 2.3 tega pravilnika. Preskus se opravi za vsak tip merilnika hitrosti, ki ga je proizvajalec predvidel za vgradnjo;
- 5.2.2 preskus se opravi na neobremenjenem vozilu. Za namene meritev se lahko uporabi dodatna masa. Masa vozila in njena porazdelitev na osi morata biti navedeni v sporočilu o homologaciji (glej odstavek 6 Priloge 1);
- 5.2.3 referenčna temperatura na merilniku hitrosti mora znašati 23 ± 5 °C;
- 5.2.4 pri vsakem preskusu mora biti tlak v pnevmatikah običajni delovni tlak, kot je opredeljen v odstavku 2.4;
- 5.2.5 vozilo se preskuša pri naslednjih hitrostih:

Največja konstrukcijsko določena hitrost vozila, kot jo je določil proizvajalec (V_{max}) (km/h)	Hitrost pri preskusu (V_1) (km/h)
$V_{max} \leq 45$	80 % V_{max}
$45 < V_{max} \leq 100$	40 km/h in 80 % V_{max} (če je končna preskusna hitrost ≥ 55 km/h)
$100 < V_{max} \leq 150$	40 km/h, 80 km/h in 80 % V_{max} (če je končna preskusna hitrost ≥ 100 km/h)
$150 < V_{max}$	40 km/h, 80 km/h in 120 km/h

- 5.2.6 dopustno odstopanje preskusne naprave, ki se uporablja za merjenje dejanske hitrosti vozila, sme znašati največ $\pm 0,5$ %;
- 5.2.6.1 če se preskusi opravljajo na preskusni stezi, mora biti njena površina ravna, suha in dovolj oprijemljiva;
- 5.2.6.2 če se za preskus uporablja dinamometer z valji, morajo imeti valji premer najmanj 0,4 m.

- 5.3 Prikazana hitrost ne sme biti manjša od dejanske hitrosti vozila. Pri preskusnih vrednostih iz odstavka 5.2.5 zgoraj mora med prikazano hitrostjo (V_1) in dejansko hitrostjo vozila (V_2) obstajati naslednje razmerje:

$$0 \leq (V_1 - V_2) \leq 0,1 V_2 + 4 \text{ km/h}$$

6. SPREMEMBE TIPA VOZILA

- 6.1 Vsaka sprememba tipa vozila se sporoči upravnemu organu, ki je podelil homologacijo za tip vozila. Služba lahko potem:
- 6.1.1 meni, da spremembe verjetno ne bodo povzročile znatnih škodljivih učinkov in da vozilo v vsakem primeru še vedno izpolnjuje zahteve; ali
- 6.1.2 od tehnične službe, pristojne za opravljanje preskusov, zahteva nadaljnje poročilo o preskusu.
- 6.2 Obvestilo o potrditvi ali zavrnitvi homologacije se z navedbo podrobnosti sprememb po postopku iz odstavka 4.3 zgoraj sporoči pogodbenicam Sporazuma, ki uporabljajo ta pravilnik.

7. SKLADNOST PROIZVODNJE

- 7.1 Postopki za nadzor skladnosti proizvodnje morajo biti v skladu s postopki iz Dodatka 2 k Sporazumu (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Sprem. 2), pri čemer je treba upoštevati naslednje zahteve:
- 7.2 Vsako vozilo, homologirano v skladu s tem pravilnikom, se proizvede tako, da je skladno s homologiranim tipom z izpolnjevanjem zahtev ustreznih delov tega pravilnika.
- 7.3 Za vsak tip vozila se opravijo ustrezna preverjanja v zvezi z opremo za merjenje hitrosti; predvsem je treba za vsak tip vozila opraviti vsaj preskus iz Priloge 3 k temu pravilniku.
- 7.4 Organ, ki je podelil homologacijo, lahko kadar koli preveri metode nadzora skladnosti, ki se uporabljajo v vsakem proizvodnem obratu. Običajno se to preverjanje opravi enkrat na dve leti.
- 7.5 Če so rezultati preverjanja v skladu z odstavkom 7.4 zgoraj nezadovoljivi, mora pristojni organ zagotoviti, da se sprejmejo vsi potrebni ukrepi za čimprejšnjo vnovično vzpostavitev skladnosti proizvodnje.

8. KAZNI ZA NESKLADNOST PROIZVODNJE

- 8.1 Homologacija, podeljena za tip vozila v skladu s tem pravilnikom, se lahko prekliče, če ni izpolnjena zahteva iz odstavka 7.1 zgoraj ali če vozila ne opravijo preverjanj iz odstavka 7 zgoraj.
- 8.2 Če pogodbenica Sporazuma, ki uporablja ta pravilnik, prekliče homologacijo, ki jo je podelila, o tem takoj obvesti druge pogodbenice, ki uporabljajo ta pravilnik, na obrazcu, ki je v skladu z vzorcem iz Priloge 1 k temu pravilniku.

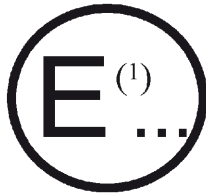
9. IMENA IN NASLOVI TEHNIČNIH SLUŽB, PRISTOJNIH ZA IZVAJANJE HOMOLOGACIJSKIH PRESKUSOV, TER UPRAVNIH SLUŽB

Pogodbenice Sporazuma, ki uporabljajo ta pravilnik, sekretariatu Združenih narodov sporočijo imena in naslove tehničnih služb, ki izvajajo homologacijske preskuse, ter upravnih organov, ki podelijo homologacijo in katerim se pošljejo certifikati, izdani v drugih državah, o podelitvi, razširitvi, zavrnitvi ali preklicu homologacije.

PRILOGA 1

SPOROČILO

(Največji format: A4 (210 × 297 mm))



Izdal: Ime homologacijskega organa

.....

.....

.....

- o ⁽²⁾: PODELITVI HOMOLOGACIJE
 RAZŠIRITVI HOMOLOGACIJE
 ZAVRNITVI HOMOLOGACIJE
 PREKLICU HOMOLOGACIJE
 POPOLNEM PRENEHANJU PROIZVODNJE

za tip vozila glede na opremo za merjenje hitrosti, vključno z njeno vgradnjo, v skladu s Pravilnikom št. 39.

Št. homologacije: Št. razširitve:

1. Blagovna znamka vozila:
2. Tip vozila:
3. Ime in naslov proizvajalca:
4. Po potrebi ime in naslov zastopnika proizvajalca:
5. Opis opreme za merjenje hitrosti:
- 5.1. Podatki o običajno nameščenih pnevmatikah:
- 5.2. Podatki o pnevmatikah, uporabljenih pri preskusu:
- 5.3. Prestavno razmerje opreme za merjenje hitrosti:
6. Masa vozila pri preskusu in njena porazdelitev na osi:
7. Različice:
8. Vozilo predloženo v homologacijo dne:
9. Tehnična služba, ki izvaja homologacijske preskuse:
10. Datum izdaje poročila te službe:
11. Številka poročila te službe:
12. Homologacija se podeli/zavrne/razširi/prekliče ⁽²⁾

13. Mesto homologacijske oznake na vozilu:
14. Kraj:
15. Datum:
16. Podpis:

⁽¹⁾ Številčna oznaka države, ki je podelila/razširila/zavrnila/preklicala homologacijo (glej določbe o homologaciji v Pravilniku).

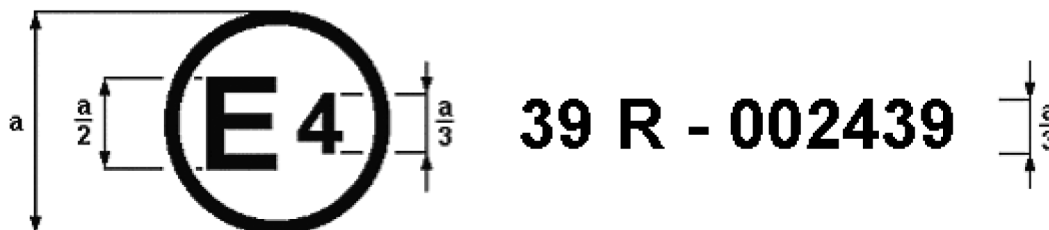
⁽²⁾ Neustrezno črtati.

PRILOGA 2

PRIMERI HOMOLOGACIJSKIH OZNAK

VZOREC A

(glej odstavek 4.4 tega pravilnika)

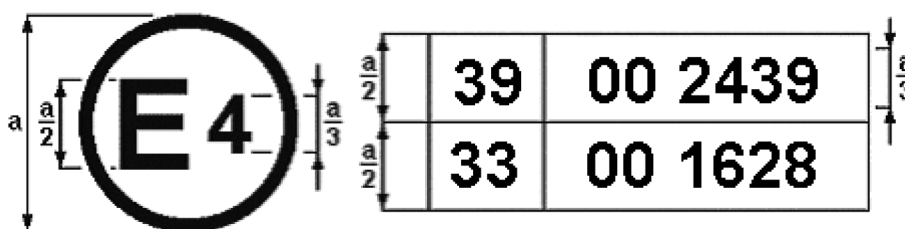


a = najmanj 8 mm

Zgornja homologacijska oznaka, nameščena na vozilo, pomeni, da je bil zadevni tip vozila homologiran na Nizozemskem (E 4) v skladu s Pravilnikom št. 39. Številka homologacije pomeni, da je bila homologacija podeljena v skladu z zahtevami iz Pravilnika št. 39 v njegovi prvotni obliki.

VZOREC B

(glej odstavek 4.5 tega pravilnika)



a = najmanj 8 mm

Zgornja homologacijska oznaka, nameščena na vozilo, pomeni, da je bil zadevni tip vozila homologiran na Nizozemskem (E 4) v skladu s Pravilnikom št. 39 in Pravilnikom št. 33 ⁽¹⁾. Homologacijski številki pomenita, da sta bila v času podelitve posameznih homologacij Pravilnik št. 39 in Pravilnik št. 33 še v svoji prvotni obliki.

⁽¹⁾ Druga številka je navedena le kot primer.

PRILOGA 3

PRESKUS NATANČNOSTI MERILNIKA HITROSTI ZA NADZOR SKLADNOSTI PROIZVODNJE

1. PRESKUSNI POGOJI

Za preskus se uporabijo preskusni pogoji iz odstavkov 5.2.1 do 5.2.6 tega pravilnika.

2. ZAHTEVE

Za proizvodnjo se šteje, da je skladna s tem pravilnikom, če se med hitrostjo, ki jo prikazuje merilnik hitrosti (V_1) in dejansko hitrostjo vozila (V_2) ugotovi naslednje razmerje:

pri vozilih kategorij M in N:

$$0 \leq (V_1 - V_2) \leq 0,1 V_2 + 6 \text{ km/h};$$

pri vozilih kategorij L₃, L₄ in L₅:

$$0 \leq (V_1 - V_2) \leq 0,1 V_2 + 8 \text{ km/h};$$

pri vozilih kategorij L₁ in L₂:

$$0 \leq (V_1 - V_2) \leq 0,1 V_2 + 4 \text{ km/h}.$$

Samo izvirna besedila UN/ECE so pravno veljavna v skladu z mednarodnim javnim pravom. Status in začetek veljavnosti tega pravilnika je treba preveriti v najnovejši različici dokumenta UN/ECE TRANS/WP.29/343, ki je na voljo na:

<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html>

Pravilnik št. 73 Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo (UN/ECE) – Enotne določbe za homologacijo tovornih vozil, priklopnikov in polpriklopnikov glede na njihovo bočno zaščito

Vključuje vsa veljavna besedila do:

Dodatka 1 k prvotni različici Pravilnika – začetek veljavnosti: 10. november 2007

VSEBINA

PRAVILNIK

1. Področje uporabe
2. Namen
3. Opredelitev pojmov
4. Vloga za homologacijo
5. Homologacija
6. Zahteve
7. Tehnične specifikacije za bočne zaščitne naprave
8. Odstopanja
9. Spremembe tipa vozila in razširitev homologacije
10. Skladnost proizvodnje
11. Kazni za neskladnost proizvodnje
12. Popolno prenehanje proizvodnje
13. Imena in naslovi tehničnih služb, pristojnih za homologacijske preskuse, in administrativnih organov

PRILOGE

Priloga 1 – Sporočilo o podeljeni homologaciji (ali zavrjnjeni ali razširjeni ali preklicani homologaciji ali popolnem prenehanju proizvodnje) tipa vozila glede na njihovo bočno zaščito v skladu s Pravilnikom št. 73

Priloga 2 – Primeri homologacijskih oznak

1. PODROČJE UPORABE

Ta pravilnik velja za celotna vozila kategorij N₂, N₃, O₃ in O₄ ⁽¹⁾ glede na njihovo bočno zaščito. Ne velja za:

(a) vlačilce polpriklopnikov;

(b) vozila, namenjena in izdelana za posebne namene, na katera iz praktičnih razlogov ni mogoče pritrditi takšne bočne zaščite.

2. NAMEN

Vozila, ki jih zajema ta pravilnik, je treba izdelati in/ali opremiti tako, da učinkovito ščitijo nezaščitene udeležence v cestnem prometu pred padcem pod vozilo in pred tem, da bi jih zagrabila kolesa vozila ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Kot je določeno v Prilogi 7 h Konsolidirani resoluciji o konstrukciji vozil (R.E.3) (dokument TRANS/WP.29/78/Rev.1/Sprem.2, kakor je bil nazadnje spremenjen s Sprem.4).

⁽²⁾ Ta pravilnik ne preprečuje državam, da bi določile dodatne zahteve glede delov vozila pred prednjimi kolesi in za zadnjimi kolesi.

3. OPREDELITEV POJMOV
- 3.1 V tem pravilniku:
 - 3.1.1 „homologacija vozila“ pomeni homologacijo tipa celotnega vozila glede na njegovo bočno zaščito;
 - 3.1.2 „tip vozila“ pomeni kategorijo vozil, ki se ne razlikujejo v bistvenih vidikih, kot so širina zadnje osi, skupna širina, dimenzije, oblika in materiali celotne strani vozila (vključno s kabino, če je nameščena), ter značilnosti vzmetenja, v kolikor se nanašajo na zahteve iz odstavka 7 tega pravilnika;
 - 3.1.3 „največja masa“ pomeni maso, ki jo je proizvajalec vozila navedel kot največjo tehnično dovoljeno maso (ta masa je lahko večja od „največje dovoljene mase“, ki jo določi državna uprava);
 - 3.1.4 „masa neobremenjenega vozila“ pomeni maso vozila v voznem stanju, brez potnikov in neobremenjeno, a s hladilnim sredstvom, gorivom, mazivom, orodjem in rezervnim kolesom, če ga proizvajalec vozil vključuje kot standardno opremo;
 - 3.1.5 „nezaščiteni udeleženci v cestnem prometu“ so pešci, kolesarji ali motoristi, ki so v cestnem prometu udeleženi tako, da bi lahko padli pod vozilo in bi jih lahko zagrabila kolesa.
4. VLOGA ZA HOMOLOGACIJO
- 4.1 Vlogo za homologacijo tipa vozila glede na njegovo bočno zaščito vloži proizvajalec vozila ali njegov pooblaščen zastopnik.
- 4.2 Vlogi se priložijo naslednji dokumenti v treh izvodih in naslednji podatki:
 - 4.2.1 podroben opis tipa vozila glede njegove konstrukcije, dimenzij, oblike in sestavnih materialov, kolikor je to potrebno za namene tega pravilnika;
 - 4.2.2 risbe vozila, ki prikazujejo tip vozila v stranskem pogledu in pogledu od zadaj ter podatke o izdelavi bočnih delov konstrukcije;
 - 4.2.3 podroben opis posebne naprave za bočno zaščito: njene dimenzije, oblika, sestavni materiali in lega na vozilu.
- 4.3 Tehnični službi, pristojni za nadzor tehničnih specifikacij, se predloži vozilo, ki je predstavnik tipa v postopku homologacije.
 - 4.3.1 Vozilu, ki nima vseh sestavnih delov, ki pripadajo tipu, se lahko podeli homologacija le, če se lahko dokaže, da odsotnost sestavnih delov ne vpliva negativno na rezultate homologacije, kar zadeva zahteve tega pravilnika.
 - 4.3.2 Vlagatelj vloge za homologacijo mora dokazati, da je sprejetje različic iz odstavka 4.3.1 zgoraj skladno z zahtevami tega pravilnika.
 - 4.3.3 Pred podelitvijo homologacije pristojni organ preveri, ali obstajajo zadovoljivi ukrepi za zagotovitev učinkovitega nadzora proizvodnje.
5. HOMOLOGACIJA
- 5.1 Če vozilo, predloženo v homologacijo v skladu s tem pravilnikom, izpolnjuje zahteve iz spodnjih odstavkov 6 in 7, se homologacija za ta tip vozila podeli.
- 5.2 Vsakemu homologiranemu tipu se dodeli številka homologacije. Prvi dve številki (zdaj 00 za Pravilnik v prvotni obliki) označujeta spremembe, vključno z nedavnimi večjimi tehničnimi spremembami Pravilnika ob izdaji homologacije. Ista pogodbenica ne sme dodeliti iste številke drugemu tipu vozila.

- 5.3 Obvestilo o podelitvi, zavrnitvi ali razširitvi homologacije tipa vozila skladno s tem pravilnikom se pošlje pogodbenicam Sporazuma, ki uporabljajo ta pravilnik, z obrazcem, ki je v skladu z vzorcem iz Priloge 1 k temu pravilniku.
- 5.4 Na vsako vozilo, ki je v skladu s tipom vozila, homologiranim po tem pravilniku, se na vidno in zlahka dostopno mesto, navedeno na homologacijskem certifikatu, pritrudi mednarodna homologacijska oznaka, ki jo sestavljajo:
- 5.4.1 krog, ki obkroža črko „E“ in številčno oznako države, ki je podelila homologacijo ⁽¹⁾;
- 5.4.2 številka tega pravilnika, ki ji sledijo črka „R“, pomišljaj in številka homologacije na desni strani kroga iz odstavka 5.4.1.
- 5.5 Če je vozilo skladno s tipom vozila, homologiranim po enem ali več drugih pravilnikih, priloženih Sporazumu, v državi, ki je podelila homologacijo v skladu s tem pravilnikom, simbola iz odstavka 5.4.1 ni treba ponoviti; v takem primeru se številka Pravilnika in homologacijska številka ter dodatni simboli iz vseh pravilnikov, v skladu s katerimi je bila podeljena homologacija, v državi, ki je podelila homologacijo v skladu s tem pravilnikom, v navpičnih stolpcih navedejo desno od simbola iz odstavka 5.4.1.
- 5.6 Homologacijska oznaka mora biti jasno čitljiva in neizbrisna.
- 5.7 Homologacijska oznaka se namesti v bližini podatkovne tablice, ki jo je na vozilo namestil proizvajalec, ali nanjo.
- 5.8 Priloga 2 k temu pravilniku prikazuje primere namestitev homologacijskih oznak.
6. ZAHTEVE
- 6.1 SPLOŠNO
- 6.1.1 Vozila kategorij N₂, N₃, O₃ in O₄ morajo biti izdelana in opremljena tako, da po vsej svoji dolžini učinkovito zaščitijo nezaščiteni udeleženci v cestnem prometu pred padcem pod vozilo in pred tem, da bi jih zagrabila kolesa vozila. Ta zahteva velja za izpolnjeno, če:
- 6.1.1.1 je vozilo opremljeno s posebno bočno zaščitno napravo (bočna zaščita) v skladu z zahtevami iz točke 7 ali
- 6.1.1.2 je stranski del vozila oblikovan in/ali opremljen tako, da se njegovi sestavni deli zaradi oblike in lastnosti lahko vgradijo kot deli in/ali štejejo za dele, ki nadomeščajo posebno bočno zaščitno napravo. Šteje se, da sestavni deli, katerih skupno delovanje izpolnjuje zahteve iz odstavka 7 spodaj, tvorijo bočno zaščitno napravo.

⁽¹⁾ 1 za Nemčijo, 2 za Francijo, 3 za Italijo, 4 za Nizozemsko, 5 za Švedsko, 6 za Belgijo, 7 za Madžarsko, 8 za Češko, 9 za Španijo, 10 za Srbijo, 11 za Združeno kraljestvo, 12 za Avstrijo, 13 za Luksemburg, 14 za Švico, 15 (prosto), 16 za Norveško, 17 za Finsko, 18 za Dansko, 19 za Romunijo, 20 za Poljsko, 21 za Portugalsko, 22 za Rusko federacijo, 23 za Grčijo, 24 za Irsko, 25 za Hrvaško, 26 za Slovenijo, 27 za Slovaško, 28 za Belorusijo, 29 za Estonijo, 30 (prosto), 31 za Bosno in Hercegovino, 32 za Latvijo, 33 (prosto), 34 za Bolgarijo, 35 (prosto), 36 za Litvo, 37 za Turčijo, 38 (prosto), 39 za Azerbajdžan, 40 za Nekdanjo jugoslovansko republiko Makedonijo, 41 (prosto), 42 za Evropsko skupnost (homologacije podelijo države članice z uporabo svojih oznak ECE), 43 za Japonsko, 44 (prosto), 45 za Avstralijo, 46 za Ukrajino, 47 za Južno Afriko, 48 za Novo Zelandijo, 49 za Ciper, 50 za Malto, 51 za Republiko Korejo, 52 za Malezijo, 53 za Tajsko, 54 in 55 (prosto) ter 56 za Črno goro. Nadaljnje številčne oznake se dodelijo drugim državam v kronološkem vrstnem redu, po katerem ratificirajo Sporazum o sprejetju enotnih tehničnih predpisov za kolesna vozila, opremo in dele, ki se lahko vgradijo v kolesna vozila in/ali uporabijo na njih, in o pogojih za vzajemno priznanje homologacij, podeljenih na podlagi teh predpisov, ali pristopijo k njemu, generalni sekretar Združenih narodov pa tako dodeljene številčne oznake sporoči pogodbenicam Sporazuma.

6.2 POLOŽAJ VOZILA MED PREVERJANJEM

Ko se preverja skladnost vozila s tehničnimi specifikacijami iz odstavka 7 spodaj, mora biti položaj vozila naslednji:

stati mora na vodoravni in ravni površini,

krmiljena kolesa morajo biti usmerjena naravnost,

vozilo mora biti neobremenjeno,

polpriklopniki morajo biti oprti na podporne noge v čim bolj vodoravnem položaju.

7. TEHNIČNE SPECIFIKACIJE ZA BOČNE ZAŠČITNE NAPRAVE

7.1 Bočna zaščitna naprava ne sme povečati skupne širine vozila, glavni del njene zunanje površine pa ne sme segati več kakor 120 mm navznoter od skrajne zunanje površine (največja širina) vozila. Prednji del naprave je v skladu z odstavkoma 7.4.3 in 7.4.4 pri nekaterih vozilih lahko obrnjen navznoter. Zadnji del ne sme segati več kakor 30 mm navznoter od skrajnega zunanjega roba zadnjih pnevmatik (pri tem se ne upošteva izbočenost pnevmatik pri tleh) najmanj v zadnjih 250 mm.

7.2 Zunanja površina naprave mora biti gladka in po možnosti po celi dolžini neprekinjena; posamezni deli se lahko prekrivajo pod pogojem, da je prekriti rob obrnjen nazaj ali navzdol; dopustna je tudi vrzel dolžine največ 25 mm v vzdolžni smeri, če zadnji del ne štrli čez prednji del; zaobljene glave matic ali zakovic ne smejo štrleti več kakor 10 mm nad površino in tudi drugi deli ne smejo štrleti več kakor toliko, če so gladki ali podobno zaobljeni; vsi zunanji robovi in vogali morajo biti zaobljeni s polmerom najmanj 2,5 mm.

7.3 Naprava je lahko v celoti iz ravne plošče, iz enega ali več vodoravnih profilov ali iz kombinacije plošče in profilov; v primeru profilov, ti ne smejo biti več kot 300 mm oddaljeni drug od drugega in morajo biti najmanj:

50 mm visoko pri kategorijah vozil N₂ in O₃;

100 mm visoko pri kategorijah vozil N₃ in O₄; biti morajo v glavnem ploščati;

kombinacija plošče in profilov mora predstavljati neprekinjeno stransko zaščito v skladu z določbami iz odstavka 7.2.

7.4 Prednji rob bočne zaščite mora biti izdelan na naslednji način:

7.4.1 Položaj zaščite:

7.4.1.1 na motornem vozilu: največ 300 mm proti zadnjemu delu navpične ravnine, pravokotne na vzdolžno ravnino vozila in tangencialne na zunanjo površino pnevmatik na kolesu, ki je neposredno pred zaščito;

7.4.1.2 na priklopniku z vrtljivim ojesom: največ 500 mm za ravnino iz odstavka 7.4.1.1;

7.4.1.3 na polpriklopniku: največ 250 mm za prečno srednjo ravnino podpornih nog, če so te nameščene; nikakor pa razdalja od prednjega roba do prečne ravnine, ki poteka skozi središče kraljevega čepa v njegovem skrajnem zadnjem položaju, ne sme presegati 2,7 m.

- 7.4.2 Če je prednji rob v sicer praznem prostoru, mora biti sestavljen iz neprekinjenega navpičnega dela, ki se razteza po vsej višini zaščite; zunanja in prednja ploskev tega dela morata pri vozilih kategorije N₂ in O₃ meriti najmanj 50 mm nazaj in 100 mm navznoter, pri N₃ in O₄ pa najmanj 100 mm nazaj in 100 mm navznoter.
- 7.4.3 Pri motornem vozilu, pri katerem pade mera 300 mm iz odstavka 7.4.1.1. znotraj kabine, mora biti zaščita izdelana tako, da presede med prednjim robom bočne zaščite in steno kabine ni večji od 100 mm in se po potrebi lahko zaviha navznoter pod kotom največ 45°. V tem primeru ne veljajo določbe iz odstavka 7.4.2.
- 7.4.4 Pri motornem vozilu, pri katerem razdalja 300 mm iz odstavka 7.4.1.1 sega za kabino in je po izbiri proizvajalca stranska zaščita podaljšana naprej do 100 mm od kabine, morajo biti izpolnjene določbe iz odstavka 7.4.3.
- 7.5 Zadnji rob bočne zaščite sme biti največ 300 mm pred navpično ravnino, pravokotno na vzdolžno ravnino vozila in tangencialno na zunanjo površino pnevmatik na kolesu, ki je neposredno pred zadkom vozila; na zadnjem robu se ne zahteva neprekinjeni navpični del.
- 7.6 Spodnji rob bočne zaščite ne sme biti na nobeni točki več kakor 550 mm nad tlemi.
- 7.7 Zgornji rob bočne zaščite ne sme biti več kakor 350 mm pod tistim delom nadgradnje vozila, ki ga seka ali se ga dotika navpična ravnina, tangencialna na zunanjo površino pnevmatik (pri tem se ne upošteva izbočenost koles pri tleh), razen v naslednjih primerih:
- 7.7.1 če ravnina iz odstavka 7.7 ne seka nadgradnje vozila, mora biti gornji rob poravnan s površino nosilne ploščadi ali biti 950 mm od tal, odvisno od tega, kar je manj;
- 7.7.2 če ravnina iz odstavka 7.7 seka nadgradnjo vozila v višini več kakor 1,3 m nad tlemi, mora biti gornji rob stranske zaščite najmanj 950 mm nad tlemi;
- 7.7.3 pri vozilu, ki je posebej zasnovano in izdelano za prevoz zabojnikov ali zamenljive nadgradnje ter ne samo prirejeno zanj, se lahko gornji rob zaščite določi v skladu z odstavkoma 7.7.1 in 7.7.2, pri čemer se zabojnik ali zamenljiva nadgradnja upoštevatata kot del vozila.
- 7.8 Bočna zaščita mora biti v glavnem toga, čvrsto pritrjena (pri običajni uporabi vozila ne sme popustiti zaradi vibracij) in izdelana iz kovine ali drugega ustreznega materiala, razen delov iz odstavka 7.9. Stranska zaščita velja kot ustreznna, če zdrži vodoravno statično silo 1 kN, ki deluje pravokotno na kateri koli del zunanje površine zaščite in jo uvaja sredinski del pritisnega bata z okroglo in ravno površino ter s premerom 220 mm ± 10 mm, in če upogib obremenjene bočne zaščite ni več kakor:

30 mm na zadnjih 250 mm zaščite in

150 mm na preostalem delu zaščite.

Skladnost z zahtevami se lahko preveri z izračunom.

- 7.9 Deli, ki so stalno nameščeni na vozilo, npr. rezervna kolesa, zaboj za akumulator, posode za zrak, posode za gorivo, svetilke, odsevniki in zaboji za orodje, so lahko vključeni v bočno zaščito, če izpolnjujejo dimenzijske zahteve tega pravilnika. Za vrzeli med zaščitnimi napravami in deli, ki so stalno nameščeni na vozilo, se na splošno uporabljajo zahteve iz odstavka 7.2.
- 7.10 Zaščita se ne sme uporabljati za zavorne, pnevmatske ali hidravlične napeljave.
8. ODSTOPANJA
- 8.1 Z odstopanjem od zgoraj navedenih določb morajo biti naslednji tipi vozil skladni samo toliko, kolikor je določeno za posamezne primere:
- 8.1.1 Raztezna prikolica mora biti v skladu z vsemi zahtevami iz odstavka 7, kadar je skrčena na najkrajšo dolžino; kadar pa je prikolica raztegnjena, mora biti bočna zaščita skladna z zahtevami iz odstavkov 7.6, 7.7 in 7.8, ter bodisi 7.4 bodisi 7.5, a ne nujno z obema; podaljški prikolice ne smejo imeti presledkov po dolžini bočne zaščite.
- 8.1.2 Cisterna, to je vozilo, zasnovano izključno za prevoz tekočih snovi v zaprti cisterni, ki je fiksno pritrjena na vozilo in opremljena s cevnimi priključki za polnjenje in praznjenje cisterne; tako vozilo mora biti opremljeno z bočnimi zaščitami, ki so čim bolj skladne z vsemi zahtevami iz odstavka 7; stroga skladnost se lahko opusti le, kolikor je to mogoče zaradi pogojev obratovanja.
- 8.1.3 Na vozilih z raztegljivimi podpornimi nogami, ki zagotavljajo dodatno stabilnost med nakladanjem, razkladanjem ali drugimi deli, za katera je vozilo namenjeno, ima lahko bočna zaščita dodatne presledke, kjer so potrebni za razteg podpor.
- 8.1.4 Pri vozilih, ki so opremljena s sidrnimi mesti za ro-ro transport (trajektni prevoz), so presledki v bočni zaščiti dovoljeni zaradi napeljave in zategovanja pritrtilnih vezi.
- 8.2 Če so stranice vozila zasnovane in/ali opremljene tako, da njihovi sestavni deli po obliki in lastnostih izpolnjujejo zahteve odstavka 7, lahko velja, da nadomeščajo bočno zaščito.
9. SPREMEMBA TIPA VOZILA IN RAZŠIRITEV HOMOLOGACIJE
- 9.1 Vsaka sprememba tipa vozila se sporoči upravnemu organu, ki je podelil homologacijo tipa vozila. Služba lahko potem:
- 9.1.1 meni, da spremembe verjetno ne bodo imele občutnih škodljivih učinkov in da vozilo v vsakem primeru še vedno izpolnjuje zahteve; ali
- 9.1.2 od tehnične službe, pristojne za opravljanje preskusov, zahteva nadaljnje poročilo o preskusu.
- 9.2 Potrditev ali zavrnitev homologacije se z navedbo sprememb po postopku iz odstavka 5.3 sporoči pogodbenicam Sporazuma, ki uporabljajo ta pravilnik.
- 9.3 Pristojni organ, ki izda razširitev homologacije, dodeli serijsko številko vsakemu obrazcu za sporočanje, ki se sestavi za takšno razširitev.

10. SKLADNOST PROIZVODNJE

Postopki za nadzor skladnosti proizvodnje morajo biti v skladu s postopki iz Dodatka 2 k Sporazumu (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Sprem. 2) ob naslednjih zahtevah:

- 10.1 vsako vozilo, homologirano v skladu s tem pravilnikom, se izdelava tako, da je skladno s homologiranim tipom z izpolnjevanjem zahtev iz odstavka 6 zgoraj;
- 10.2 organ, ki je podelil homologacijo, lahko kadar koli preveri postopke nadzora skladnosti, ki se uporabljajo v vsakem proizvodnem obratu. Ti pregledi se običajno opravljajo enkrat na dve leti.

11. KAZNI ZA NESKLADNOST PROIZVODNJE

- 11.1 Če zahteve iz odstavkov 6 in 7 niso izpolnjene, se homologacija, podeljena za tip vozila skladno s tem pravilnikom, lahko prekliče.
- 11.2 Če pogodbenica Sporazuma, ki uporablja ta pravilnik, prekliče homologacijo, ki jo je podelila, o tem takoj obvesti druge pogodbenice, ki uporabljajo ta pravilnik, s kopijo homologacijskega certifikata, ki ima na koncu z veliki črkami dopisano opombo „HOMOLOGACIJA PREKLICANA“ z datumom in podpisom.

12. POPOLNO PRENEHANJE PROIZVODNJE

Če imetnik homologacije povsem preneha proizvajati tip vozila, homologiran v skladu s tem pravilnikom, o tem obvesti organ, ki je podelil homologacijo. Po prejemu ustreznega sporočila ta organ o tem obvesti druge podpisnice Sporazuma, ki uporabljajo ta pravilnik, s kopijo homologacijskega certifikata, ki ima na koncu z veliki črkami dopisano opombo „PRENEHANJE PROIZVODNJE“ z datumom in podpisom.

13. IMENA IN NASLOVI TEHNIČNIH SLUŽB, KI IZVAJAJO HOMOLOGACIJSKE PRESKUSE, TER UPRAVNIH ORGANOV

Pogodbenice Sporazuma, ki uporabljajo ta pravilnik, sekretariatu Združenih narodov sporočijo imena in naslove tehničnih služb, ki izvajajo homologacijske preskuse, ter upravnih organov, ki podelijo homologacijo in katerim se pošljejo certifikati, izdani v drugih državah, o podelitvi, razširitvi, zavrnitvi ali preklicu homologacije.

PRILOGA 1

SPOROČILO

(Največji format: A4 (210 × 297 mm))



Izdal:

Ime homologacijskega organa

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

- o ⁽²⁾: PODELJENI HOMOLOGACIJI
- ZAVRNJENI HOMOLOGACIJI
- RAZŠIRJENI HOMOLOGACIJI
- PREKLICANI HOMOLOGACIJI
- POPOLNEM PRENEHANJU PROIZVODNJE

tipa vozila glede njegove bočne zaščite v skladu s Pravilnikom št. 73.

Št. homologacije: Št. razširitve:

1. Blagovna znamka vozila:

2. Tip vozila:

3. Ime in naslov proizvajalca:

4. Po potrebi ime in naslov zastopnika proizvajalca:

5. Kratek opis tipa vozila, ki se nanaša na konstrukcijo, dimenzije, oblike in uporabljene materiale:

.....

6. Kratek opis zaščitne naprave, ki se nanaša na njeno obliko, dimenzije in uporabljene materiale:

.....

7. Največja masa:

8. Vrednost zabeleženega upogiba (glej odstavek 7.8): (izmerjenega ali izračunanega)

9. Vozilo, predloženo v homologacijo dne:

10. Tehnična služba, pristojna za opravljanje homologacijskih preskusov:

11. Datum izdaje poročila navedene službe:

12. Številka poročila te službe:

13. Homologacija se podeli/zavrne/razširi/prekliče ⁽²⁾:

14. Mesto homologacijske oznake na vozilu:

15. Kraj:

16. Datum:

17. Podpis:

18. Na zahtevo so na voljo naslednji dokumenti z zgoraj navedeno številko homologacije:
[dopolniti]

⁽¹⁾ Ime homologacijskega organa.

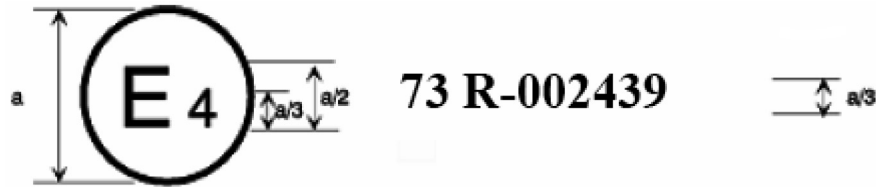
⁽²⁾ Neustrezno črtati.

PRILOGA 2

PRIMERI HOMOLOGACIJSKIH OZNAK

VZOREC A

(glej odstavek 5.4 tega pravilnika)

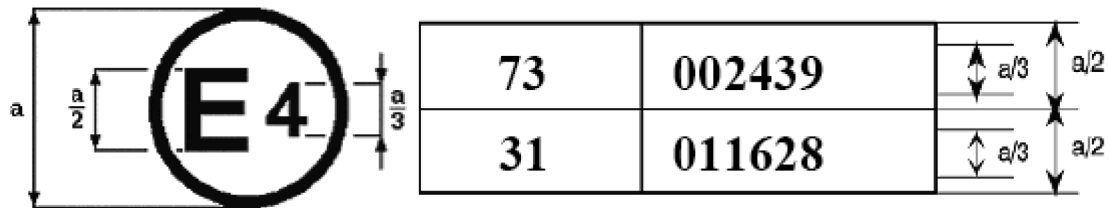


a = najmanj 8 mm

Zgornja homologacijska oznaka, nameščena na vozilo, pomeni, da je bil zadevni tip vozila glede na bočno zaščito homologiran na Nizozemskem (E 4) v skladu s Pravilnikom št. 73 in pod številko homologacije 002439. Prvi dve številki homologacijske številke pomenita, da je bila homologacija podeljena v skladu z zahtevami iz Pravilnika št. 73 v njegovi prvotni obliki.

VZOREC B

(glej odstavek 5.5 tega pravilnika)



Zgornja homologacijska oznaka, nameščena na vozilo, pomeni, da je bil zadevni tip vozila homologiran na Nizozemskem (E 4) v skladu s Pravilnikom št. 73 in Pravilnikom št. 31 ⁽¹⁾. Prvi dve številki homologacijske številke pomenita, da v času podelitve homologacije Pravilnik št. 73 ni bil spremenjen, Pravilnik št. 31 pa je že vseboval serijo sprememb 01.

⁽¹⁾ Druga številka je navedena zgolj kot primer.

Cena naročnine 2010 (brez DDV, skupaj s stroški pošiljanja z navadno pošto)

Uradni list EU, seriji L + C, samo papirna različica	22 uradnih jezikov EU	1 100 EUR na leto
Uradni list EU, seriji L + C, papirna različica + letni CD-ROM	22 uradnih jezikov EU	1 200 EUR na leto
Uradni list EU, serija L, samo papirna različica	22 uradnih jezikov EU	770 EUR na leto
Uradni list EU, seriji L + C, mesečni zbirni CD-ROM	22 uradnih jezikov EU	400 EUR na leto
Dopolnilo k Uradnemu listu (serija S – razpisi za javna naročila), CD-ROM, 2 izdaji na teden	Večjezično: 23 uradnih jezikov EU	300 EUR na leto
Uradni list EU, serija C – natečaj	Jezik(-i) v skladu z natečajem(-i)	50 EUR na leto

Naročilo na *Uradni list Evropske unije*, ki izhaja v uradnih jezikih Evropske unije, je na voljo v 22 jezikovnih različicah. Uradni list je sestavljen iz serije L (Zakonodaja) in serije C (Informacije in objave).

Na vsako jezikovno različico se je treba naročiti posebej.

V skladu z Uredbo Sveta (ES) št. 920/2005, objavljeno v Uradnem listu L 156 z dne 18. junija 2005, institucije Evropske unije začasno niso obvezane sestavljati in objavljati vseh pravnih aktov v irščini, zato se Uradni list v irskem jeziku objavlja posebej.

Naročilo na Dopolnilo k Uradnemu listu (serija S – razpisi za javna naročila) zajema vseh 23 uradnih jezikovnih različic na enem večjezičnem CD-ROM-u.

Na zahtevo nudi naročilo na *Uradni list Evropske unije* pravico do prejemanja različnih prilog k Uradnemu listu. Naročniki so o objavi prilog obveščeni v „Obvestilu bralcu“, vstavljenem v *Uradni list Evropske unije*.

Format CD-ROM bo leta 2010 nadomeščen s formatom DVD.

Prodaja in naročila

Naročilo na razne plačljive periodične publikacije, kot je naročilo na *Uradni list Evropske unije*, je možno pri naših komercialnih distributerjih. Seznam komercialnih distributerjev je na spletnem naslovu:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_sl.htm

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) nudi neposreden in brezplačen dostop do prava Evropske unije. To spletišče omogoča pregled *Uradnega lista Evropske unije*, zajema pa tudi pogodbe, zakonodajo, sodno prakso in pripravljane akte za zakonodajo.

Za boljše poznavanje Evropske unije preglejte spletišče <http://europa.eu>

