

Jedynie oryginalne teksty EKG ONZ mają skutek prawny w międzynarodowym prawie publicznym. Status i datę wejścia w życie niniejszego regulaminu należy sprawdzać w najnowszej wersji dokumentu EKG ONZ dotyczącego statusu TRANS/WP.29/343/, dostępnej pod adresem:

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

## **Regulamin nr 18 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów samochodowych w zakresie ich zabezpieczenia przed nieuprawnionym użyciem**

Obejmujący cały obowiązujący tekst, w tym:

suplement nr 2 do serii poprawek 03 – data wejścia w życie: 15 października 2008 r.

### SPIS TREŚCI

#### REGULAMIN

1. Zakres
2. Definicje
3. Wniosek o udzielenie homologacji
4. Homologacja
5. Specyfikacje ogólne
6. Specyfikacje szczegółowe
7. Modyfikacja typu pojazdu oraz rozszerzenie homologacji
8. Procedury zgodności produkcji
9. Sankcje z tytułu niezgodności produkcji
10. Ostateczne zaprzestanie produkcji
11. Urządzenia dodatkowe
12. Przepisy przejściowe
13. Nazwy i adresy upoważnionych placówek technicznych odpowiedzialnych za przeprowadzanie badań homologacyjnych oraz nazwy i adresy organów administracyjnych

#### ZAŁĄCZNIKI

- Załącznik 1 – Komunikat dotyczący udzielenia, odmowy, rozszerzenia lub cofnięcia homologacji lub ostatecznego zaprzestania produkcji typu pojazdu w zakresie jego zabezpieczenia przed nieuprawnionym użyciem zgodnie z regulaminem nr 18
- Załącznik 2 – Przykładowe układy znaków homologacji
- Załącznik 3 – Procedura badania zużycia urządzeń zabezpieczających oddziałujących na układ kierowniczy

1. ZAKRES
  - 1.1. Niniejszy regulamin stosuje się do pojazdów samochodowych mających co najmniej trzy koła, z wyjątkiem kategorii  $M_1$  i  $N_1$  (<sup>1</sup>), w zakresie ich zabezpieczenia przed nieuprawnionym użyciem.
  - 1.2. Pojazdy homologowane zgodnie z przepisami części I regulaminu nr 116 uznaje się za zgodne z niniejszym regulaminem.
2. DEFINICJE

Do celów niniejszego regulaminu,

  - 2.1. „homologacja pojazdu” oznacza homologację typu pojazdu w zakresie jego zabezpieczenia przed nieuprawnionym użyciem;
  - 2.2. „typ pojazdu” oznacza pojazdy samochodowe jednej kategorii spośród kategorii  $M_2$ ,  $M_3$ ,  $N_2$  i  $N_3$ , które nie różnią się pod względem następujących istotnych cech:

(<sup>1</sup>) Zgodnie z definicją w załączniku 7 do ujednoliconej rezolucji w sprawie budowy pojazdów (R.E.3) (TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend.2).

- 2.2.1. nadane przez producenta oznaczenie typu;
- 2.2.2. umiejscowienie i konstrukcja jednej lub kilku części składowych pojazdu, na które oddziałuje urządzenie zabezpieczające;
- 2.2.3. typ urządzenia zabezpieczającego;
- 2.3. „urządzenie zabezpieczające” oznacza układ mający uniemożliwić nieuprawnione uruchomienie, w normalny sposób, silnika lub innego głównego źródła napędu pojazdu w połączeniu z przynajmniej jednym układem, który:
  - a) blokuje układ kierowniczy; lub
  - b) blokuje układ przeniesienia napędu; lub
  - c) blokuje mechanizm zmiany biegów; lub
  - d) blokuje hamulce.

W przypadku układu blokującego hamulce wyłączenie urządzenia nie może powodować samoczynnego zwolnienia hamulców wbrew woli kierowcy;
- 2.4. „układ kierowniczy” oznacza kierownicę, kolumnę kierownicy wraz z jej osłoną, wał kierownicy, przekładnię kierowniczą i wszelkie inne części składowe, które bezpośrednio wpływają na skuteczność urządzenia zabezpieczającego;
- 2.5. „kombinacja” oznacza jeden ze specjalnie opracowanych i skonstruowanych wariantów układu blokady, który po prawidłowym uruchomieniu umożliwia działanie układu blokady;
- 2.6. „klucz” oznacza dowolne urządzenie skonstruowane i wykonane w celu obsługi układu blokady, który skonstruowano i wykonano w taki sposób, że można go obsługiwać wyłącznie za pomocą takiego urządzenia.
3. WNIOSEK O UDZIELENIE HOMOLOGACJI
  - 3.1. Wniosek o udzielenie homologacji typu pojazdu w zakresie urządzenia zabezpieczającego przed jego nieuprawnionym użyciem składa producent pojazdu lub jego upoważniony przedstawiciel.
  - 3.2. Do wniosku należy dołączyć następujące dokumenty w trzech egzemplarzach oraz następujące dane:
    - 3.2.1. szczegółowy opis typu pojazdu w zakresie umieszczenia i konstrukcji mechanizmu lub zespołu, na który działa urządzenie zabezpieczające;
    - 3.2.2. rysunki, sporządzone w odpowiedniej skali i o wystarczającym stopniu szczegółowości, przedstawiające urządzenie zabezpieczające oraz jego zamontowanie w pojeździe;
    - 3.2.3. opis techniczny urządzenia.
  - 3.3. Do upoważnionej placówki technicznej odpowiedzialnej za wykonanie badań homologacyjnych należy przekazać:
    - 3.3.1. pojazd reprezentatywny dla typu pojazdu zgłoszonego do homologacji, na wniosek upoważnionej placówki technicznej; oraz,
    - 3.3.2. na wniosek upoważnionej placówki technicznej, te części składowe pojazdu, które placówka techniczna uzna za istotne dla kontroli wymaganych zgodnie z pkt 5 i 6 niniejszego regulaminu.
4. HOMOLOGACJA
  - 4.1. Homologacji typu udziela się, jeżeli typ pojazdu, który przedstawiono do homologacji zgodnie z niniejszym regulaminem, spełnia wymagania pkt 5 i 6 poniżej.
  - 4.2. Każdy homologowany typ otrzymuje numer homologacji. Pierwsze dwie cyfry numeru (obecnie 03, odpowiadające serii poprawek 03, które weszły w życie z dniem 23 czerwca 2005 r.) oznaczają serię poprawek obejmującą najnowsze ważniejsze poprawki techniczne wprowadzone w niniejszym regulaminie w okresie udzielania homologacji. Ta sama Umawiająca się Strona nie może przydzielić tego samego numeru ani temu samemu typowi pojazdu, który wyposażono w urządzenie zabezpieczające innego typu lub którego urządzenie zabezpieczające jest zamontowane w inny sposób, ani innemu typowi pojazdu.

- 4.3. Zawiadomienie o udzieleniu lub odmowie homologacji typu pojazdu zgodnie z niniejszym regulaminem zostaje przekazane Umawiającym się Stronom Porozumienia stosującym niniejszy regulamin, w postaci formularza zgodnego ze wzorem przedstawionym w załączniku 1 do niniejszego regulaminu oraz rysunków urządzenia zabezpieczającego i jego zamontowania dostarczonych przez wnioskodawcę, w formacie nie większym niż A4 (210 × 297 mm) lub złożonych do tego formatu, w odpowiedniej skali.
- 4.4. Na każdym pojeździe zgodnym z typem pojazdu homologowanym zgodnie z niniejszym regulaminem umieszcza się, w widocznym i łatwo dostępnym miejscu, określonym w formularzu homologacji, międzynarodowy znak homologacji składający się z:
- 4.4.1. okręgu otaczającego literę „E”, po której następuje numer wskazujący kraj, który udzielił homologacji<sup>(1)</sup>;
- 4.4.2. numeru niniejszego regulaminu, po którym stawia się literę „R”, łącznik i numer homologacji, na prawo od okręgu opisanego w pkt 4.4.1.
- 4.5. Jeżeli pojazd jest zgodny z typem pojazdu homologowanym zgodnie z jednym lub kilkoma innymi regulaminami załączonymi do Porozumienia w kraju, który udzielił homologacji na podstawie niniejszego regulaminu, to nie ma potrzeby powtarzania symbolu określonego w pkt 4.4.1. W takim przypadku numery regulaminów i homologacji oraz dodatkowe symbole wszystkich regulaminów, zgodnie z którymi udzielono homologacji w kraju, który udzielił homologacji na podstawie niniejszego regulaminu, umieszcza się w pionowych kolumnach na prawo od symbolu określonego w pkt 4.4.1.
- 4.6. Znak homologacji musi być wyraźnie czytelny i nieusuwalny.
- 4.7. Znak homologacji umieszcza się w pojeździe na tabliczce znamionowej producenta lub w jej pobliżu.
- 4.8. Przykładowe układy znaku homologacji przedstawiono w załączniku 2 do niniejszego regulaminu.
5. SPECYFIKACJE OGÓLNE
- 5.1. Urządzenie zabezpieczające musi być skonstruowane w taki sposób, by bez uprzedniego wyłączenia tego urządzenia nie było możliwe:
- 5.1.1. uruchomienie silnika normalnym urządzeniem rozruchowym, oraz
- 5.1.2. kierowanie pojazdem, prowadzenie lub przemieszczanie go do przodu za pomocą napędu własnego pojazdu,
- 5.1.3. spełnienie wymogu pkt 5.1 może nastąpić jednocześnie z działaniami określonymi w pkt 5.1.1 i 5.1.2 lub przed nimi.
- 5.2. Wymagania określone w pkt 5.1 muszą być spełnione poprzez jednokrotne użycie jednego klucza.
- 5.3. Wymaga się, z zastrzeżeniem pkt 6.1.5, by układ obsługiwany za pomocą klucza umieszczonego w zamku uniemożliwiał wyjęcie klucza przed zadziałaniem lub uzbrojeniem urządzenia zabezpieczającego, o którym mowa w pkt 5.1.

<sup>(1)</sup> 1 – Niemcy, 2 – Francja, 3 – Włochy, 4 – Niderlandy, 5 – Szwecja, 6 – Belgia, 7 – Węgry, 8 – Republika Czeska, 9 – Hiszpania, 10 – Serbia i Czarnogóra, 11 – Zjednoczone Królestwo, 12 – Austria, 13 – Luksemburg, 14 – Szwajcaria, 15 (numer wolny), 16 – Norwegia, 17 – Finlandia, 18 – Dania, 19 – Rumunia, 20 – Polska, 21 – Portugalia, 22 – Federacja Rosyjska, 23 – Grecja, 24 – Irlandia, 25 – Chorwacja, 26 – Słowenia, 27 – Słowacja, 28 – Białoruś, 29 – Estonia, 30 (numer wolny), 31 – Bośnia i Hercegowina, 32 – Łotwa, 33 (numer wolny), 34 – Bułgaria, 35 (numer wolny), 36 – Litwa, 37 – Turcja, 38 (numer wolny), 39 – Azerbejdżan, 40 – Była Jugosłowiańska Republika Macedonii, 41 (numer wolny), 42 – Wspólnota Europejska (homologacje udzielane są przez jej państwa członkowskie z użyciem właściwych im symboli EKG), 43 – Japonia, 44 (numer wolny), 45 – Australia, 46 – Ukraina, 47 – Republika Południowej Afryki, 48 – Nowa Zelandia, 49 – Cypr, 50 – Malta i 51 – Republika Korei. Kolejne numery przydzielane są pozostałym krajom w porządku chronologicznym, zgodnie z datą ratyfikacji lub przystąpienia do Porozumienia dotyczącego przyjęcia jednolitych wymagań technicznych dla pojazdów kołowych, wyposażenia i części, które mogą być stosowane w tych pojazdach, oraz wzajemnego uznawania homologacji udzielonych na podstawie tych wymagań, a Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych powiadamia Umawiające się Strony Porozumienia o przydzielonych w ten sposób numerach.

- 5.4. Urządzenie zabezpieczające, o którym mowa w pkt 5.1, oraz części składowe pojazdu, na które oddziałuje, muszą być skonstruowane tak, aby nie dało się ich szybko i nie przykuwając uwagi otworzyć, uniemożliwić ich działanie lub zniszczyć, na przykład przy pomocy niekosztownych, łatwych do ukrycia i powszechnie dostępnych narzędzi, urządzeń i wyrobów.
- 5.5. Urządzenie zabezpieczające montuje się w pojeździe jako element oryginalnego wyposażenia (tj. wyposażenia montowanego przez producenta pojazdu przed jego pierwszą sprzedażą detaliczną). Wymaga się zamontowania go w taki sposób, by nawet po zdjęciu obudowy jego demontaż w stanie zablokowanym był możliwy tylko przy zastosowaniu specjalistycznych narzędzi. Jeżeli działanie urządzenia zabezpieczającego może zostać uniemożliwione poprzez wykręcenie śrub, to te śruby, które dają się wykręcić, muszą być osłonięte częściami zablokowanego urządzenia zabezpieczającego.
- 5.6. Liczba kombinacji wzoru klucza obsługującego układ blokady musi wynosić co najmniej 1 000 lub, jeżeli jest ona mniejsza niż 1 000, musi być równa łącznej liczbie produkowanych w ciągu roku pojazdów. Wymaga się, by w przypadku pojazdów jednego typu częstotliwość występowania każdej kombinacji wynosiła w przybliżeniu jeden na tysiąc.
- 5.7. Kod klucza i zamka nie może być widoczny.
- 5.8. Zamek musi być skonstruowany, wykonany i zamontowany w taki sposób, by wkładkę bębnową zamka w położeniu zablokowanym dało się obrócić przy momencie obrotowym poniżej 2,45 Nm jedynie przy pomocy pasującego klucza, a ponadto:
  - 5.8.1. w przypadku bębneków z bolcami nie więcej niż dwa identyczne bolce działające w tym samym kierunku mogą być umieszczone obok siebie; w zamku nie może być więcej niż 60 % identycznych bolców;
  - 5.8.2. w przypadku bębneków z dyskami, nie więcej niż dwa identyczne dyski działające w tym samym kierunku mogą być umieszczone obok siebie; w zamku nie może być więcej niż 50 % identycznych dysków.
- 5.9. Urządzenie zabezpieczające musi być skonstruowane tak, by wykluczone było ryzyko przypadkowej blokady podczas ruchu pojazdu, w szczególności mogącej zagrozić bezpieczeństwu jazdy.
  - 5.9.1. Uruchomienie urządzeń zabezpieczających przed nieuprawnionym użyciem nie może być możliwe bez uprzedniego ustawienia sterowania silnika w położenie wyłączenia, a następnie wykonania czynności, która nie stanowi nieprzerwanej kontynuacji zatrzymywania silnika, lub bez uprzedniego ustawienia sterowania silnika w położenie wyłączenia w przypadku gdy pojazd jest nieruchomy i zaciągnięty jest hamulec postojowy lub prędkość, z jaką porusza się pojazd, nie przekracza 4 km/h.
  - 5.9.2. W przypadku urządzeń oddziałujących na układ kierowniczy, układ przeniesienia napędu, mechanizm zmiany biegów lub hamulce, jeżeli uruchomienie urządzenia następuje w wyniku wyjęcia klucza, do uruchomienia urządzenia konieczne musi być uprzednie przesunięcie o co najmniej 2 mm bądź też musi być dostępna funkcja kasująca zabezpieczająca przed przypadkowym całkowitym lub częściowym wyjęciem klucza.
- 5.9.3. Punkty 5.8, 5.8.1 lub 5.8.2 oraz 5.9.2 stosuje się wyłącznie do urządzeń obsługiwanych kluczami mechanicznymi.
- 5.10. Elektryczne wspomaganie może być stosowane jedynie do uruchamiania funkcji blokowania lub odblokowywania urządzenia zabezpieczającego. Utrzymanie urządzenia w położeniu roboczym może być realizowane wyłącznie na drodze mechanicznej.
- 5.11. Nie może być możliwości załączenia napędu pojazdu w normalny sposób, dopóki urządzenie zabezpieczające nie zostanie wyłączone.
- 5.12. Urządzenia zabezpieczające przed nieuprawnionym użyciem poprzez uniemożliwienie zwolnienia hamulców pojazdu dopuszcza się wyłącznie w przypadku, gdy elementy robocze hamulców są zablokowane przy pomocy urządzenia całkowicie mechanicznego. W takim przypadku nie ma zastosowania pkt 5.11.
- 5.13. Jeżeli układ zabezpieczający wyposażony jest w mechanizm ostrzegania kierowcy, włącza się on w momencie otwarcia drzwi po stronie kierowcy, chyba że urządzenie zabezpieczające zostało uruchomione, a klucz wyjęty.

6. SPECYFIKACJE SZCZEGÓŁOWE
- Oprócz specyfikacji ogólnych przedstawionych w pkt 5, urządzenie zabezpieczające musi spełniać warunki szczególne, które określono poniżej.
- 6.1. Urządzenia zabezpieczające oddziałujące na układ kierowniczy
- 6.1.1. Wymaga się, by urządzenie zabezpieczające oddziałujące na układ kierowniczy powodowało blokowanie tego układu.
- 6.1.2. Wymaga się, by po uzbrojeniu urządzenia zabezpieczającego nie było możliwe zakłócenie jego funkcjonowania.
- 6.1.3. Urządzenie zabezpieczające musi nadal spełniać wymagania określone w pkt 5.9, 6.1.1, 6.1.2 i 6.1.4 po przejściu 2 500 cykli blokowania w każdym kierunku w ramach badania zużycia określonego w załączniku 3.
- 6.1.4. Urządzenie zabezpieczające musi być w stanie wytrzymać w położeniu roboczym, bez uszkodzenia układu kierowniczego, które mogłyby zagrozić bezpieczeństwu, obrót wokół osi wału kierownicy w obydwu kierunkach w warunkach statycznych przy momencie obrotowym wynoszącym 200 Nm.
- 6.1.5. Jeżeli urządzenie zabezpieczające umożliwia wyjęcie klucza w położeniu innym niż położenie, w którym układ kierowniczy jest zablokowany, konstrukcja urządzenia musi uniemożliwiać przypadkowe wykonanie manewru niezbędnego do ustawienia w takim położeniu i wyjęcia klucza.
- 6.2. Urządzenia zabezpieczające przed nieuprawnionym użyciem oddziałujące na układ przeniesienia napędu lub hamulce
- 6.2.1. Wymaga się, by urządzenie zabezpieczające oddziałujące na układ przeniesienia napędu uniemożliwiało obracanie się kół pędnych pojazdu.
- 6.2.2. Wymaga się, by urządzenie zabezpieczające przed nieuprawnionym użyciem oddziałujące na hamulce powodowało hamowanie przynajmniej jednego koła po obu stronach na przynajmniej jednej osi.
- 6.2.3. Wymaga się, by po uzbrojeniu urządzenia zabezpieczającego nie było możliwe zakłócenie jego funkcjonowania.
- 6.2.4. Należy wykluczyć ryzyko przypadkowego zablokowania układu przeniesienia napędu lub hamulców, w przypadku gdy klucz znajduje się w zamku urządzenia zabezpieczającego przed nieuprawnionym użyciem, nawet jeżeli urządzenie uniemożliwiające uruchomienie silnika już działa lub zostało uzbrojone. Przepisu tego nie stosuje się w przypadku, gdy wymagania określone w pkt 6.2 niniejszego regulaminu są spełnione przy pomocy urządzeń o innym dodatkowym przeznaczeniu, a zamek zgodnie z wyżej wymienionymi warunkami jest niezbędny dla realizacji takiej dodatkowej funkcji (np. elektryczny hamulec postojowy).
- 6.2.5. Konstrukcja i wykonanie urządzenia zabezpieczającego musi gwarantować pełną skuteczność działania nawet pomimo pewnego stopnia zużycia po 2 500 cyklach blokowania w każdym kierunku. W przypadku urządzenia zabezpieczającego oddziałującego na hamulce wymóg dotyczy wszystkich podzespołów mechanicznych i elektrycznych urządzenia.
- 6.2.6. Jeżeli urządzenie zabezpieczające umożliwia wyjęcie klucza w położeniu innym niż położenie, w którym układ przeniesienia napędu lub hamulce są zablokowane, konstrukcja urządzenia musi uniemożliwiać przypadkowe wykonanie manewru niezbędnego do ustawienia w takim położeniu i wyjęcia klucza.
- 6.2.7. Urządzenie zabezpieczające układ przeniesienia napędu musi być w stanie wytrzymać, bez uszkodzenia, które mogłyby zagrozić bezpieczeństwu, moment obrotowy w obydwu kierunkach i w warunkach statycznych o 50 % większy niż maksymalny moment obrotowy, który normalnie dopuszczalny jest dla układu przeniesienia napędu. Przy określaniu wartości takiego próbnego momentu obrotowego nie należy brać pod uwagę maksymalnego momentu obrotowego silnika, lecz maksymalny moment obrotowy, jaki może być przenoszony przez sprzęgło lub automatyczną skrzynię biegów.
- 6.2.8. W przypadku gdy pojazd wyposażony jest w urządzenie zabezpieczające oddziałujące na hamulce, urządzenie takie musi być w stanie utrzymać załadowany pojazd w bezruchu na zboczu o nachyleniu 18 %, pod górę i w dół.
- 6.2.9. W przypadku gdy pojazd wyposażony jest w urządzenie zabezpieczające oddziałujące na hamulce, wymagania określone w niniejszym regulaminie nie mogą być interpretowane jako odejście od wymagań regulaminu nr 13 lub 13-H, nawet w przypadku wystąpienia awarii.
- 6.3. Urządzenie zabezpieczające oddziałujące na mechanizm zmiany biegów
- 6.3.1. Wymaga się, by urządzenie zabezpieczające oddziałujące na mechanizm zmiany biegów uniemożliwiało zmianę biegów.

- 6.3.2. W przypadku ręcznej skrzyni biegów musi być możliwe wyłącznie zablokowanie dźwigni zmiany biegów w pozycji biegu wstecznego; dodatkowo dozwolone jest blokowanie w pozycji biegu jałowego.
- 6.3.3. W przypadku automatycznej skrzyni biegów z pozycją „parking” musi być możliwe wyłącznie zablokowanie mechanizmu w pozycji „parking”; dodatkowo dopuszcza się blokowanie w pozycji biegu jałowego lub wstecznego.
- 6.3.4. W przypadku automatycznej skrzyni biegów bez pozycji „parking” musi być możliwe wyłącznie zablokowanie mechanizmu w pozycji biegu jałowego lub wstecznego.
- 6.3.5. Konstrukcja i wykonanie urządzenia zabezpieczającego musi gwarantować pełną skuteczność działania nawet pomimo pewnego stopnia zużycia po 2 500 cyklach blokowania w każdym kierunku.

## 7. MODYFIKACJA TYPU POJAZDU ORAZ ROZSZERZENIE HOMOLOGACJI

- 7.1. O każdej zmianie typu pojazdu powiadamia się organ administracyjny, który udzielił homologacji danego typu pojazdu.

Organ taki może wówczas:

- 7.1.1. uznać, że wprowadzone zmiany nie będą miały istotnego negatywnego skutku i urządzenia zabezpieczające nadal spełniają wszelkie wymagania; lub
- 7.1.2. zażądać kolejnego sprawozdania od upoważnionej placówki technicznej odpowiedzialnej za przeprowadzenie badań.
- 7.2. Umawiające się Strony Porozumienia stosujące niniejszy regulamin zostaną powiadomione o potwierdzeniu lub odmowie homologacji, z podaniem zmiany, w trybie określonym w pkt 4.3 powyżej.
- 7.3. Właściwy organ wydający rozszerzenie homologacji przydziela każdemu komunikatowi sporządzonemu w związku z takim rozszerzeniem numer seryjny.

## 8. PROCEDURY ZGODNOŚCI PRODUKCJI

Procedury zgodności produkcji powinny być zgodne z procedurami określonymi w aneksie 2 do Porozumienia (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2) oraz następującymi wymaganiami:

- 8.1. pojazdy homologowane zgodnie z niniejszym regulaminem w zakresie zabezpieczenia przed nieuprawnionym użyciem muszą być tak wytwarzane, aby spełniając wymagania określone w pkt 5 i 6 powyżej, odpowiadały homologowanemu typowi.

## 9. SANKCJE Z TYTUŁU NIEZGODNOŚCI PRODUKCJI

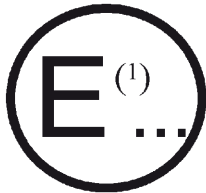
- 9.1. Homologacja udzielona w odniesieniu do typu pojazdu zgodnie z niniejszym regulaminem może zostać cofnięta w razie niespełnienia wymagań pkt 8 powyżej.
- 9.2. Jeżeli Umawiająca się Strona Porozumienia stosująca niniejszy regulamin cofnie uprzednio udzieloną homologację, bezzwłocznie powiadamia o tym pozostałe Umawiające się Strony stosujące niniejszy regulamin, korzystając z formularza zgodnego z wzorem w załączniku 1 do niniejszego regulaminu.

10. OSTATECZNE ZAPRZESTANIE PRODUKCJI
- Jeżeli posiadacz homologacji całkowicie zaprzestanie produkcji homologowanego typu pojazdu zgodnie z niniejszym regulaminem, powiadamia o tym fakcie organ, który udzielił homologacji. Po otrzymaniu odnośnego komunikatu organ ten powiadamia o tym pozostałe Umawiające się Strony Porozumienia stosujące niniejszy regulamin, korzystając z formularza zgodnego ze wzorem w załączniku 1 do niniejszego regulaminu.
11. URZĄDZENIA DODATKOWE
- 11.1. Homologacji zgodnie z niniejszym regulaminem można udzielić w odniesieniu do urządzenia zabezpieczającego wyposażonego dodatkowo w akustyczne lub optyczne urządzenie ostrzegawcze bądź w odniesieniu do montowanych opcjonalnie uzupełniających urządzeń zabezpieczających przed nieuprawnionym użyciem pojazdu, z zastrzeżeniem, że takie urządzenia uzupełniające wymagają oddzielnego mechanizmu uruchamiania. Postanowienia zawarte w art. 3 Porozumienia, do którego załączony jest niniejszy regulamin, nie wykluczają możliwości zabronienia przez Umawiające się Strony, które stosują niniejszy regulamin, stosowania takich dodatkowych urządzeń w rejestrowanych przez nie pojazdach.
- 11.2. Jeżeli urządzenie zabezpieczające wyposażone jest dodatkowo w zewnętrzne akustyczne lub optyczne urządzenie ostrzegawcze, to sygnały wysyłane przez takie urządzenie ostrzegawcze muszą być krótkotrwałe i ustawać samoczynnie najpóźniej po 30 sekundach, a ich wznowienie może nastąpić dopiero przy kolejnym uruchomieniu urządzenia. Ponadto
- 11.2.1. sygnał akustyczny może być wysyłany przez dźwiękowe urządzenie ostrzegawcze, w które standardowo wyposażony jest pojazd,
- 11.2.2. sygnał optyczny:
- 11.2.2.1. może być generowany wyłącznie poprzez błyskanie światła mijania pojazdu lub
- 11.2.2.2. musi być zgodny z pkt 11.2.2.2.1 i 11.2.2.2.2 poniżej.
- 11.2.2.2.1. Czas trwania sygnału optycznego
- Sygnał optyczny trwa od 25 sekund do 5 minut od uruchomienia alarmu. Rozbrojenie systemu alarmowego powoduje natychmiastowe przerwanie sygnału.
- 11.2.2.2.2. Typ sygnału optycznego
- Błyskanie wszystkich kierunkowskazów lub światła w przestrzeni pasażerskiej pojazdu oraz wszystkich światła będących w tym samym obwodzie elektrycznym.
- Częstotliwość wyzwalania  $2 \pm 1$  Hz
- W odniesieniu do sygnału dźwiękowego dozwolone są także sygnały asynchroniczne.
- Czas włączenia = czas wyłączenia  $\pm 10$  %.
12. PRZEPISY PRZEJŚCIOWE
- Żadna z Umawiających się Stron stosujących niniejszy regulamin nie może odrzucić typu pojazdu należącego do kategorii innych niż  $M_1$  i  $N_1$  homologowanego zgodnie z serią poprawek 01 i 02 do niniejszego regulaminu.
13. NAZWY I ADRESY UPOWAŻNIONYCH PLACÓWEK TECHNICZNYCH ODPOWIEDZIALNYCH ZA PRZEWADZENIE BADAŃ HOMOLOGACYJNYCH ORAZ NAZWY I ADRESY ORGANÓW ADMINISTRACYJNYCH
- Umawiające się Strony Porozumienia stosujące niniejszy regulamin przekazują sekretariatowi Organizacji Narodów Zjednoczonych nazwy i adresy upoważnionych placówek technicznych, odpowiedzialnych za prowadzenie badań homologacyjnych, oraz organów administracyjnych udzielających homologacji, do których należy przysyłać wydane w innych krajach poświadczenia homologacji, rozszerzenia, odmowy lub cofnięcia homologacji.

## ZAŁĄCZNIK 1

## KOMUNIKAT

(Maksymalny format: A4 (210 × 297 mm))



sporządzony przez: Nazwa organu administracyjnego:

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

dotyczący <sup>(2)</sup>: UDZIELENIA HOMOLOGACJI  
 ROZSZERZENIA HOMOLOGACJI  
 ODMOWY UDZIELENIA HOMOLOGACJI  
 COFNIĘCIA HOMOLOGACJI  
 OSTATECZNEGO ZAPRZESTANIA PRODUKCJI

typu pojazdu w zakresie jego zabezpieczenia przed nieuprawnionym użyciem, zgodnie z regulaminem nr 18.

Nr homologacji: ..... Nr rozszerzenia: .....

1. Nazwa handlowa lub marka pojazdu silnikowego: .....
2. Typ pojazdu: .....
3. Nazwa i adres producenta: .....
4. Nazwa i adres przedstawiciela producenta, o ile występuje: .....
5. Krótki opis urządzenia zabezpieczającego i jego zamontowania oraz części składowych lub funkcji pojazdu, na które urządzenie to oddziałuje (oprócz rozruchu silnika), tj. układu kierowniczego/mechanizmu zmiany biegów/układu przeniesienia napędu <sup>(2)</sup>: .....
6. Pojazd jest dodatkowo wyposażony w akustyczne/optyczne <sup>(2)</sup> urządzenie ostrzegawcze następującego typu: .....
7. Pojazd przedstawiono do homologacji dnia: .....
8. Upoważniona placówka techniczna odpowiedzialna za przeprowadzenie badań homologacyjnych: .....
9. Data sprawozdania sporządzonego przez placówkę techniczną: .....
10. Numer sprawozdania sporządzonego przez placówkę techniczną: .....
11. Homologacja została udzielona/rozszerzona/odmówiona/cofnięta <sup>(2)</sup> .....
12. Uzasadnienie rozszerzenia homologacji: .....
13. Umieszczenie znaku homologacji w pojeździe: .....



14. Miejsce: .....
15. Data: .....
16. Podpis: .....
17. Do niniejszego komunikatu załączono wykaz dokumentacji opatrzonej wskazanym powyżej numerem homologacji, prowadzonej przez organ administracyjny udzielający homologacji. Dokumentacja udostępniana jest na życzenie zainteresowanego.

\_\_\_\_\_

(<sup>1</sup>) Numer identyfikacyjny kraju, który udzielił/rozszerzył/odmówił udzielenia/cofnął homologację (zob. przepisy dotyczące homologacji zawarte w regulaminie).

(<sup>2</sup>) Niepotrzebne skreślić.

## ZAŁĄCZNIK 2

## PRZYKŁADOWE UKŁADY ZNAKÓW HOMOLOGACJI

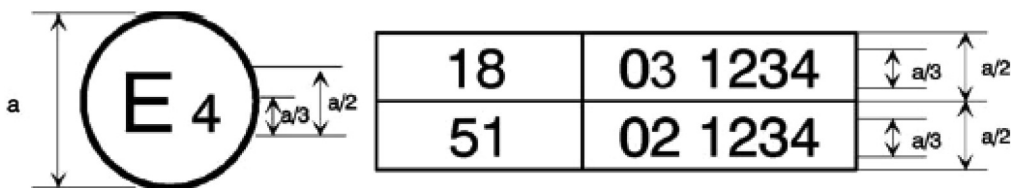
## WZÓR A



a = min. 8 mm

Powyższy znak homologacji umieszczony na pojeździe oznacza, że odnośny typ uzyskał homologację w Niderlandach (E4) zgodnie z regulaminem nr 18 na podstawie homologacji nr 031234. Pierwsze dwie cyfry (03) numeru homologacji oznaczają, że homologacji udzielono zgodnie z wymaganiami regulaminu nr 18 z uwzględnieniem serii poprawek 03.

## WZÓR B



a = min. 8 mm

Powyższy znak homologacji umieszczony na pojeździe oznacza, że odnośny typ uzyskał homologację w Niderlandach (E 4) zgodnie z regulaminami nr 18 i 51<sup>(1)</sup>. Pierwsze dwie cyfry numerów homologacji oznaczają, że w dniu udzielenia homologacji regulamin nr 18 uwzględniał serię poprawek 03, a regulamin nr 51 – serię poprawek 02.

<sup>(1)</sup> Drugi numer podano jedynie jako przykład.

## ZAŁĄCZNIK 3

**PROCEDURA BADANIA ZUŻYCIA URZĄDZEŃ ZABEZPIEZAJĄCYCH ODDZIAŁUJĄCYCH NA UKŁAD KIEROWNICZY**

## 1. APARATURA BADAWCZA

W skład aparatury badawczej wchodzi:

- 1.1. uchwyt do zamocowania egzemplarza próbnego układu kierowniczego wraz z urządzeniem zabezpieczającym, jak określono w pkt 2.3 niniejszego regulaminu;
- 1.2. mechanizm umożliwiający uruchomienie i wyłączenie urządzenia zabezpieczającego przy użyciu klucza;
- 1.3. mechanizm umożliwiający obrót wału kierownicy względem urządzenia zabezpieczającego.

## 2. METODA BADANIA

- 2.1. Egzemplarz próbny układu kierowniczego z urządzeniem zabezpieczającym zostaje zamocowany do uchwytu, o którym mowa w pkt 1.1 powyżej.
- 2.2. Jeden cykl procedury badania musi obejmować następujące działania:
  - 2.2.1. Położenie początkowe. Należy wyłączyć urządzenie zabezpieczające i obracać wałem kierownicy aż do osiągnięcia położenia, które uniemożliwia włączenie urządzenia zabezpieczającego, chyba że jest to urządzenie typu, który umożliwia zablokowanie w dowolnym położeniu wału kierownicy.
  - 2.2.2. Uzbrojenie. Urządzenie zabezpieczające należy przestawić przy użyciu klucza z położenia wyłączenia do położenia włączenia.
  - 2.2.3. <sup>(1)</sup> Włączone. Wał kierownicy należy obrócić tak, aby moment obrotowy w chwili uruchomienia urządzenia zabezpieczającego wynosił  $5,85 \text{ Nm} \pm 0,25 \text{ Nm}$ .
  - 2.2.4. Wyłączone. Urządzenie zabezpieczające należy wyłączyć w zwyczajny sposób, przy czym dla ułatwienia wyłączenia moment obrotowy należy zredukować do zera.
  - 2.2.5. <sup>(1)</sup> Powrót. Wał kierownicy należy obrócić do położenia, które uniemożliwia włączenie urządzenia zabezpieczającego.
  - 2.2.6. Obrót w przeciwnym kierunku. Należy powtórzyć procedury opisane w pkt 2.2.2, 2.2.3, 2.2.4 i 2.2.5, lecz w przeciwnym kierunku obrotu wału kierownicy.
  - 2.2.7. Odstęp czasowy między dwoma kolejnymi uruchomieniami urządzenia musi wynosić co najmniej 10 sekund.
- 2.3. Cykl badania zużycia należy powtarzać ilość razy określoną w pkt 6.1.3 niniejszego regulaminu.

---

<sup>(1)</sup> Jeżeli urządzenie zabezpieczające przed bezprawnym użyciem umożliwia zablokowanie układu kierowniczego w dowolnej pozycji, omija się procedury opisane w pozycjach 2.2.3 i 2.2.5.