

II

(Akty przyjęte na mocy Traktatów WE/Euratom, których publikacja nie jest obowiązkowa)

AKTY PRZYJĘTE PRZEZ ORGANY UTWORZONE NA MOCY UMÓW MIĘDZYNARODOWYCH

Jedynie oryginalne teksty EKG ONZ wywołują skutki prawne 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/wp29docstts.html>.

Regulamin nr 89 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji:

- I. Pojazdów w zakresie ograniczania prędkości maksymalnej lub ich regulowanej funkcji ograniczania prędkości
- II. Pojazdów w zakresie montażu homologowanego ogranicznika prędkości (OP) lub homologowanego urządzenia regulowanej funkcji ograniczania prędkości (ROP)
- III. Ograniczników prędkości (OP) lub urządzeń regulowanej funkcji ograniczania prędkości (ROP)

Uzupełnienie 88: Regulamin nr 89

Zawiera w sobie obowiązujący tekst aż do:

Suplement 1 do pierwotnej wersji regulaminu – data wejścia w życie: 12 sierpnia 2002 r.

1. ZAKRES
- 1.1. Niniejszy regulamin stosuje się do:
 - 1.1.1. Część I: Pojazdów kategorii ⁽¹⁾ M₃, N₂ i N₃ ⁽²⁾ wyposażonych w ogranicznik prędkości OP oraz pojazdów kategorii M i N wyposażonych w urządzenie regulowanej funkcji ograniczania prędkości ROP, które nie posiada odrębnej homologacji zgodnie z postanowieniami części III niniejszego regulaminu, lub do ww. pojazdów skonstruowanych i/lub wyposażonych w taki sposób, że podzespoły danego pojazdu można uznać za spełniające w całości lub w części funkcje odpowiednio OP lub ROP.
 - 1.1.2. Część II: Montażu w pojazdach kategorii M₃, N₂ i N₃ ograniczników prędkości OP oraz montażu w pojazdach kategorii M i N urządzenia ROP, które posiada homologację typu zgodnie z postanowieniami części III niniejszego regulaminu.

⁽¹⁾ Zgodnie z definicją zawartą w ujednoliconej rezolucji w sprawie budowy pojazdów (R.E.3) (dokument TRANS//WP29/78/Rev.1/Amend.2).

⁽²⁾ Zaleca się stosowanie niniejszego regulaminu w zakresie OP w odniesieniu do pojazdów o masie przekraczającej 10 ton, których prędkość graniczna jest niższa niż ogólnie obowiązujące ograniczenie prędkości.

- 1.1.3. Część III: OP przeznaczonych do stosowania w pojazdach kategorii M₃, N₂ i N₃ oraz ROP przeznaczonych do stosowania w pojazdach kategorii M i N.
- 1.2. **Cel**
- Celem niniejszego regulaminu jest ograniczenie prędkości drogowej pojazdów poprzez zastosowanie układu, którego głównym zadaniem jest sterowanie doprowadzeniem paliwa do silnika lub zarządzanie pracą silnika.
- 1.2.1. Prędkość pojazdów kategorii M₃, N₂ i N₃ jest ograniczona do wartości prędkości maksymalnej osiągniętej przez ogranicznik prędkości (OP) lub funkcję ograniczania prędkości (FOP).
- 1.2.2. Prędkość pojazdów kategorii M₁, N₁ i M₂ jest ograniczona do wartości rozmyślnie ustawionej przez kierowcę za pomocą urządzenia regulowanej funkcji ograniczania prędkości (ROP) lub regulowanej funkcji ograniczania prędkości (RFOP), jeżeli są one włączone.
- 1.2.3. Pojazdy kategorii M₃, N₂ i N₃ mogą być dodatkowo wyposażone w ROP lub RFOP.
2. DEFINICJE
- 2.1. Do celów niniejszego regulaminu:
- 2.1.1. „prędkość graniczna V” oznacza maksymalną prędkość pojazdu, przy której konstrukcja lub wyposażenie pojazdu uniemożliwiają dalszą reakcję na celową aktywację urządzenia sterującego przyspieszeniem;
- 2.1.2. „ustalona prędkość V_{set}” oznacza pożądaną średnią prędkość pojazdu pracującego w ustabilizowanych warunkach;
- 2.1.3. „ustabilizowana prędkość V_{stab}” oznacza średnią prędkość pojazdu pracującego w warunkach określonych w pkt 1.1.4.2.3 załącznika 5 do niniejszego regulaminu;
- 2.1.4. „prędkość maksymalna V_{max}” oznacza najwyższą prędkość osiąganą przez pojazd w pierwszym półokresie krzywej reakcji przedstawionej na rysunku w załączniku 5 (pkt 1.1.4.2.4);
- 2.1.5. „regulowana prędkość graniczna V_{adj}” oznacza prędkość rozmyślnie ustawioną przez kierowcę;
- 2.1.6. „regulowana funkcja ograniczania prędkości RFOP” oznacza funkcję, która umożliwia kierowcy ustawienie prędkości pojazdu V_{adj} i po aktywacji tej funkcji automatycznie ogranicza prędkość pojazdu do tej wartości;
- 2.1.7. „funkcja ograniczania prędkości” oznacza funkcję odpowiedzialną za sterowanie doprowadzeniem paliwa do silnika lub zarządzanie pracą silnika pojazdu w celu ograniczenia prędkości pojazdu do ustalonej wartości maksymalnej.
- 2.2. Do celów części I niniejszego regulaminu:
- 2.2.1. „homologacja pojazdu” oznacza zatwierdzenie danego typu pojazdu w zakresie ograniczania prędkości.
- 2.3. Do celów części II niniejszego regulaminu:
- 2.3.1. „homologacja pojazdu” oznacza zatwierdzenie danego typu pojazdu w zakresie montażu OP posiadającego homologację typu zgodnie z postanowieniami części III niniejszego regulaminu.

- 2.4. Do celów części I i części II niniejszego regulaminu:
- 2.4.1. „typ pojazdu” oznacza pojazdy, które nie różnią się między sobą w sposób zasadniczy w odniesieniu do następujących cech:
- 2.4.1.1. marka i typ OP, jeżeli występuje;
- 2.4.1.2. zakres prędkości, w którym można ustawić ograniczenie, w zakresie ustalonym dla badanego pojazdu;
- 2.4.1.3. wartość stosunku maksymalnej mocy silnika do ciężaru nieobciążonego pojazdu, mniejsza lub równa wartości charakteryzującej badany pojazd; oraz
- 2.4.1.4. najwyższy współczynnik prędkości silnika do prędkości pojazdu przy włączonym najwyższym biegu niższy lub równy współczynnikowi badanego pojazdu.
- 2.5. „Ciężar własny” oznacza ciężar pojazdu w stanie gotowości do jazdy, bez kierowcy, pasażerów lub ładunku, ale ze zbiornikiem paliwa napełnionym w 90 % jego pojemności oraz ewentualnie zwykłym zestawem narzędzi i kołem zapasowym.
- 2.6. Do celów części III niniejszego regulaminu:
- 2.6.1. „ogranicznik prędkości (OP)” oznacza urządzenie, którego głównym zadaniem jest sterowanie doprowadzeniem paliwa do silnika w celu ograniczenia prędkości pojazdu do ustalonej wartości;
- 2.6.2. „homologacja OP” oznacza zatwierdzenie danego typu OP w odniesieniu do wymagań określonych w pkt 21 poniżej;
- 2.6.3. „typ OP” oznacza ograniczniki prędkości, które nie różnią się między sobą w sposób zasadniczy w odniesieniu do następujących cech:
- marka i typ urządzenia,
- zakres prędkości, w którym można ustawić OP,
- metoda sterowania doprowadzeniem paliwa do silnika.

CZEŚĆ I

HOMOLOGACJA POJAZDÓW W ZAKRESIE OGRANICZANIA PRĘDKOŚCI MAKSYMALNEJ

3. WNIOSEK O HOMOLOGACJĘ
- 3.1. Wniosek o udzielenie homologacji typu pojazdu w zakresie ograniczania prędkości składa producent pojazdu lub jego należycie uprawniony przedstawiciel.
- 3.2. Do wniosku należy dołączyć następujące dokumenty w trzech egzemplarzach oraz następujące dane szczegółowe:
- 3.2.1. szczegółowy opis typu pojazdu i części pojazdu związanych z ograniczeniem prędkości, zawierający informacje i dokumenty określone w załączniku 1 do niniejszego regulaminu;
- 3.2.2. służbom technicznym odpowiedzialnym za badania homologacyjne należy przedstawić pojazd reprezentatywny dla typu pojazdu zgłoszonego do homologacji;
- 3.2.3. pojazd niezawierający wszystkich właściwych części dla danego typu może być przyjęty do badania, pod warunkiem że wnioskodawca może wykazać, w sposób satysfakcjonujący właściwy organ, że pominięcie tych części nie ma wpływu na rezultaty weryfikacji, w zakresie wymagań przewidzianych w niniejszym regulaminie.

- 3.3. Przed udzieleniem homologacji typu właściwe organy weryfikują istnienie odpowiednich ustaleń w celu zapewnienia skutecznej kontroli zgodności produkcji.
4. ZATWIERDZENIE
- 4.1. Homologacji danego typu pojazdu udziela się, jeżeli pojazd zgłoszony do homologacji na podstawie niniejszego regulaminu spełnia wymagania określone w pkt 5 poniżej.
- 4.2. Każdy typ, któremu udzielono homologacji, otrzymuje numer homologacji. Dwie pierwsze cyfry takiego numeru (cyfry 00 odpowiadają obecnej wersji regulaminu) oznaczają serię poprawek obejmujących ostatnie główne zmiany dostosowujące regulamin do postępu technicznego przed datą udzielenia homologacji. Ta sama Umawiająca się Strona nie może przydzielić tego samego numeru homologacji innemu typowi pojazdu.
- 4.3. Zawiadomienie o udzieleniu, rozszerzeniu, odmowie lub cofnięciu homologacji lub o ostatecznym zaprzestaniu produkcji danego typu pojazdu na mocy niniejszego regulaminu zostaje przekazane Stronom porozumienia stosującym niniejszy regulamin w postaci formularza zgodnego ze wzorem przedstawionym w załączniku 1 do niniejszego regulaminu.
- 4.4. Na każdym pojeździe zgodnym z typem pojazdu homologowanego zgodnie z niniejszym regulaminem, w widocznym i łatwo dostępnym miejscu, określonym w formularzu homologacji, umieszcza się międzynarodowy znak homologacji składający się z:
- 4.4.1. okręgu otaczającego literę „E”, po której następuje numer wskazujący kraj, który udzielił homologacji ⁽¹⁾;
- 4.4.2. numeru niniejszego regulaminu, po którym następuje litera „R”, myślnik oraz numer homologacji po prawej stronie okręgu określonego w pkt 4.4.1;
- 4.4.3. następującego dodatkowego symbolu: prostokąta zawierającego cyfrę (lub kilka cyfr), wyrażającą ustaloną prędkość (lub zakres ustalonych prędkości) w km/h (oraz mil/h na wniosek wnioskodawcy).
- 4.5. Jeżeli pojazd jest zgodny z typem pojazdu homologowanym na mocy innego lub kilku innych regulaminów stanowiących załącznik do porozumienia, w kraju, który udzielił homologacji na podstawie niniejszego regulaminu, to znak określony w pkt 4.4.1 nie musi się powtarzać; w takim przypadku numery regulaminów i homologacji oraz dodatkowe symbole wszystkich innych regulaminów, na podstawie których udzielono homologacji w kraju, w którym udzielono homologacji na mocy niniejszego regulaminu, umieszcza się w pionowych kolumnach na prawo od znaku określonego w pkt 4.4.1.
- 4.6. Znak homologacji musi być łatwy do odczytania i nieusuwalny.
- 4.7. Znak homologacji umieszcza się na tabliczce znamionowej pojazdu umieszczonej przez producenta lub w pobliżu tabliczki znamionowej.
- 4.8. Przykładowe układy znaków homologacji podano we wzorze B i C w załączniku 4 do niniejszego regulaminu.

⁽¹⁾ 1 – Niemcy, 2 – Francja, 3 – Włochy, 4 – Niderlandy, 5 – Szwecja, 6 – Belgia, 7 – Węgry, 8 – Republika Czeska, 9 – Hiszpania, 10 – Jugosławia, 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 i 48 – Nowa Zelandia. Kolejne numery przydzielane są pozostałym krajom w porządku chronologicznym, zgodnie z datą ratyfikacji lub ich przystąpienia do Porozumienia dotyczącego przyjęcia jednolitych wymogów technicznych dla pojazdów kołowych, wyposażenia i części, które mogą być stosowane w tych pojazdach, oraz wzajemnego uznawania homologacji udzielonych na podstawie tych wymogów, a Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych powiadamia Umawiające się Strony porozumienia o przydzielonych w ten sposób numerach.

- 4.9. Oprócz wymagań dotyczących oznakowania określonych w pkt 4.4 powyżej Umawiające się Strony stosujące niniejszy regulamin mogą dodatkowo wymagać, żeby pojazd posiadał tabliczkę umieszczoną w widocznym i łatwo dostępnym miejscu w kabinie kierowcy, zawierającą następujące informacje zapisane w wyraźny i nieusuwalny sposób:
- 4.9.1. napis „ZAMONTOWANO OGRANICZNIK PRĘDKOŚCI” (lub inny napis o podobnej treści);
- 4.9.2. nazwa lub znak towarowy podmiotu odpowiedzialnego za wzorcowanie OP (jeżeli występuje);
- 4.9.3. okrąg otaczający literę „E”, po której następuje numer wskazujący kraj, który udzielił homologacji, oraz numer niniejszego regulaminu, po którym następuje litera „R”; oraz
- 4.9.4. ustalona prędkość w km/h (i na wniosek w mil/h), przy której pojazd był wzorcowany.
5. WYMAGANIA
- 5.1. **Wymagania dotyczące pojazdów kategorii M₃, N₂ i N₃, wyposażonych w funkcję ograniczania prędkości (FOP)**
- 5.1.1. Ograniczenie prędkości musi być takie, aby pojazd w normalnej eksploatacji, pomimo drgań, na jakie może być narażony, był zgodny z przepisami części I niniejszego regulaminu.
- 5.1.2. W szczególności OP pojazdu musi być zaprojektowany, zbudowany i zmontowany w sposób zapewniający odporność na zjawiska korozji i starzenia, na jakie ogranicznik może być narażony, oraz uniemożliwiający nieupoważnioną ingerencję w ustawienia zgodnie z postanowieniami pkt 5.1.6 poniżej.
- 5.1.2.1. W żadnym wypadku nie może być możliwe podwyższenie ani tymczasowe lub trwale usunięcie wartości granicznej prędkości w pojazdach znajdujących się w użytkowaniu. Nienaruszalność takiego ustawienia należy przedstawić służbom technicznym wraz z dokumentacją zawierającą analizę symptomów awarii, przy których system podlega całościowemu sprawdzeniu. W analizie należy przedstawić, z uwzględnieniem różnych stanów systemu, wpływ zmiany stanu wejścia i wyjścia na funkcjonowanie, możliwość powstania takich zmian w wyniku uszkodzenia lub rozmyślnego działania oraz prawdopodobieństwo ich wystąpienia. Analizę prowadzi się zawsze do pierwszego błędu.
- 5.1.2.2. Należy zapewnić możliwość zabezpieczenia funkcji ograniczania prędkości i połączeń niezbędnych do jej działania, z wyjątkiem połączeń niezbędnych do funkcjonowania całego pojazdu, przed zmianą ustawień przez osoby nieupoważnione oraz przerwaniem zasilania w energię elektryczną, poprzez zastosowanie odpowiednich plomb oraz konieczność użycia specjalnych narzędzi.
- 5.1.3. Funkcja ograniczania prędkości nie może uruchamiać głównego układu hamulcowego pojazdu. Stały hamulec (np. zwalniacz) może być wykorzystywany tylko w przypadku, gdy załącza się dopiero po ograniczeniu doprowadzenia paliwa do silnika do pozycji minimum przez funkcję ograniczania prędkości
- 5.1.4. Funkcja ograniczania prędkości musi działać w taki sposób, że kiedy pojazd porusza się z ustaloną prędkością, to aktywacja urządzenia sterującego przyspieszeniem pojazdu nie powoduje zwiększenia prędkości drogowej pojazdu.
- 5.1.5. Funkcja ograniczania prędkości może pozwalać na normalną obsługę urządzenia sterującego przyspieszeniem pojazdu przy zmianie biegów.
- 5.1.6. Żadna awaria ani nieupoważniona ingerencja w system nie może skutkować zwiększeniem mocy silnika powyżej wartości wyznaczonej wybranym przez kierowcę położeniem urządzenia sterującego przyspieszeniem pojazdu.
- 5.1.7. Jeżeli z fotela kierowcy dostępne jest więcej niż jedno urządzenie sterujące przyspieszeniem pojazdu, to funkcja ograniczania prędkości musi działać niezależnie od tego, którego urządzenia używa kierowca.

- 5.1.8. Funkcja ograniczania prędkości powinna działać w sposób zadowalający w swoim otoczeniu elektromagnetycznym i nie powinna powodować niedopuszczalnych zakłóceń elektromagnetycznych w funkcjonowaniu żadnych urządzeń w swoim otoczeniu.
- 5.1.9. Podmiot składający wniosek o homologację powinien dostarczyć dokumentację opisującą procedury kontroli i wzorcowania. Należy zapewnić możliwość sprawdzenia działania funkcji ograniczania prędkości w nieruchomym pojeździe (np. do celów zgodności produkcji lub okresowych kontroli).
- 5.1.10. Wszystkie podzespoły niezbędne do pełnego działania funkcji ograniczania prędkości muszą być zasilane w energię elektryczną w każdym przypadku uruchomienia pojazdu.

5.2. Wymagania dotyczące pojazdów wyposażonych w RFOP

- 5.2.1. Regulowana funkcja ograniczania prędkości (RFOP) musi być taka, aby pojazd w normalnej eksploatacji, pomimo drgań, na jakie może być narażony, był zgodny z przepisami części I niniejszego regulaminu.
- 5.2.1.1. W szczególności samo urządzenie i wszystkie podzespoły obsługujące RFOP muszą być zaprojektowane, zbudowane i zmontowane w sposób zapewniający odporność na zjawiska korozji i starzenia, na jakie mogą być narażone.
- 5.2.2. Regulowana funkcja ograniczania prędkości RFOP powinna działać w sposób zadowalający w swoim otoczeniu elektromagnetycznym i powinna spełniać wymagania techniczne przewidziane w regulaminie nr 10 z uwzględnieniem ostatnich poprawek, które weszły w życie przed datą homologacji typu.
- 5.2.3. Żadna awaria ani nieupoważniona ingerencja w system nie może skutkować zwiększeniem mocy silnika powyżej wartości wyznaczonej wybranym przez kierowcę położeniem urządzenia sterującego przyspieszeniem pojazdu.
- 5.2.4. Wskaźnik wartości prędkości V_{adj} musi działać przez cały czas i musi być widoczny z fotela kierowcy. Nie wyklucza się możliwości czasowej przerwy w działaniu wskaźnika ze względów bezpieczeństwa lub na polecenie kierowcy.
- 5.2.5. RFOP musi spełniać następujące wymagania:
- 5.2.5.1. RFOP nie może uruchamiać głównego układu hamulcowego pojazdu, z wyjątkiem pojazdów kategorii M_1 i N_1 , w których główny układ hamulcowy pojazdu może być uruchomiony;
- 5.2.5.2. RFOP musi działać niezależnie od zastosowanego rodzaju silnika i skrzyni biegów;
- 5.2.5.3. prędkość pojazdu jest ograniczona do wartości V_{adj} ;
- 5.2.5.4. istnieje możliwość przekroczenia V_{adj} w trakcie badań prowadzonych zgodnie z pkt 5.3;
- 5.2.5.4.1. do przekroczenia V_{adj} niezbędne jest celowe działanie kierowcy (*);
- 5.2.5.4.2. kierowca musi być powiadomiony o każdym przypadku przekroczenia prędkości V_{adj} pojazdu za pomocą odpowiedniego sygnału ostrzegawczego, innego niż wskazanie prędkościomierza;
- 5.2.5.4.3. zgodność z pkt 5.2.5.4.2 należy udowodnić poprzez przeprowadzenie badań zgodnie z pkt 5.3.
- 5.2.6. Ustawienie V_{adj} :
- 5.2.6.1. istnieje możliwość nastawienia wartości V_{adj} skokowo w odstępach nie większych niż 10 km/h w przedziale od 30 km/h do maksymalnej prędkości konstrukcyjnej pojazdu;

(*) Np. zmiana biegu na niższy.

- 5.2.6.2. w przypadku pojazdów produkowanych na sprzedaż w krajach stosujących angielskie jednostki miar i wag należy zapewnić możliwość ustawienia wartości V_{adj} w odstępach nie większych niż 5 mil/h w przedziale od 20 mil/h do maksymalnej prędkości konstrukcyjnej pojazdu;
- 5.2.6.3. powyższą wartość ustawia się za pomocą urządzenia sterującego obsługiwanego bezpośrednio przez kierowcę.
- 5.2.7. Włączenie/wyłączenie:
- 5.2.7.1. kierowca musi mieć możliwość włączenia/wyłączenia RFOP w dowolnym czasie.
- 5.2.7.2. RFOP musi się wyłączać w każdym przypadku rozmyślnego wyłączenia silnika przez kierowcę;
- 5.2.7.3. w chwili włączenia RFOP początkowe ustawienie wartości V_{adj} musi być co najmniej równe bieżącej wartości prędkości pojazdu.
- 5.3. **Badania**
- 5.3.1. Badania ograniczania prędkości, jakim jest poddawany pojazd przedstawiony do homologacji, jak również wymagane wyniki ograniczenia prędkości, są opisane w załączniku 5 do niniejszego regulaminu. Na wniosek producenta i za zgodą organów udzielających homologacji typu, pojazdy, których teoretyczna prędkość graniczna V nie przekracza ustalonej prędkości V_{set} określonej dla tych pojazdów, mogą być zwolnione z badania przewidzianego w załączniku 5, pod warunkiem że spełnione są wymagania niniejszego regulaminu.
- 5.3.2. Badania regulowanego ograniczania prędkości, jakim jest poddawany pojazd przedstawiony do homologacji, są opisane w załączniku 6 do niniejszego regulaminu.
- 5.3.2.1. Do badań wybiera się trzy różne wartości prędkości, według uznania służb technicznych.
6. ZMIANA TYPU POJAZDU I ROZSZERZENIE HOMOLOGACJI
- 6.1. Każda zmiana typu pojazdu wymaga powiadomienia organów administracyjnych, które udzieliły homologacji danego typu pojazdu. W takim przypadku organy administracyjne mogą:
- 6.1.1. uznać, że wprowadzone modyfikacje prawdopodobnie nie będą miały istotnego negatywnego skutku i że w każdym razie pojazd nadal spełnia wymogi; lub
- 6.1.2. zażądać kolejnego sprawozdania z badań od służby technicznej odpowiedzialnej za przeprowadzenie badań.
- 6.2. Potwierdzenie lub odmowa homologacji, wyszczególniająca zmiany, zostaje notyfikowana Stronom porozumienia z 1958 r. stosującym niniejszy regulamin zgodnie z procedurą określoną w pkt 4.3.
- 6.3. Właściwy organ, który udzielił rozszerzenia homologacji, przyznaje numer seryjny każdemu formularzowi komunikatu wydanemu w związku z takim rozszerzeniem i powiadamia o nim pozostałe Strony porozumienia z 1958 r. stosujące niniejszy regulamin za pomocą formularza komunikatu zgodnego ze wzorem przedstawionym w załączniku 1 do niniejszego regulaminu.
7. ZGODNOŚĆ PRODUKCJI
- 7.1. Każdy pojazd homologowany zgodnie z niniejszym regulaminem produkowany jest w sposób zapewniający jego zgodność z typem homologowanym w drodze spełnienia wymogów określonych w pkt 5 powyżej.
- 7.2. W celu sprawdzenia, czy spełnione są wymagania określone w pkt 7.1, przeprowadza się odpowiednie inspekcje produkcji.

- 7.3. Posiadacz homologacji w szczególności:
- 7.3.1. zapewnia istnienie procedur skutecznej kontroli jakości pojazdu;
 - 7.3.2. ma dostęp do urządzeń badawczych niezbędnych dla sprawdzenia zgodności każdego homologowanego typu;
 - 7.3.3. zapewnia, że wyniki badań i załączone dokumenty są dostępne przez okres, który będzie określony w uzgodnieniu z departamentem administracyjnym;
 - 7.3.4. analizuje wyniki badań każdego typu, w celu sprawdzenia i zapewnienia spójności właściwości pojazdu lub urządzenia ograniczenia prędkości, uwzględniając dopuszczalne odchylenia w procesie produkcji przemysłowej;
 - 7.3.5. zapewnia, że dla każdego typu pojazdu lub urządzenia ograniczenia prędkości zostaną przeprowadzone dostateczne kontrole oraz badania, zgodnie z procedurami zatwierdzonymi przez właściwy organ;
 - 7.3.6. zapewnia, że jakiegokolwiek zestaw próbek lub badanych części świadczący o niezgodności z typem danego badania spowoduje dalsze pobranie próbek i badania. Należy podjąć wszelkie niezbędne kroki w celu przywrócenia zgodności odpowiedniej produkcji.
- 7.4. Właściwy organ, który udzielił homologacji typu, może w dowolnym czasie dokonać weryfikacji metod kontroli zgodności produkcji, stosowanych w każdej jednostce produkcyjnej.
- 7.4.1. Przy każdej inspekcji inspektorowi zewnętrznemu należy przedstawić protokoły z badań oraz dokumentację produkcyjną
 - 7.4.2. Inspektor jest uprawniony do pobrania losowych próbek do badań w laboratorium producenta. Minimalna ilość próbek może być ustalona w oparciu o wyniki własnych inspekcji producenta.
 - 7.4.3. W przypadku gdy poziom jakości wydaje się niezadowalający lub wydaje się niezbędne zweryfikowanie ważności badań przeprowadzonych przy zastosowaniu pkt 7.4.2, inspektor wybiera próbki, które będą przesłane do służby technicznej, która przeprowadzała badania homologacyjne typu.
 - 7.4.4. Właściwy organ może przeprowadzić dowolne badania przewidziane w niniejszym regulaminie. Normalna częstotliwość inspekcji upoważnionych przez właściwy organ to jeden raz na dwa lata. W przypadku stwierdzenia negatywnych wyników w czasie jednej z inspekcji, właściwy organ jest zobowiązany zapewnić podjęcie wszelkich niezbędnych kroków w celu niezwłocznego przywrócenia zgodności produkcji.
8. SANKCJE ZA NIEZGODNOŚĆ PRODUKCJI
- 8.1. Homologacja udzielona w odniesieniu do typu pojazdu zgodnie z niniejszym regulaminem może zostać cofnięta w razie niespełnienia wymogów pkt 5 powyżej.
 - 8.2. Jeżeli Strona porozumienia z 1958 r. stosująca niniejszy regulamin cofnie uprzednio udzieloną homologację, zobowiązana jest bezzwłocznie powiadomić o tym pozostałe Umawiające się Strony stosujące niniejszy regulamin, za pomocą formularza komunikatu zgodnego ze wzorem przedstawionym w załączniku 1 do niniejszego regulaminu.
9. OSTATECZNE ZAPRZESTANIE PRODUKCJI
- 9.1. Jeżeli posiadacz homologacji całkowicie zaprzestanie produkcji typu pojazdu homologowanego zgodnie z niniejszym regulaminem, informuje o tym władzę, która udzieliła homologacji. Po otrzymaniu właściwego komunikatu organ ten za pomocą formularza komunikatu zgodnego ze wzorem w załączniku 1 do niniejszego regulaminu informuje o tym pozostałe Strony porozumienia z 1958 r. stosujące niniejszy regulamin.

10. NAZWY I ADRESY SŁUŻB TECHNICZNYCH ODPOWIEDZIALNYCH ZA PROWADZENIE BADAŃ HOMOLOGACYJNYCH ORAZ SŁUŻB ADMINISTRACYJNYCH

- 10.1. Umawiające się Strony porozumienia stosujące niniejszy regulamin przekazują sekretariatowi Organizacji Narodów Zjednoczonych nazwy i adresy służb technicznych odpowiedzialnych za prowadzenie badań homologacyjnych oraz służb administracyjnych udzielających homologacji, którym należy przysłać wydane w innych państwach formularze poświadczające homologację, rozszerzenie, odmowę lub cofnięcie homologacji.

CZĘŚĆ II

**HOMOLOGACJA POJAZDÓW W ZAKRESIE MONTAŻU HOMOLOGOWANEGO
OGRANICZNIKA PRĘDKOŚCI (OP)**

11. WNIOSEK O HOMOLOGACJĘ

- 11.1. Wniosek o udzielenie homologacji typu pojazdu w zakresie montażu homologowanego ogranicznika prędkości (OP) składa producent pojazdu lub jego należycie uprawniony przedstawiciel.

- 11.2. Do wniosku należy dołączyć następujące dokumenty w trzech egzemplarzach oraz następujące dane szczegółowe:

- 11.2.1. szczegółowy opis typu pojazdu i części pojazdu związanych z ograniczeniem prędkości, zawierający informacje i dokumenty określone w załączniku 2 do niniejszego regulaminu;

- 11.2.2. na żądanie właściwego organu należy również dostarczyć formularz komunikatu homologacji typu (tj. załącznik 3 do niniejszego regulaminu) dla każdego rodzaju OP;

- 11.2.3. służbom technicznym należy przedstawić pojazd reprezentatywny dla typu pojazdu zgłoszonego do homologacji, wyposażony w OP z homologacją typu;

- 11.2.3.1. pojazd niezawierający wszystkich części właściwych dla danego typu może być przyjęty do badania, pod warunkiem że wnioskodawca wykaże w sposób satysfakcjonujący właściwy organ, że pominięcie tych części nie ma wpływu na wyniki badania w zakresie wymagań przewidzianych w niniejszym regulaminie.

- 11.3. Przed udzieleniem homologacji typu zapewnienie odpowiednich rozwiązań pozwalających na skuteczną kontrolę zgodności produkcji podlega weryfikacji przez właściwy organ.

12. ZATWIERDZENIE

- 12.1. Homologacji danego typu pojazdu udziela się, jeżeli pojazd zgłoszony do homologacji na podstawie niniejszego regulaminu jest wyposażony w homologowany OP i spełnia wymagania określone w pkt 13 poniżej.

- 12.2. Każdy typ, któremu udzielono homologacji, otrzymuje numer homologacji. Dwie pierwsze cyfry takiego numeru (cyfry 00 odpowiadają obecnej wersji regulaminu) oznaczają serię poprawek obejmujących ostatnie główne zmiany dostosowujące regulamin do postępu technicznego przed datą udzielenia homologacji. Ta sama Umawiająca się Strona nie może przydzielić tego samego numeru homologacji innemu typowi pojazdu.

- 12.3. Zawiadomienie o udzieleniu, rozszerzeniu, odmowie lub cofnięciu homologacji lub o ostatecznym zaprzestaniu produkcji danego typu pojazdu na mocy niniejszego regulaminu zostaje przekazane Stronom porozumienia stosującym niniejszy regulamin w postaci formularza zgodnego ze wzorem przedstawionym w załączniku 2 do niniejszego regulaminu.

- 12.4. Na każdym pojeździe zgodnym z typem pojazdu homologowanym na mocy niniejszego regulaminu, w widocznym i łatwo dostępnym miejscu określonym w formularzu homologacji, umieszcza się międzynarodowy znak homologacji składający się z:
- 12.4.1. okręgu otaczającego literę „E”, po której następuje numer wskazujący kraj, który udzielił homologacji ⁽¹⁾;
- 12.4.2. numeru niniejszego regulaminu, po którym następuje litera „R”, myślnik oraz numer homologacji po prawej stronie okręgu określonego w pkt 12.4.1;
- 12.4.3. Następującego dodatkowego symbolu: prostokąta zawierającego cyfry odpowiadające zakresowi prędkości pojazdu, w którym można ustawić OP, wyrażonemu w km/h (oraz mil/h na wniosek wnioskodawcy).
- 12.5. Jeżeli pojazd jest zgodny z typem pojazdu homologowanym na mocy innego lub kilku innych regulaminów stanowiących załącznik do porozumienia, w kraju, który udzielił homologacji na podstawie niniejszego regulaminu, to znak określony w pkt 12.4.1 nie musi się powtarzać w takim przypadku, numery regulaminów i homologacji oraz dodatkowe symbole wszystkich innych regulaminów, na podstawie których udzielono homologacji w kraju, w którym udzielono homologacji na mocy niniejszego regulaminu, umieszcza się w pionowych kolumnach na prawo od znaku określonego w pkt 12.4.1.
- 12.6. Znak homologacji musi być łatwy do odczytania i nieusuwalny.
- 12.7. Znak homologacji umieszcza się w pobliżu lub na tabliczce znamionowej pojazdu zamontowanej przez producenta.
- 12.8. Przykładowe układy znaków homologacji podano we wzorze B i C w załączniku 4 do niniejszego regulaminu.
- 12.9. Oprócz wymagań dotyczących oznakowania określonych w pkt 12.4 powyżej, Umawiające się Strony stosujące niniejszy regulamin mogą dodatkowo wymagać, żeby pojazd posiadał tabliczkę umieszczoną w widocznym i łatwo dostępnym miejscu w kabinie kierowcy, zawierającą następujące informacje zapisane w wyraźny i nieusuwalny sposób:
- 12.9.1. napis „ZAMONTOWANO OGRANICZNIK PRĘDKOŚCI” (lub inny napis o podobnej treści);
- 12.9.2. nazwa lub znak towarowy podmiotu odpowiedzialnego za wzorcowanie OP (jeżeli występuje);
- 12.9.3. okrąg otaczający literę „E”, po której następuje numer wskazujący kraj, który udzielił homologacji, oraz numer niniejszego regulaminu, po którym następuje litera „R”; oraz
- 12.9.4. ustalona prędkość w km/h (i na wniosek w mil/h), przy której pojazd był wzorcowany.

⁽¹⁾ 1 – Niemcy, 2 – Francja, 3 – Włochy, 4 – Niderlandy, 5 – Szwecja, 6 – Belgia, 7 – Węgry, 8 – Republika Czeska, 9 – Hiszpania, 10 – Jugosławia, 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 i 48 – Nowa Zelandia. Kolejne numery przydzielane są pozostałym krajom w porządku chronologicznym, zgodnie z datą ratyfikacji lub ich przystąpienia do Porozumienia dotyczącego przyjęcia jednolitych wymogów technicznych dla pojazdów kołowych, wyposażenia i części, które mogą być stosowane w tych pojazdach, oraz wzajemnego uznawania homologacji udzielonych na podstawie tych wymogów, a Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych powiadamia Umawiające się Strony porozumienia o przydzielonych w ten sposób numerach.

13. WYMAGANIA
- 13.1. **Wymagania dotyczące montażu homologowanego OP**
- 13.1.1. OP musi być zamontowany w taki sposób, aby pojazd w normalnej eksploatacji, pomimo drgań, na jakie może być narażony, był zgodny z przepisami części II niniejszego regulaminu.
- 13.1.2. Dokumentacja informacyjna musi wskazywać metody zapewnienia nienaruszalności OP. Analizę prowadzi się zawsze do pierwszego błędu.
- 13.1.3. Jeżeli z fotela kierowcy dostępne jest więcej niż jedno urządzenie sterujące przyspieszeniem pojazdu, to funkcja ograniczania prędkości musi działać niezależnie od tego, którego urządzenia używa kierowca.
- 13.1.4. Podmiot składający wniosek o homologację powinien dostarczyć dokumentację opisującą procedury kontroli i wzorcowania. Należy zapewnić możliwość sprawdzenia działania funkcji ograniczania prędkości w nieruchomym pojeździe (np. do celów zgodności produkcji lub okresowych kontroli).
- 13.1.5. Wszystkie podzespoły niezbędne do pełnego działania OP muszą być zasilane w energię elektryczną w każdym przypadku uruchomienia pojazdu.
- 13.1.6. Funkcja ograniczania prędkości nie może uruchamiać głównego układu hamulcowego pojazdu. Stały hamulec (np. zwalniacz) może być wykorzystywany tylko w przypadku, gdy załącza się dopiero po ograniczeniu doprowadzenia paliwa do silnika do pozycji minimum przez funkcję ograniczania prędkości.
- 13.2. **Wymagania dotyczące montażu homologowanego ROP**
- 13.2.1. Pojazd, w którym zamontowano homologowany ROP, musi spełniać wszystkie wymagania przewidziane w pkt 5.2.2, 5.2.4, 5.2.5.4, 5.2.6 i 5.2.7.
14. ZMIANA TYPU POJAZDU I ROZSZERZENIE HOMOLOGACJI
- 14.1. Każda zmiana typu pojazdu wymaga powiadomienia organów administracyjnych, które udzieliły homologacji danego typu pojazdu. W takim przypadku organy administracyjne mogą:
- 14.1.1. uznać, że wprowadzone modyfikacje prawdopodobnie nie będą miały istotnego negatywnego skutku i że w każdym razie pojazd nadal spełnia wymogi; lub
- 14.1.2. zażądać dodatkowego sprawozdania od służb technicznych.
- 14.2. Strony porozumienia z 1958 r. stosujące niniejszy regulamin zostaną powiadomione o potwierdzeniu lub odmowie homologacji, z określeniem zmiany, zgodnie z procedurą określoną w pkt 12.3 powyżej.
- 14.3. Właściwy organ, który udzielił rozszerzenia homologacji, przyznaje numer seryjny każdemu formularzowi komunikatu wydanemu w związku z takim rozszerzeniem i powiadamia o nim pozostałe Strony porozumienia z 1958 r. stosujące niniejszy regulamin za pomocą formularza komunikatu zgodnego ze wzorem przedstawionym w załączniku 2 do niniejszego regulaminu.
15. ZGODNOŚĆ PRODUKCJI
- 15.1. Każdy pojazd homologowany zgodnie z niniejszym regulaminem musi być tak wytwarzany, aby spełniając wymagania określone w pkt 13 powyżej, odpowiadał homologowanemu typowi.
- 15.2. W celu sprawdzenia, czy spełnione są wymagania określone w pkt 15.1, przeprowadza się odpowiednie inspekcje produkcji.

- 15.3. Posiadacz homologacji zobowiązany jest w szczególności:
- 15.3.1. zapewnić istnienie procedur skutecznej kontroli jakości pojazdów w odniesieniu do wszystkich cech dotyczących zgodności z wymaganiami określonymi w pkt 13 powyżej;
 - 15.3.2. zapewnić, aby dla każdego homologowanego pojazdu były przeprowadzane wystarczające inspekcje dotyczące montażu OP z homologacją typu, w taki sposób, aby wszystkie produkowane pojazdy były zgodne ze specyfikacjami pojazdów przedstawionych do homologacji typu;
 - 15.3.3. dopilnować, żeby w przypadku stwierdzenia niezgodności jednego lub więcej pojazdów z wymaganiami określonym w pkt 13 powyżej, w wyniku badań przeprowadzonych na podstawie pkt 15.3.2 powyżej, zostały podjęte wszelkie niezbędne kroki w celu przywrócenia zgodności odpowiedniej produkcji.
- 15.4. Właściwy organ, który udzielił homologacji typu, może w dowolnym czasie dokonać weryfikacji metod kontroli zgodności produkcji, stosowanych w każdej jednostce produkcyjnej. Właściwy organ może również przeprowadzać losowe badania seryjnie produkowanych pojazdów pod kątem zgodności z wymaganiami określonymi w pkt 13 powyżej.
- 15.5. W przypadku stwierdzenia niezadowolających wyników inspekcji i badań przeprowadzonych zgodnie z pkt 15.4 powyżej właściwy organ zapewni podjęcie wszelkich niezbędnych kroków w celu niezwłocznego przywrócenia zgodności produkcji.
- 15.6. Normalna częstotliwość inspekcji upoważnionych przez właściwy organ to jeden raz na dwa lata. W przypadku stwierdzenia negatywnych wyników w czasie jednej z inspekcji właściwy organ jest zobowiązany zapewnić podjęcie wszelkich niezbędnych kroków w celu niezwłocznego przywrócenia zgodności produkcji.
16. KARY ZA NIEZGODNOŚĆ PRODUKCJI
- 16.1. Homologacja udzielona w odniesieniu do typu pojazdu zgodnie z niniejszym regulaminem może zostać cofnięta w razie niespełnienia wymogów pkt 13.
 - 16.2. Jeżeli Strona porozumienia z 1958 r. stosująca niniejszy regulamin cofnie uprzednio udzieloną homologację, zobowiązana jest bezzwłocznie powiadomić o tym pozostałe Umawiające się Strony stosujące niniejszy regulamin, za pomocą formularza komunikatu zgodnego ze wzorem przedstawionym w załączniku 2 do niniejszego regulaminu.
17. OSTATECZNE ZAPRZESTANIE PRODUKCJI
- 17.1. Jeżeli posiadacz homologacji całkowicie zaprzestanie produkcji typu pojazdu homologowanego zgodnie z niniejszym regulaminem, informuje o tym władzę, która udzieliła homologacji. Po otrzymaniu właściwego komunikatu organ ten za pomocą formularza komunikatu zgodnego ze wzorem w załączniku 2 do niniejszego regulaminu informuje o tym pozostałe Strony porozumienia z 1958 r. stosujące niniejszy regulamin.
18. NAZWY I ADRESY SŁUŻB TECHNICZNYCH ODPOWIEDZIALNYCH ZA PROWADZENIE BADAŃ HOMOLOGACYJNYCH ORAZ SŁUŻB ADMINISTRACYJNYCH
- 18.1. Strony porozumienia z 1958 r. stosujące niniejszy regulamin zobowiązane są do przekazania Sekretariatowi Organizacji Narodów Zjednoczonych nazw i adresów służb technicznych przeprowadzających badania homologacyjne oraz organów administracyjnych udzielających homologacji, którym należy przesłać wydane w innych krajach formularze poświadczające udzielenie homologacji, rozszerzenie, odmowę lub cofnięcie homologacji.

CZĘŚĆ III

HOMOLOGACJA OGRANICZNIKÓW PRĘDKOŚCI (OP)

19. WNIOSEK O UDZIELENIE HOMOLOGACJI OGRANICZNIKA PRĘDKOŚCI (OP)
- 19.1. Wniosek o udzielenie homologacji OP składa producent OP lub jego należycie uprawniony przedstawiciel.
- 19.2. Dla każdego typu OP do wniosku należy dołączyć, co następuje:
- 19.2.1. dokumentację w trzech egzemplarzach, zawierającą opis techniczny OP oraz sposób montażu danego OP w każdym pojeździe należącym do wykazu marek i modeli pojazdów, do których przeznaczony jest dany OP;
- 19.2.2. pięć próbek danego typu OP: próbki muszą być oznakowane w sposób wyraźnie widoczny i nieusuwalny, z podaniem firmy lub znaku towarowego wnioskodawcy i oznaczeniem typu urządzenia;
- 19.2.3. pojazd lub silnik (w przypadku badań na silnikowym stanowisku badawczym) wyposażony w OP zgłoszony do homologacji typu, wybrany przez wnioskodawcę w porozumieniu ze służbami technicznymi odpowiedzialnymi za badania homologacyjne.
- 19.3. Przed udzieleniem homologacji typu zapewnienie odpowiednich rozwiązań pozwalających na skuteczną kontrolę zgodności produkcji podlega weryfikacji przez właściwy organ.
20. ZATWIERDZENIE
- 20.1. Homologacji danego typu OP udziela się, jeżeli OP zgłoszony do homologacji na podstawie niniejszego regulaminu spełnia wymagania określone w pkt 21 poniżej.
- 20.2. Każdy typ, któremu udzielono homologacji, otrzymuje numer homologacji. Dwie pierwsze cyfry takiego numeru (cyfry 00 odpowiadają obecnej wersji regulaminu) oznaczają serię poprawek obejmujących ostatnie główne zmiany dostosowujące regulamin do postępu technicznego przed datą udzielenia homologacji. Ta sama Umawiająca się Strona nie może przydzielić tego samego numeru homologacji innemu typowi OP.
- 20.3. Zawiadomienie o udzieleniu, rozszerzeniu, odmowie lub cofnięciu homologacji lub o ostatecznym zaprzestaniu produkcji danego typu OP na mocy niniejszego regulaminu zostaje przekazane Stronom porozumienia stosującym niniejszy regulamin w postaci formularza zgodnego ze wzorem przedstawionym w załączniku 3 do niniejszego regulaminu.
- 20.4. Na każdym OP zgodnym z typem OP homologowanym na mocy niniejszego regulaminu, w widocznym i łatwo dostępnym miejscu określonym w formularzu homologacji, umieszcza się międzynarodowy znak homologacji składający się z:

- 20.4.1. okręgu otaczającego literę „E”, po której następuje numer wskazujący kraj, który udzielił homologacji ⁽¹⁾;
- 20.4.2. numeru niniejszego regulaminu, po którym następuje litera „R”, myślnik oraz numer homologacji po prawej stronie okręgu określonego w pkt 20.4.1.
- 20.5. Znak homologacji musi być łatwy do odczytania i nieusuwalny.
- 20.6. Przykładowe układy znaków homologacji podano we wzorze A w załączniku 4 do niniejszego regulaminu.
21. WYMAGANIA
- 21.1. **Ogólne**
- 21.1.1. OP musi być zaprojektowany, zbudowany i zmontowany w taki sposób, aby pojazd w normalnej eksploatacji, wyposażony w dany OP, był zgodny z przepisami części III niniejszego regulaminu.
- 21.1.2. W szczególności OP musi być zaprojektowany, zbudowany i zamontowany w sposób zapewniający odporność na zjawiska korozji i starzenia, na jakie może być narażony, oraz w sposób uniemożliwiający nieupoważnioną ingerencję w ustawienia zgodnie z postanowieniami pkt 21.1.6.
- 21.1.2.1. W żadnym wypadku nie może być możliwe podwyższenie ani tymczasowe lub trwałe usunięcie wartości prędkości V_{set} w pojazdach znajdujących się w użytkowaniu. Nienaruszalność takiego ustawienia należy przedstawić służbom technicznym wraz z dokumentacją zawierającą analizę symptomów awarii, przy których system podlega całościowemu sprawdzeniu. W analizie należy przedstawić, z uwzględnieniem różnych stanów systemu, wpływ zmiany stanu wejścia i wyjścia na funkcjonowanie, możliwość powstania takich zmian w wyniku uszkodzenia lub rozmyślnego działania oraz prawdopodobieństwo ich wystąpienia. Analizę prowadzi się zawsze do pierwszego błędu.
- 21.1.2.2. Należy zapewnić możliwość zabezpieczenia OP i połączeń niezbędnych do jego działania, z wyjątkiem połączeń niezbędnych do funkcjonowania całego pojazdu, przed zmianą ustawień przez osoby nieupoważnione lub przerwaniem zasilania w energię elektryczną, poprzez zastosowanie odpowiednich plomb i/lub konieczność użycia specjalnych narzędzi.
- 21.1.3. OP nie może uruchamiać głównego układu hamulcowego pojazdu. Stały hamulec (np. zwalniacz) może być wykorzystywany tylko w przypadku, gdy łączy się dopiero po ograniczeniu doprowadzenia paliwa do silnika do pozycji minimum przez ogranicznik prędkości.
- 21.1.4. OP musi działać w taki sposób, że kiedy pojazd porusza się z ustaloną prędkością, to aktywacja urządzenia sterującego przyspieszeniem pojazdu nie powoduje zwiększenia prędkości drogowej pojazdu.
- 21.1.5. OP może pozwalać na normalną obsługę urządzenia sterującego przyspieszeniem pojazdu przy zmianie biegów.

⁽¹⁾ 1 – Niemcy, 2 – Francja, 3 – Włochy, 4 – Niderlandy, 5 – Szwecja, 6 – Belgia, 7 – Węgry, 8 – Republika Czeska, 9 – Hiszpania, 10 – Jugosławia, 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 i 48 – Nowa Zelandia. Kolejne numery przydzielane są pozostałym krajom w porządku chronologicznym, zgodnie z datą ratyfikacji lub ich przystąpienia do Porozumienia dotyczącego przyjęcia jednolitych wymogów technicznych dla pojazdów kołowych, wyposażenia i części, które mogą być stosowane w tych pojazdach, oraz wzajemnego uznawania homologacji udzielonych na podstawie tych wymogów, a Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych powiadamia Umawiające się Strony porozumienia o przydzielonych w ten sposób numerach.

- 21.1.6. Żadna awaria ani nieupoważniona ingerencja w system nie może skutkować zwiększeniem mocy silnika powyżej wartości wyznaczonej wybranym przez kierowcę położeniem urządzenia sterującego przyspieszeniem pojazdu.
- 21.1.7. OP powinien działać w sposób zadowalający w swoim otoczeniu elektromagnetycznym i nie powinien powodować niedopuszczalnych zakłóceń elektromagnetycznych w funkcjonowaniu żadnych urządzeń w swoim otoczeniu.
- 21.2. **Wymagania dotyczące urządzeń regulowanej funkcji ograniczania prędkości ROP**
- 21.2.1. Urządzenie regulowanej funkcji ograniczania prędkości ROP musi być takie, aby pojazd w normalnej eksploatacji, pomimo drgań, na jakie może być narażony, był zgodny z przepisami części III niniejszego regulaminu.
- 21.2.1.1. W szczególności urządzenie ROP musi być zaprojektowane, zbudowane i zmontowane w sposób zapewniający odporność na zjawiska korozji i starzenia, na jakie może być narażone.
- 21.2.2. Funkcja ograniczania prędkości powinna działać w sposób zadowalający w swoim otoczeniu elektromagnetycznym i powinna spełniać wymagania techniczne przewidziane w regulaminie nr 10 z uwzględnieniem ostatnich poprawek, które weszły w życie przed datą homologacji typu.
- 21.2.3. Żadna awaria ani nieupoważniona ingerencja w system nie może skutkować zwiększeniem mocy silnika powyżej wartości wyznaczonej wybranym przez kierowcę położeniem urządzenia sterującego przyspieszeniem pojazdu.
- 21.2.4. Wartość prędkości V_{adj} musi być widoczna dla kierowcy na wyświetlaczu przez cały czas. Nie wyklucza się możliwości czasowej przerwy w działaniu wyświetlacza ze względów bezpieczeństwa.
- 21.2.5. ROP musi spełniać następujące wymagania:
- 21.2.5.1. Urządzenie regulowanej funkcji ograniczania prędkości nie może uruchamiać układu hamulcowego pojazdu, z wyjątkiem pojazdów kategorii M_1 i N_1 , w których główny układ hamulcowy pojazdu może być uruchomiony.
- 21.2.5.2. Metoda stosowana do ograniczenia prędkości po osiągnięciu V_{adj} musi działać niezależnie od rodzaju skrzyni biegów (automatycznej lub ręcznej).
- 21.2.5.3. Prędkość pojazdu jest ograniczona do wartości V_{adj} .
- 21.2.5.4. Istnieje możliwość przekroczenia prędkości V_{adj} .
- 21.2.5.4.1. Do przekroczenia V_{adj} niezbędne jest celowe działanie kierowcy (*).
- 21.2.5.4.2. Kierowca musi być powiadomiony o każdym przypadku przekroczenia prędkości V_{adj} pojazdu za pomocą odpowiedniego sygnału ostrzegawczego, innego niż wskazanie prędkościomierza.
- 21.2.5.4.3. Zgodność z pkt 21.2.5.4.2 należy udowodnić zgodnie z pkt 21.3.
- 21.2.5.5. Funkcja ograniczania prędkości musi pozwalać na normalną obsługę urządzenia sterującego przyspieszeniem pojazdu przy zmianie biegów
- 21.2.6. Ustawienie V_{adj} :
- 21.2.6.1. Istnieje możliwość nastawienia wartości V_{adj} skokowo w odstępach nie większych niż 10 km/h (5 mil/h) w przedziale od 30 km/h (20 mil/h) do maksymalnej prędkości konstrukcyjnej pojazdu.
- 21.2.6.2. W przypadku pojazdów produkowanych na sprzedaż w krajach stosujących angielskie jednostki miar i wag, należy zapewnić możliwość ustawienia wartości V_{adj} w odstępach nie większych niż 5 mil/h w przedziale od 20 mil/h do maksymalnej prędkości konstrukcyjnej pojazdu.

(*) Np. zmiana biegu na niższy.

- 21.2.6.3. Powyższą wartość ustawia się za pomocą urządzenia sterującego obsługiwane przez kierowcę.
- 21.2.7. Włączenie/wyłączenie
- 21.2.7.1. Po ustawieniu V_{adj} przez kierowcę jedyną metodą pozwalającą na zmianę wartości V_{adj} musi być użycie odpowiedniego urządzenia sterującego.
- 21.2.7.2. Kierowca musi mieć możliwość włączenia/wyłączenia ROP w dowolnym czasie.
- 21.2.7.3. ROP musi się wyłączać po każdym wyłączeniu silnika i wyciągnięciu kluczyka ze stacyjki.
- 21.3. **Badania**
- 21.3.1. Badania ograniczania prędkości, jakim poddawany jest OP przedstawiony do homologacji, jak również wymagane wyniki ograniczenia prędkości, są opisane w załączniku 5 do niniejszego regulaminu.
- 21.3.2. Badania regulowanego ograniczania prędkości, jakim poddawany jest OP przedstawiony do homologacji, są opisane w załączniku 6 do niniejszego regulaminu.
- 21.3.2.1. Do badań wybiera się trzy różne wartości prędkości, według uznania służb technicznych.
22. ZMIANA TYPU OP I ROZSZERZENIE HOMOLOGACJI
- 22.1. Każda zmiana typu OP wymaga powiadomienia organów administracyjnych, które udzieliły homologacji danego typu OP. Departament ten może wówczas albo:
- 22.1.1. uznać za mało prawdopodobne, aby dokonane zmiany miały istotne negatywne skutki i uznać, że w każdym razie dany OP spełnia dalej odpowiednie wymagania; lub
- 22.1.2. zażądać dodatkowego sprawozdania z niektórych lub wszystkich badań opisanych w załączniku 5 do niniejszego regulaminu od służb technicznych odpowiedzialnych za takie badania.
- 22.2. Potwierdzenie lub odmowa homologacji, określające zmiany, zostają przekazane Stronom porozumienia z 1958 r. stosującym niniejszy regulamin zgodnie z procedurą określoną w pkt 20.3 powyżej.
- 22.3. Właściwa organ udzielający rozszerzenia homologacji przydziela numer seryjny każdemu formularzowi komunikatu przygotowanemu w związku z takim rozszerzeniem oraz informuje o nim pozostałe Umawiające się Strony porozumienia z 1958 r. stosujące niniejszy regulamin za pomocą formularza komunikatu zgodnego z wzorem w załączniku 3 do niniejszego regulaminu.
23. ZGODNOŚĆ PRODUKCJI
- 23.1. Każdy OP homologowany zgodnie z niniejszym regulaminem musi być tak wytwarzany, aby spełniając wymagania określone w pkt 21 powyżej, odpowiadał homologowanemu typowi.
- 23.2. W celu sprawdzenia, czy spełnione są wymagania określone w pkt 23.1, przeprowadza się odpowiednie inspekcje produkcji.
- 23.3. Posiadacz homologacji zobowiązany jest w szczególności:
- 23.3.1. zapewnić istnienie procedur skutecznej kontroli jakości OP;

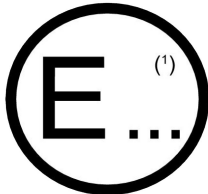
- 23.3.2. mieć dostęp do aparatury badawczej niezbędnej do kontroli zgodności z każdym homologowanym typem;
- 23.3.3. dopilnować, żeby wyniki badań były dokumentowane, a załączone dokumenty były dostępne do wglądu przez okres uzgodniony w porozumieniu z organami administracyjnymi;
- 23.3.4. przeprowadzić analizę wyników każdego rodzaju badań, w celu sprawdzenia i zapewnienia niezmienności charakterystycznych właściwości OP, z uwzględnieniem odchyłeń dopuszczalnych w przemysłowym procesie produkcyjnym;
- 23.3.5. zapewnić, aby dla każdego typu OP przynajmniej materiały składowe i metoda montażu odpowiadały homologowanemu OP. W razie konieczności należy przeprowadzić badania przewidziane w pkt 1 załącznika 5 do niniejszego regulaminu;
- 23.3.6. dopilnować, żeby w przypadku wykrycia niezgodności zestawu próbek lub składników z danym typem badania zostały pobrane kolejne próbki i przeprowadzone dalsze badania. Należy podjąć wszelkie niezbędne kroki w celu przywrócenia zgodności odpowiedniej produkcji.
- 23.4. Właściwy organ, który udzielił homologacji typu, może w dowolnym czasie dokonać weryfikacji metod kontroli zgodności produkcji stosowanych w każdej jednostce produkcyjnej.
- 23.4.1. Przy każdej inspekcji inspektorowi zewnętrznemu należy przedstawić protokoły z badań oraz dokumentację produkcyjną
- 23.4.2. Inspektor jest uprawniony do pobrania losowych próbek do badań w laboratorium producenta. Minimalna liczba próbek może być ustalona w oparciu o wyniki własnych inspekcji producenta.
- 23.4.3. W przypadku stwierdzenia niezadowalającej jakości lub konieczności weryfikacji prawidłowości badań przeprowadzonych zgodnie z pkt 23.4.2 inspektor pobierze próbki do wysłania do służb technicznych, które przeprowadziły badania homologacyjne typu.
- 23.4.4. Właściwy organ może przeprowadzić dowolne badania przewidziane w niniejszym regulaminie. Normalna częstotliwość inspekcji upoważnionych przez właściwy organ to jeden raz na dwa lata. W przypadku stwierdzenia negatywnych wyników w czasie jednej z inspekcji właściwy organ jest zobowiązany zapewnić podjęcie wszelkich niezbędnych kroków w celu niezwłocznego przywrócenia zgodności produkcji.
24. KARY ZA NIEZGODNOŚĆ PRODUKCJI
- 24.1. Homologacja typu OP udzielona na mocy niniejszego regulaminu może być cofnięta, jeżeli nie są spełnione wymagania określone w pkt 21 powyżej.
- 24.2. Jeżeli Strona porozumienia z 1958 r. stosująca niniejszy regulamin cofnie uprzednio udzieloną homologację, zobowiązana jest bezzwłocznie powiadomić o tym pozostałe Umawiające się Strony stosujące niniejszy regulamin, za pomocą formularza komunikatu zgodnego ze wzorem przedstawionym w załączniku 3 do niniejszego regulaminu.
25. OSTATECZNE ZAPRZESTANIE PRODUKCJI
- 25.1. Jeżeli posiadacz homologacji całkowicie zaprzestanie produkcji typu pojazdu homologowanego zgodnie z niniejszym regulaminem, informuje o tym organ, który udzielił homologacji. Po otrzymaniu właściwego komunikatu organ ten za pomocą formularza komunikatu zgodnego z wzorem w załączniku 3 do niniejszego regulaminu informuje o tym pozostałe Strony porozumienia z 1958 r. stosujące niniejszy regulamin.

-
26. NAZWY I ADRESY SŁUŻB TECHNICZNYCH ODPOWIEDZIALNYCH ZA PROWADZENIE BADAŃ HOMOLOGACYJNYCH ORAZ SŁUŻB ADMINISTRACYJNYCH
- 26.1. Strony porozumienia z 1958 r. stosujące niniejszy regulamin zobowiązane są do przekazania Sekretariatowi Organizacji Narodów Zjednoczonych nazw i adresów służb technicznych przeprowadzających badania homologacyjne oraz organów administracyjnych udzielających homologacji, którym należy przesłać wydane w innych krajach formularze poświadczające udzielenie homologacji, rozszerzenie, odmowę lub cofnięcie homologacji.
-

ZAŁĄCZNIK 1

KOMUNIKAT

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



wydany przez: Nazwa służby administracyjnej:

dotyczy (2): UDZIELENIA HOMOLOGACJI
 ROZSZERZENIA HOMOLOGACJI
 ODMOWY UDZIELENIA HOMOLOGACJI
 COFNIĘCIA HOMOLOGACJI
 OSTATECZNEGO ZAPRZESTANIA PRODUKCJI

typu pojazdu w zakresie ograniczania prędkości maksymalnej za pomocą funkcji ograniczania prędkości/regulowanej funkcji ograniczania prędkości pojazdu na mocy części I regulaminu nr 89.

Nr homologacji: Nr rozszerzenia:

1. Nazwa handlowa lub marka pojazdu:
2. Typ pojazdu:
3. Nazwa i adres producenta:
4. Nazwa i adres przedstawiciela producenta, jeżeli występuje:
5. Skrócony opis funkcji ograniczania prędkości/regulowanej funkcji ograniczania prędkości pojazdu:
6. Prędkość lub zakres prędkości, przy której można ustawić ograniczenie:
 V = km/h
7. Wartość stosunku maksymalnej mocy silnika do masy nieobciążonego pojazdu danego typu:
8. Najwyższa wartość stosunku prędkości obrotowej silnika do prędkości pojazdu na najwyższym biegu dla danego typu pojazdu:
9. Data przedstawienia pojazdu do homologacji:
10. Służby techniczne odpowiedzialne za badania homologacyjne:
11. Data sprawozdania z badań:
12. Numer sprawozdania sporządzonego przez tę służbę:
13. Homologacja została udzielona/rozszerzona/odmówiona/cofnięta (2)

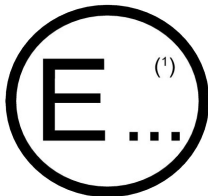
14. Położenie znaku homologacji na pojeździe:
15. Położenie znaku homologacji na urządzeniu:
16. Data:
17. Podpis:
18. Dokumenty przedłożone organom administracyjnym, które udzieliły homologacji, są dostępne na żądanie. Wykaz ww. dokumentów stanowi załącznik do niniejszego komunikatu.

-
- (¹) Numer wskazujący kraj, który udzielił/rozszerzył/odmówił udzielenia/cofnął homologację (patrz: przepisy dotyczące homologacji zawarte w regulaminie).
- (²) Niepotrzebne skreślić.
-

ZAŁĄCZNIK 2

KOMUNIKAT

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



wydany przez: Nazwa służby administracyjnej:

Dotyczący (2): UDZIELENIA HOMOLOGACJI
 ROZSZERZENIA HOMOLOGACJI
 ODMOWY UDZIELENIA HOMOLOGACJI
 COFNIĘCIA HOMOLOGACJI
 OSTATECZNEGO ZAPRZESTANIA PRODUKCJI

typu pojazdu w zakresie montażu homologowanego ogranicznika prędkości/homologowanego urządzenia regulowanej funkcji ograniczania prędkości (OP/ROP) na mocy części II regulaminu nr 89.

Nr homologacji: Nr rozszerzenia:

1. Nazwa handlowa lub marka pojazdu:
2. Pojazd:
3. Nazwa i adres producenta:
4. Nazwa i adres przedstawiciela producenta, jeżeli występuje:
5. Skrócony opis typu pojazdu w odniesieniu do ogranicznika prędkości/urządzenia regulowanej funkcji ograniczania prędkości (OP/ROP)
6. Nazwa handlowa lub marka OP/ROP (jednego lub kilku) oraz numer(-y) homologacji tych urządzeń:
7. Prędkość lub zakres prędkości, przy której można ustawić ograniczenie:
8. Wartość stosunku maksymalnej mocy silnika do masy nieobciążonego pojazdu danego typu:
9. Najwyższa wartość stosunku prędkości obrotowej silnika do prędkości pojazdu na najwyższym biegu dla danego typu pojazdu:
10. Data przedstawienia pojazdu do homologacji:
11. Służba techniczna odpowiedzialna za przeprowadzanie badania homologacyjnego:
12. Data sprawozdania sporządzonego przez tę placówkę:
13. Numer sprawozdania sporządzonego przez tę służbę:

14. Homologacja została udzielona/rozszerzona/odmówiona/cofnięta ^(?):
15. Położenie znaku homologacji na pojeździe:
16. Położenie znaku homologacji na urządzeniu:
17. Data:
18. Podpis:
19. Dokumenty przedłożone organom administracyjnym, które udzieliły homologacji, są dostępne na żądanie. Wykaz ww. dokumentów stanowi załącznik do niniejszego komunikatu.

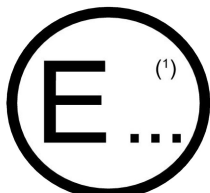
(¹) Numer identyfikacyjny kraju udzielającego/rozszerzającego/odmawiającego/cofającego homologację (patrz: wymagania dotyczące homologacji w niniejszym regulaminie).

(²) Niepotrzebne skreślić.

ZAŁĄCZNIK 3

KOMUNIKAT

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



wydany przez: Nazwa służby administracyjnej:

.....

Dotyczący ⁽²⁾: UDZIELENIA HOMOLOGACJI
 ROZSZERZENIA HOMOLOGACJI
 ODMOWY UDZIELENIA HOMOLOGACJI
 COFNIĘCIA HOMOLOGACJI
 OSTATECZNEGO ZAPRZESTANIA PRODUKCJI

typu ograniczników prędkości/urządzeń regulowanej funkcji ograniczania prędkości (OP/ROP) na mocy części III regulaminu nr 89.

Nr homologacji Nr rozszerzenia

1. Nazwa handlowa lub marka OP/ROP:
2. Typ urządzenia:
3. Nazwa i adres producenta:
4. Nazwa i adres przedstawiciela producenta, jeżeli występuje:
5. Skrócony opis OP/ROP:
6. Typ pojazdu, na którym wykonano badania OP/ROP:
7. Prędkość lub zakres prędkości, przy której można ustawić OP/ROP w zakresie ustalonym dla badanego pojazdu:
8. Wartość stosunku maksymalnej mocy silnika do masy nieobciążonego pojazdu badanego:
9. Najwyższa wartość stosunku prędkości obrotowej silnika do prędkości pojazdu na najwyższym biegu dla danego pojazdu badanego:
10. Typ(-y) pojazdu(-ów), w których urządzenie może być zainstalowane:
11. Prędkość lub zakres prędkości, przy której można ustawić ogranicznik w zakresie ustalonym dla pojazdu(-ów), w którym(-ych) dopuszcza się montaż urządzenia:
12. Wartość stosunku maksymalnej mocy silnika do masy nieobciążonego pojazdu dla typu(-ów) pojazdu(-ów), w którym(-ych) dopuszcza się montaż urządzenia:
13. Najwyższa wartość stosunku prędkości obrotowej silnika do prędkości pojazdu na najwyższym biegu dla typu(-ów) pojazdu(-ów), w którym(-ych) dopuszcza się montaż urządzenia:

14. Data przedstawienia urządzenia do homologacji:
15. Służby techniczne odpowiedzialne za badania homologacyjne:
16. Data sprawozdania sporządzonego przez tę placówkę:
17. Numer sprawozdania sporządzonego przez tę służbę:
18. Homologacja OP/ROP została udzielona/rozszerzona/odmówiona/cofnięta ⁽²⁾:
19. Pozycja znaku homologacji na urządzeniu:
20. Położenie znaku homologacji na urządzeniu:
21. Data:
22. Podpis
23. Dokumenty przedłożone organom administracyjnym, które udzieliły homologacji, są dostępne na żądanie. Wykaz ww. dokumentów stanowi załącznik do niniejszego komunikatu.

⁽¹⁾ Numer wskazujący kraj, który udzielił/rozszerzył/odmówił udzielenia/cofnął homologację (patrz: przepisy dotyczące homologacji zawarte w regulaminie).

⁽²⁾ Niepotrzebne skreślić.

ZAŁĄCZNIK 4

PRZYKŁADOWE UKŁADY ZNAKÓW HOMOLOGACJI

WZÓR A



a = min. 8 mm

Powyższy znak homologacji umieszczony na OP/ROP oznacza, że dany OP/ROP otrzymał homologację w Niderlandach (E4) na mocy regulaminu nr 89 pod numerem homologacji 002439. Dwie pierwsze cyfry numeru homologacji oznaczają, że homologacji udzielono zgodnie z wymaganiami regulaminu nr 89 w jego oryginalnej wersji.

WZÓR B

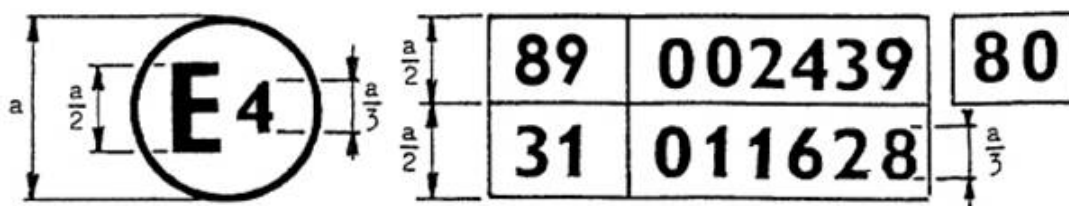


a = min. 8 mm

Powyższy znak homologacji umieszczony na pojeździe oznacza, że dany typ pojazdu otrzymał homologację w Niderlandach (E4) na mocy regulaminu nr 89 pod numerem homologacji 002439. Dwie pierwsze cyfry numeru homologacji oznaczają, że homologacji udzielono zgodnie z wymaganiami regulaminu nr 89 w jego oryginalnej wersji. Wartość i zakres wartości w km/h wewnątrz prostokąta oznacza ustaloną prędkość, do jakiej ograniczony jest pojazd ⁽¹⁾, oraz zakres ustalonych prędkości, w którym można ustawić ograniczenie pojazdu.

⁽¹⁾ Wartość ta może być dodana po zamocowaniu pozostałej części znaku, po uzyskaniu informacji o docelowym kraju, w którym dany pojazd będzie zarejestrowany. Różnice dotyczące tej części znaku nie stanowią zmiany typu pojazdu.

WZÓR C



a = min. 8 mm

Powyższy znak homologacji umieszczony na pojeździe oznacza, że dany typ pojazdu otrzymał homologację w Niderlandach (E4) na mocy regulaminu nr 89 i regulaminu nr 31 ⁽¹⁾. Dwie pierwsze cyfry numeru homologacji oznaczają, że w chwili udzielenia odpowiednich homologacji, regulamin nr 31 był już zmieniony serią poprawek 01, a regulamin nr 89 pozostawał w niezmienionej formie. Wartość i zakres wartości w km/h wewnątrz prostokąta oznacza ustaloną prędkość, do jakiej ograniczony jest pojazd, oraz zakres ustalonych prędkości, w którym można ustawić ograniczenie pojazdu.

⁽¹⁾ Drugi numer podano przykładowo.

ZAŁĄCZNIK 5

WYMAGANIA DOTYCZĄCE BADAŃ I WYNIKÓW

1. BADANIA OGRANICZANIA PRĘDKOŚCI

Na wniosek podmiotu ubiegającego się o homologację badania przeprowadza się zgodnie z postanowieniami jednego z punktów: 1.1, 1.2 lub 1.3 poniżej.

1.1. POMIARY NA TORZE TESTOWYM

1.1.1. **Przygotowanie pojazdu**

1.1.1.1. Pojazd reprezentatywny dla typu pojazdu przedstawionego do homologacji, lub, odpowiednio, OP/ROP reprezentatywny dla typu OP/ROP, należy przedłożyć służbom technicznym.

1.1.1.2. Ustawienia silnika badanego pojazdu, w szczególności doprowadzenie paliwa (gaźnik, układ wtryskowy) muszą być zgodne ze specyfikacjami przedstawionymi przez producenta pojazdu.

1.1.1.3. Opony muszą być dotarte, a ciśnienie w ogumieniu musi być zgodne z danymi podanymi przez producenta pojazdu.

1.1.1.4. Ciężar pojazdu musi być równy ciężarowi pojazdu nieobciążonego zgodnie z danymi podanymi przez producenta.

1.1.2. **Właściwości toru testowego**

1.1.2.1. Nawierzchnia testowa musi umożliwiać utrzymanie prędkości ustabilizowanej i nie może wykazywać żadnych nierówności. Nachylenie nie może przekraczać 2 % i nie może zmieniać się o więcej niż 1 %, z wyłączeniem zjawisk wynikających z pochylenia kół.

1.1.2.2. Nawierzchnia testowa nie może być pokryta wodą, śniegiem ani lodem.

1.1.3. **Warunki pogodowe**

1.1.3.1. Średnia prędkość wiatru mierzona na wysokości co najmniej 1 m nad poziomem gruntu musi być mniejsza niż 6 m/s, w porywach nie większa niż 10 m/s.

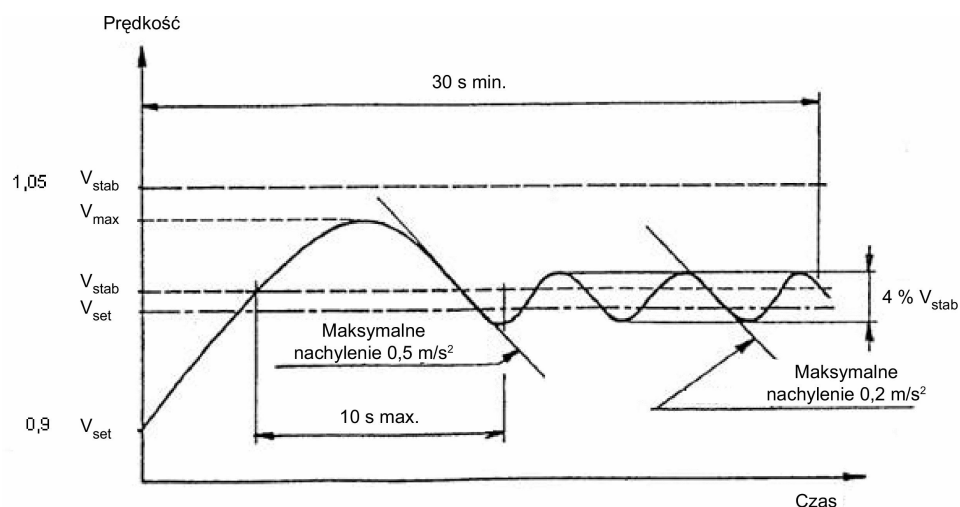
1.1.4. **Badanie z wykorzystaniem przyspieszenia (patrz: rysunek poniżej)**

1.1.4.1. Pojazd poruszający się z prędkością o 10 km/h mniejszą niż prędkość ustalona należy przyspieszyć do granic możliwości poprzez pełną aktywację urządzenia sterującego przyspieszeniem pojazdu. Działanie na to urządzenie należy utrzymywać przez co najmniej 30 sekund po ustabilizowaniu się prędkości pojazdu. W czasie badania rejestrowane są wartości prędkości chwilowej pojazdu w celu wyznaczenia krzywej prędkości w zależności od czasu i czasu działania, odpowiednio, funkcji ograniczania prędkości/regulowanej funkcji ograniczania prędkości lub OP/ROP. Pomiary prędkości wykonuje się z dokładnością do $\pm 1\%$. Pomiary czasu wykonuje się z dokładnością do 0,1 s.

1.1.4.2. Wyniki badania uznaje się za zadowalające, jeżeli spełnione są następujące warunki:

1.1.4.2.1. prędkość ustabilizowana V_{stab} osiągnięta przez pojazd nie może przekroczyć wartości prędkości ustalonej V_{set} . Jednakże dopuszcza się odchylenie wynoszące 5 % wartości V_{set} lub 5 km/h, w zależności od tego, która z tych wartości jest większa;

- 1.1.4.2.2. po osiągnięciu ustabilizowanej prędkości po raz pierwszy:
- 1.1.4.2.2.1. prędkość V_{\max} nie może być większa od V_{stab} o więcej niż 5 %;
- 1.1.4.2.2.2. zmiana prędkości w czasie nie może być większa niż $0,5 \text{ m/s}^2$, przy pomiarze w czasie dłuższym niż 0,1 s;
- 1.1.4.2.2.3. warunki ustabilizowanej prędkości określone w pkt 1.1.4.2.3 muszą być osiągnięte w ciągu 10 s od osiągnięcia V_{stab} po raz pierwszy;
- 1.1.4.2.3. po osiągnięciu stałej kontrolowanej prędkości:
- 1.1.4.2.3.1. wartość prędkości nie może zmieniać się o więcej niż 4 % V_{stab} lub 2 km/h, w zależności od tego, która z tych wartości jest większa;
- 1.1.4.2.3.2. zmiana prędkości w czasie nie może być większa niż $0,2 \text{ m/s}^2$, przy pomiarze w czasie dłuższym niż 0,1 s;
- 1.1.4.2.3.3. wartość V_{stab} to średnia prędkość obliczana w czasie nie krótszym niż 20 s, po upływie 10 s od osiągnięcia V_{stab} po raz pierwszy;
- 1.1.4.2.4. badania z przyspieszeniem należy wykonać przy każdym przełożeniu skrzyni biegów pozwalającym teoretycznie na przekroczenie ustalonej prędkości.



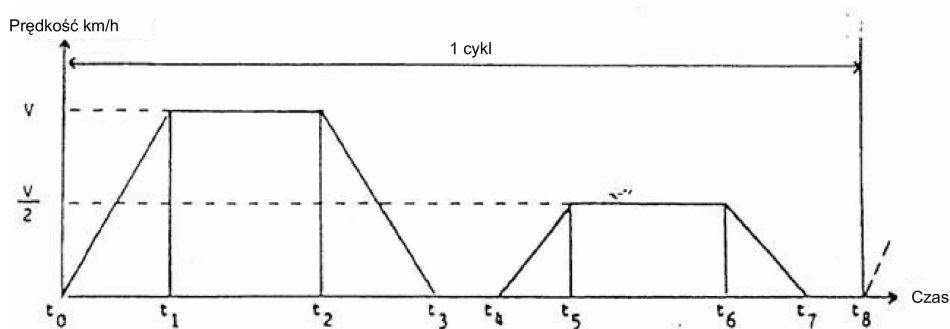
V_{\max} oznacza maksymalną prędkość osiągniętą przez pojazd w pierwszym półokresie krzywej reakcji.

1.1.5. Badanie przy stałej prędkości

- 1.1.5.1. Pojazd jest prowadzony przy pełnym przyspieszeniu, aż do osiągnięcia stałej prędkości, następnie jest utrzymywany na tej prędkości bez żadnych zmian w czasie badania na przestrzeni przynajmniej 400 m. Na tej podstawie przeprowadzony będzie pomiar średniej prędkości pojazdu. Pomiar średniej prędkości powtarza się na tym samym odcinku badawczym, przy pojeździe poruszającym się w kierunku przeciwnym, z zachowaniem identycznego trybu postępowania. Prędkość ustabilizowana w odniesieniu do całego badania opisanego powyżej stanowi średnią wartość dwóch prędkości średnich mierzonych dla obydwu przejazdów testowych. Cały cykl badania, włącznie z obliczaniem prędkości ustabilizowanej, należy powtórzyć pięć razy. Pomiary prędkości wykonuje się z dokładnością do $\pm 1\%$. Pomiary czasu wykonuje się z dokładnością do 0,1 s.

- 1.1.5.2. Wyniki badania uznaje się za zadowalające, jeżeli spełnione są następujące warunki:
- 1.1.5.2.1. dla każdego przejazdu testowego, prędkość ustabilizowana V_{stab} nie może przekroczyć wartości prędkości ustalonej V_{set} . Jednakże, dopuszcza się odchylenie wynoszące 5 % wartości V_{set} lub 5 km/h, w zależności od tego, która z tych wartości jest większa;
- 1.1.5.2.2. różnice pomiędzy wartościami prędkości ustabilizowanej osiągniętej w każdym przejeździe testowym nie mogą przekraczać 3 km/h;
- 1.1.5.2.3. badania przy stałej prędkości należy wykonać przy każdym przełożeniu skrzyni biegów pozwalającym teoretycznie na przekroczenie ustalonej prędkości. W każdym przypadku należy sprawdzić zgodność z kryteriami ważności badania.
- 1.2. POMIARY NA HAMOWNI PODWOZIOWEJ
- 1.2.1. **Charakterystyka hamowni podwozowej**
- Bezwładność równoważną należy ustawić zgodnie z bezwładnością masy pojazdu z dokładnością do $\pm 10\%$. Pomiary prędkości wykonuje się z dokładnością do $\pm 1\%$. Pomiary czasu wykonuje się z dokładnością do 0,1 s.
- 1.2.2. **Badanie z wykorzystaniem przyspieszenia**
- 1.2.2.1. Podczas badania, hamulec należy ustawić tak, aby pochłaniał obciążenie wywierane na koła przy badanej(-ych) prędkości(-ach) w chwili, kiedy pojazd przeciwstawia się dalszemu przyspieszaniu. Wartość tego obciążenia wyznacza się za pomocą obliczeń i ustawia z dokładnością do $\pm 10\%$. Na prośbę wnioskodawcy i za zgodą właściwego organu, dopuszcza się ustawienie obciążenia do wartości $0,4 P_{max}$, gdzie P_{max} oznacza maksymalną moc silnika. Pojazd rozpędzony do prędkości o 10 km/h mniejszej niż prędkość ustalona V_{set} należy przyspieszyć do granic możliwości silnika poprzez pełną aktywację urządzenia sterującego przyspieszeniem pojazdu. Działanie na to urządzenie należy utrzymywać przez co najmniej 20 sekund po ustabilizowaniu się prędkości pojazdu. W czasie badania rejestrowane są wartości prędkości chwilowej pojazdu w celu wyznaczenia krzywej prędkości w zależności od czasu działania, odpowiednio, funkcji ograniczania prędkości/regulowanej funkcji ograniczania prędkości lub OP/ROP.
- 1.2.2.2. Wyniki badania uznaje się za zadowalające, jeżeli spełnione są warunki określone w pkt 1.1.4.2 i jego podpunktach powyżej.
- 1.2.3. **Badanie przy stałej prędkości**
- 1.2.3.1. Pojazd należy unieruchomić na hamowni podwozowej. Podczas badania obciążenie pochłaniane przez hamulec zmienia się stopniowo od mocy maksymalnej P_{max} do wartości równej $0,2 P_{max}$. Obowiązują następujące kryteria ważności badania: prędkość pojazdu należy zmierzyć w całym zakresie obciążenia podanego powyżej. Maksymalną prędkość pojazdu wyznacza się w powyższym zakresie. Powyższy cykl badania i pomiarów należy powtórzyć pięć razy.
- 1.2.3.2. Wyniki badania uznaje się za zadowalające, jeżeli spełnione są warunki określone w pkt 1.1.5.2 i jego podpunktach powyżej.
- 1.3. BADANIA NA SILNIKOWYM STANOWISKU BADAWCZYM
- Ta metoda badawcza może być stosowana tylko w przypadku, gdy wnioskodawca wykaże służbom technicznym w sposób zadowalający, że metoda ta jest równoważna badaniom na torze testowym.
2. BADANIA WYTRZYMAŁOŚCIOWE
- Funkcja ograniczania prędkości/regulowana funkcja ograniczania prędkości lub OP/ROP, odpowiednio, podlegają próbom trwałości określonym poniżej. Jednakże dopuszcza się możliwość zwolnienia z badań, jeżeli wnioskodawca wykaże odporność urządzeń na dane zjawiska.
- 2.1. Urządzenie jest poddawane cyklom na stole warsztatowym symulującym położenie i ruch, jakiego OP/ROP będzie doświadczać w pojeździe.

- 2.2. Cykl funkcjonowania jest podtrzymywany przy pomocy systemu kontrolującego dostarczonego przez producenta. Schemat cyklu jest podany poniżej:



$t_0 - t_1$, $t_2 - t_3$, $t_4 - t_5$, $t_6 - t_7$: diagram cyklu jest następujący

$$t_1 - t_2 = 2 \text{ s}$$

$$t_3 - t_4 = 1 \text{ s}$$

$$t_5 - t_6 = 2 \text{ s}$$

$$t_7 - t_8 = 1 \text{ s}$$

Poniżej zdefiniowanych jest pięć rodzajów kondycjonowania. Próbki OP/ROP reprezentujące typ zgłoszony do homologacji podlegają kondycjonowaniu zgodnie z poniższą tabelą:

| | Pierwszy OP/ROP | Drugi OP/ROP | Trzeci OP/ROP | Czwarty OP/ROP |
|-------------------|--------------------|-----------------|------------------|-------------------|
| Kondycjonowanie 1 | X | | | |
| Kondycjonowanie 2 | | X | | |
| Kondycjonowanie 3 | | X | | |
| Kondycjonowanie 4 | | | X | |
| Kondycjonowanie 5 | | | | X |

- 2.2.1. Kondycjonowanie 1: badania w temperaturze otoczenia ($20 \text{ }^\circ\text{C} \pm 2 \text{ }^\circ\text{C}$)

Liczba cykli: 50 000

- 2.2.2. Kondycjonowanie 2: badania w wysokich temperaturach

- 2.2.2.1. Podzespoły elektroniczne

Podzespoły poddawane są cykлом w komorze klimatycznej. Temperatura przez cały czas badania wynosi $65 \text{ }^\circ\text{C} \pm 5 \text{ }^\circ\text{C}$.

Liczba cykli: 12 500

- 2.2.2.2. Podzespoły mechaniczne

Podzespoły poddawane są cykлом w komorze klimatycznej. Temperatura przez cały czas badania wynosi $100 \text{ }^\circ\text{C} \pm 5 \text{ }^\circ\text{C}$.

Liczba cykli: 12 500

- 2.2.3. Kondycjonowanie 3: badania w niskich temperaturach

W komorze klimatycznej do kondycjonowania 2, w temperaturze $-20 \text{ }^\circ\text{C} \pm 5 \text{ }^\circ\text{C}$ przez cały czas badania.

Liczba cykli: 12 500

- 2.2.4. Kondycjonowanie 4: badania w zasolonym środowisku. (Tylko w przypadku podzespołów wystawionych na działanie czynników zewnętrznych na drodze).

Urządzenie poddawane jest cykлом w komorze solnej. Stężenie chlorku sodu w atmosferze komory wynosi 5 %, a temperatura wewnątrz komory klimatycznej wynosi $35 \text{ }^\circ\text{C} \pm 2 \text{ }^\circ\text{C}$.

Liczba cykli: 12 500

- 2.2.5. Kondycjonowanie 5: badania drgań
 - 2.2.5.1. OP/ROP należy zamocować w sposób zbliżony do montażu urządzenia w pojeździe.
 - 2.2.5.2. We wszystkich trzech płaszczyznach przykłada się drgania harmoniczne. Przemiatanie logarytmiczne: 1 oktawa na minutę
 - 2.2.5.2.1. Pierwsze badanie: zakres częstotliwości 10–24 Hz, amplituda ± 2 mm
 - 2.2.5.2.2. Drugie badanie: zakres częstotliwości 24–1 000 Hz dla podzespołów montowanych w podwoziu i kabinie pojazdu, wielkość wejściowa 2,5 g. Dla podzespołów montowanych w silniku, wielkość wejściowa 5 g
 - 2.3. KRYTERIA WAŻNOŚCI BADAŃ WYTRZYMAŁOŚCIOWYCH
 - 2.3.1. Po zakończeniu badań wytrzymałościowych praca urządzenia nie może wykazywać żadnych zmian w stosunku do prędkości ustalonej.
 - 2.3.2. Jednak w przypadku awarii urządzenia w trakcie badań wytrzymałościowych na wniosek producenta dopuszcza się możliwość dostarczenia kolejnego urządzenia do celów badań wytrzymałościowych.
-

ZAŁĄCZNIK 6

WYMAGANIA DOTYCZĄCE BADAŃ I WYNIKÓW W ODNIESIENIU DO ROP

1. **BADANIA REGULOWANEGO UKŁADU OGRANICZANIA PRĘDKOŚCI**
 - 1.1. **Przygotowanie pojazdu**
 - 1.1.1. Pojazd reprezentatywny dla typu pojazdu przedstawionego do homologacji, lub, odpowiednio, ROP reprezentatywny dla danego typu ROP, należy przedłożyć służbom technicznym.
 - 1.1.1.1. W przypadku homologacji ROP producent jest zobowiązany do zamontowania ROP w pojeździe reprezentatywnym dla typu pojazdu, do którego przeznaczony jest dany ROP.
 - 1.1.1.2. Ustawienia silnika badanego pojazdu, w szczególności doprowadzenie paliwa (gaźnik lub układ wtryskowy), muszą być zgodne ze specyfikacjami przedstawionymi przez producenta pojazdu.
 - 1.1.1.3. Opony muszą być dotarte, a ciśnienie w ogumieniu musi być zgodne z danymi podanymi przez producenta pojazdu.
 - 1.1.1.4. Masa pojazdu musi być równa najniższej masie własnej pojazdu zgodnie z danymi podanymi przez producenta.
 - 1.2. **Właściwości toru testowego**
 - 1.2.1. Nawierzchnia testowa musi umożliwiać utrzymanie prędkości ustabilizowanej i nie może wykazywać żadnych nierówności. Nachylenie nie może przekraczać 2 %.
 - 1.2.2. Nawierzchnia testowa nie może być pokryta wodą, śniegiem ani lodem.
 - 1.3. **Warunki pogodowe**
 - 1.3.1. Średnia prędkość wiatru mierzona na wysokości co najmniej 1 m nad poziomem gruntu musi być mniejsza niż 6 m/s, w porywach nie większa niż 10 m/s.
 - 1.4. **Badanie ostrzegania kierowcy o przekroczeniu prędkości V_{adj}**
 - 1.4.1. Pojazd poruszający się z prędkością o 10 km/h mniejszą niż V_{adj} należy przyspieszyć poprzez celową aktywację (o której mowa w pkt 5.2.5.4.1 i 21.2.5.4.1) niezbędną do przekroczenia prędkości V_{adj} .
 - 1.4.2. Pojazd należy rozpędzić do prędkości większej od V_{adj} o co najmniej 10 km/h.
 - 1.4.3. Powyższą prędkość należy utrzymywać przez co najmniej 30 sekund.
 - 1.4.4. W czasie badania rejestrowane są wartości prędkości chwilowej pojazdu, mierzone z dokładnością do ± 1 %.
 - 1.4.5. Wyniki badania uznaje się za zadowalające, jeżeli spełnione są następujące warunki:
 - 1.4.5.1. sygnał ostrzegawczy powiadamia kierowcę, że pojazd porusza się z prędkością przekraczającą wartość V_{adj} o ponad 3 km/h;
 - 1.4.5.2. ostrzeżenie o przekroczeniu prędkości V_{adj} o ponad 3 km/h działa przez cały czas przekroczenia tej prędkości.

- 1.5. Badanie regulowanej funkcji ograniczania prędkości/urządzenia regulowanej funkcji ograniczania prędkości.**
- 1.5.1. Po wyłączeniu RFOP/ROP, dla każdego przełożenia skrzyni biegów wybranego dla danej prędkości badanej V_{adj} , służby techniczne mierzą, z jaką siłą należy aktywować urządzenie sterujące przyspieszeniem pojazdu, żeby utrzymać V_{adj} oraz prędkość (V_{adj}^*), której wartość jest o 20 % lub 20 km/h większa od V_{adj} (w zależności, która z tych wartości jest większa).
- 1.5.2. Po włączeniu i ustawieniu RFOP/ROP do prędkości V_{adj} pojazd należy rozpędzić do prędkości niższej od V_{adj} o 10 km/h. Następnie pojazd należy przyspieszyć poprzez zwiększenie siły wywieranej na urządzenie sterujące przyspieszeniem pojazdu przez okres $1 \pm 0,2$ s do wartości niezbędnej do osiągnięcia V_{adj}^* . Nacisk ten należy utrzymywać przez co najmniej 30 sekund po ustabilizowaniu się prędkości pojazdu.
- 1.5.3. W czasie badania rejestrowane są wartości prędkości chwilowej pojazdu w celu wyznaczenia krzywej prędkości w zależności od czasu i czasu działania, odpowiednio, RFOP/ROP. Pomiary prędkości wykonuje się z dokładnością do ± 1 %. Pomiary czasu wykonuje się z dokładnością do 0,1 s.
- 1.5.4. Wyniki badania uznaje się za zadowalające, jeżeli spełnione są następujące warunki:
- 1.5.4.1. prędkość ustabilizowana V_{stab} osiągnięta przez pojazd nie może być większa od V_{adj} o więcej niż 3 km/h;
- 1.5.4.1.1. po osiągnięciu V_{stab} po raz pierwszy:
- 1.5.4.1.1.1. V_{max} nie może być większa od V_{stab} o więcej niż 5 %;
- 1.5.4.1.1.2. zmiana prędkości w czasie nie może być większa niż $0,5 \text{ m/s}^2$, przy pomiarze w czasie dłuższym niż 0,1 s;
- 1.5.4.1.1.3. warunki ustabilizowanej prędkości określone w pkt. 1.5.4.1.1 muszą być osiągnięte w ciągu 10 s od osiągnięcia V_{stab} po raz pierwszy;
- 1.5.4.1.2. po osiągnięciu stałej kontrolowanej prędkości:
- 1.5.4.1.2.1. wartość prędkości nie może zmieniać się o więcej niż 3 km/h w stosunku do V_{adj} ;
- 1.5.4.1.2.2. zmiana prędkości w czasie nie może być większa niż $0,2 \text{ m/s}^2$, przy pomiarze w czasie dłuższym niż 0,1 s;
- 1.5.4.1.2.3. wartość V_{stab} to średnia prędkość obliczana w czasie nie krótszym niż 20 s, po upływie 10 s od osiągnięcia V_{stab} po raz pierwszy;
- 1.5.4.1.3. badania z przyspieszeniem należy wykonać przy każdym przełożeniu skrzyni biegów pozwalającym teoretycznie na przekroczenie ustalonej prędkości.
-