Solo los textos originales de la CEPE/ONU surten efectos jurídicos con arreglo al Derecho internacional público. La situación y la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento deben consultarse en la última versión del documento de situación CEPE/ONU TRANS/WP.29/343, disponible en:
http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html

Reglamento nº 18 de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE) — Disposiciones uniformes relativas a la homologación de vehículos de motor en lo concerniente a la protección contra su utilización no autorizada

Incorpora todo el texto válido hasta:

El suplemento 2 de la serie 03 de enmiendas — Fecha de entrada en vigor: 15 de octubre de 2008

ÍNDICE

REGLAMENTO

1. Ámbito de aplicación
2. Definiciones
3. Solicitud de homologación
4. Homologación
5. Requisitos generales
6. Requisitos particulares
7. Modificación del tipo de vehículo y extensión de la homologación
8. Procedimientos de conformidad de la producción
9. Sanciones por falta de conformidad de la producción
10. Cese definitivo de la producción
11. Dispositivos adicionales
12. Disposiciones transitorias
13. Nombres y direcciones de los servicios técnicos responsables de realizar los ensayos de homologación y de los servicios administrativos

ANEXOS

Anexo 1 — Notificación relativa a la concesión, la extensión, la denegación o la retirada de una homologación o al cese definitivo de la producción de un tipo de vehículo en lo que concierne a la protección contra su utilización no autorizada con arreglo al Reglamento nº 18

Anexo 2 — Ejemplos de marcas de homologación

Anexo 3 — Procedimiento de ensayo de desgaste para los dispositivos de protección que actúan sobre la dirección

1. ÁMBITO DE APLICACIÓN

1.1. El presente Reglamento es aplicable a los vehículos de motor que tengan un mínimo de tres ruedas, con excepción de los de categorías M_1 y N_1 [1], en lo que concierne a la protección contra su utilización no autorizada.

1.2. Se considera que los vehículos homologados con arreglo a las disposiciones de la parte I del Reglamento nº 116 cumplen lo dispuesto en el presente Reglamento.

2. DEFINICIONES

A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

2.1. «Homologación de un vehículo», la homologación de un tipo de vehículo en lo que concierne a la protección contra su utilización no autorizada.

2.2. «Tipo de vehículo», los vehículos de motor de las categorías M_2, M_3, N_2 y N_3 que no difieren entre sí en aspectos esenciales como:

[1] Con arreglo a la definición que figura en el anexo 7 de la Resolución consolidada sobre la construcción de vehículos (R.E.3) (TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend.2).

2.2.1. las indicaciones del tipo de vehículo dadas por el fabricante;

2.2.2. el acondicionamiento y la construcción del elemento o elementos del vehículo sobre los que actúa el dispositivo de protección;

2.2.3. el tipo de dispositivo de protección.

2.3. «Dispositivo de protección», un sistema destinado a impedir la puesta en marcha no autorizada del motor a través de los medios normales o la utilización de otra fuente de energía motriz principal del vehículo en combinación con un sistema, al menos, que permita:

a) el bloqueo de la dirección;

b) el bloqueo de la transmisión;

c) el bloqueo de la palanca de cambio de marchas, o

d) el bloqueo de los frenos.

En el caso de un sistema que bloquee los frenos, la desactivación del dispositivo no supondrá la liberación automática de los frenos si no es esta la intención del conductor.

2.4. «Dirección», el mando de dirección, la columna de dirección y sus accesorios de revestimiento, el árbol de dirección, la caja de dirección, así como todos los demás elementos que influyan directamente en la eficacia del dispositivo de protección.

2.5. «Combinación», una de las variantes, específicamente diseñadas y fabricadas, de un sistema de bloqueo que, al ser activada adecuadamente, permite el funcionamiento de dicho sistema de bloqueo.

2.6. «Llave», todo dispositivo diseñado y fabricado para proporcionar una forma de hacer funcionar un sistema de bloqueo que esté diseñado y fabricado para ser accionado solo mediante dicho dispositivo.

3. SOLICITUD DE HOMOLOGACIÓN

3.1. La solicitud de homologación de un tipo de vehículo en lo concerniente al dispositivo de protección contra su utilización no autorizada deberá presentarla el fabricante del vehículo o su representante debidamente acreditado.

3.2. Dicha solicitud deberá ir acompañada de los documentos que se mencionan a continuación, por triplicado, así como de los elementos siguientes:

3.2.1. una descripción detallada del tipo de vehículo en lo que se refiere al acondicionamiento y diseño del mando o de la unidad sobre la que actúa el dispositivo de protección;

3.2.2. planos del dispositivo de protección y de sus elementos de montaje, a una escala adecuada y suficientemente detallados;

3.2.3. una descripción técnica de dicho dispositivo.

3.3. Se entregará al servicio técnico responsable de la realización de los ensayos de homologación lo siguiente:

3.3.1. un vehículo representativo del tipo que se quiera homologar, en caso de que así lo solicite el servicio técnico, así como

3.3.2. a petición del servicio técnico, aquellos componentes del vehículo que el servicio considere esenciales para las comprobaciones prescritas en los puntos 5 y 6 del presente Reglamento.

4. HOMOLOGACIÓN

4.1. Si el tipo de vehículo presentado para su homologación con arreglo al presente Reglamento satisface los requisitos que se exponen en los puntos 5 y 6, deberá concederse la homologación de dicho tipo de vehículo.

4.2. Se asignará un número de homologación a cada tipo homologado. Los dos primeros dígitos (en la actualidad 03, correspondientes a la serie 03 de enmiendas, que entró en vigor el 23 de junio de 2005) indicarán la serie de enmiendas por las que se incorporan al Reglamento los principales cambios técnicos más recientes en el momento de expedirse la homologación. Una Parte contratante no podrá asignar el mismo número al mismo vehículo equipado con otro tipo de dispositivo de protección o cuyo dispositivo de protección esté instalado de otra forma, ni a otro tipo de vehículo.

4.3. La notificación, a las Partes contratantes del Acuerdo que apliquen el presente Reglamento, de la homologación de un tipo de vehículo o de la denegación de la misma con arreglo al presente Reglamento se realizará por medio de un formulario, que deberá ajustarse al modelo que figura en el anexo 1 del presente Reglamento, y de planos del dispositivo de protección y de su instalación, que serán facilitados por el solicitante de la homologación, en un formato no superior a A4 (210 × 297 mm) o bien plegados en dicho formato, y a una escala adecuada.

4.4. En cada vehículo que se ajuste a un tipo homologado con arreglo al presente Reglamento se colocará una marca de homologación internacional, de manera visible y en un lugar fácilmente accesible, indicado en el formulario de homologación, que constará de los elementos siguientes:

4.4.1. una letra «E» dentro de un círculo, seguida del número distintivo del país que haya concedido la homologación ([1]);

4.4.2. el número del presente Reglamento, seguido de la letra «R», un guión y el número de homologación a la derecha del círculo descrito en el punto 4.4.1.

4.5. Si el vehículo se ajusta a un tipo de vehículo homologado de conformidad con uno o varios Reglamentos adjuntos al Acuerdo en el país que haya concedido la homologación con arreglo al presente Reglamento, no es necesario repetir el símbolo que se establece en el punto 4.4.1. En tal caso, los números de Reglamento y homologación y los símbolos adicionales de todos los Reglamentos conforme a los cuales se haya concedido la homologación en el país que la haya concedido con arreglo al presente Reglamento se colocarán en columnas verticales a la derecha del símbolo establecido en el punto 4.4.1.

4.6. La marca de homologación aparecerá claramente legible y será indeleble.

4.7. La marca de homologación irá situada en la placa de datos del vehículo colocada por el fabricante o cerca de la misma.

4.8. En el anexo 2 del presente Reglamento se proporcionan ejemplos de marcas de homologación.

5. REQUISITOS GENERALES

5.1. El dispositivo de protección deberá diseñarse de tal forma que sea necesario desconectarlo:

5.1.1. para la puesta en marcha del motor con el mando normal, y

5.1.2. para poder dirigir o conducir el vehículo o hacerlo avanzar por sí mismo.

5.1.3. El requisito del punto 5.1 podrá cumplirse al mismo tiempo o antes de que se realicen las acciones que se describen en los puntos 5.1.1 y 5.1.2.

5.2. Las disposiciones del punto 5.1 deberán poder cumplirse mediante la utilización de una única llave.

5.3. Excepto en el caso contemplado en el punto 6.1.5, los sistemas accionados mediante la introducción de una llave en una cerradura estarán diseñados de forma que impidan que se pueda retirar la llave antes de que el dispositivo de protección al que se hace referencia en el punto 5.1 se haya puesto en funcionamiento o esté preparado para ser activado.

([1]) 1 para Alemania, 2 para Francia, 3 para Italia, 4 para los Países Bajos, 5 para Suecia, 6 para Bélgica, 7 para Hungría, 8 para República Checa, 9 para España, 10 para Serbia, 11 para el Reino Unido, 12 para Austria, 13 para Luxemburgo, 14 para Suiza, 15 (sin asignar), 16 para Noruega, 17 para Finlandia, 18 para Dinamarca, 19 para Rumanía, 20 para Polonia, 21 para Portugal, 22 para Rusia, 23 para Grecia, 24 para Irlanda, 25 para Croacia, 26 para Eslovenia, 27 para Eslovaquia, 28 para Belarús, 29 para Estonia, 30 (sin asignar), 31 para Bosnia y Herzegovina, 32 para Letonia, 33 (sin asignar), 34 para Bulgaria, 35 (sin asignar), 36 para Lituania, 37 para Turquía, 38 (sin asignar), 39 para Azerbaiyán, 40 para la Antigua República Yugoslava de Macedonia, 41 (sin asignar), 42 para la Comunidad Europea (sus Estados miembros conceden las homologaciones utilizando su símbolo CEPE respectivo), 43 para Japón, 44 (sin asignar), 45 para Australia, 46 para Ucrania, 47 para Sudáfrica, 48 para Nueva Zelanda, 49 para Chipre, 50 para Malta, 51 para la República de Corea, 52 para Malasia, 53 para Tailandia, 54 y 55 (sin asignar) y 56 para Montenegro. Se asignarán los números siguientes a otros países en orden cronológico conforme ratifiquen el Acuerdo sobre la adopción de prescripciones técnicas uniformes aplicables a los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en estos, y sobre las condiciones de reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas conforme a dichas prescripciones, o se adhieran a dicho Acuerdo, y el Secretario General de las Naciones Unidas comunicará los números así asignados a las Partes en el Acuerdo.

5.4. El dispositivo de protección al que se refiere el punto 5.1 y los elementos del vehículo sobre los cuales actúa deberán estar diseñados de forma que dicho dispositivo no pueda abrirse, inutilizarse o destruirse rápida y discretamente mediante, por ejemplo, herramientas, instrumentos o artefactos de bajo coste, fáciles de ocultar y de uso común.

5.5. El dispositivo de protección formará parte del equipamiento de origen del vehículo (es decir, será instalado por el fabricante antes de la primera venta al por menor). Se montará de tal forma que, cuando esté bloqueado, incluso una vez retirada su carcasa, no pueda ser desmontado más que con herramientas especiales. Cuando sea posible inutilizar el dispositivo de protección desatornillando determinados tornillos, dichos tornillos deberán ser inamovibles o estar cubiertos por elementos del dispositivo de protección cuando este esté bloqueado.

5.6. El sistema de bloqueo por llave deberá permitir por lo menos 1 000 combinaciones diferentes de llaves o un número igual al número total de vehículos fabricados por año en caso de que este sea inferior a 1 000. En los vehículos de un mismo tipo, la frecuencia de cada combinación utilizada será de, aproximadamente, una de cada 1 000.

5.7. La codificación de la llave y de la cerradura no deberá estar a la vista.

5.8. La cerradura estará diseñada, fabricada e instalada de forma que únicamente utilizando la correspondiente llave se pueda hacer girar el cilindro para desbloquear el dispositivo ejerciendo un par inferior a 2,45 Nm;

5.8.1. en el caso de cilindros de pistones, no tendrá más de dos ranuras idénticas que funcionen en un mismo sentido y sean adyacentes, ni habrá más de un 60 % de ranuras idénticas en una misma cerradura, y

5.8.2. en el caso de cilindros de discos, no habrá más de dos ranuras idénticas que funcionen en el mismo sentido y sean adyacentes, ni habrá más de un 50 % de ranuras idénticas en una misma cerradura.

5.9. Los dispositivos de protección deberán diseñarse de tal forma que, cuando el vehículo esté en marcha, pueda excluirse todo riesgo de bloqueo accidental que pueda poner en peligro la seguridad.

5.9.1. No será posible accionar los dispositivos de protección contra la utilización no autorizada sin haber dispuesto antes los mandos del motor en posición de parada para efectuar seguidamente una acción que no sea la continuación ininterrumpida de la secuencia de parada del motor, o sin haber dispuesto antes los mandos del motor en posición de parada cuando el vehículo esté estacionado con el freno de mano accionado, o cuando la velocidad del vehículo no rebase los 4 km/h.

5.9.2. En el caso de los dispositivos que actúen sobre la dirección, la transmisión, la palanca de cambios o los frenos y que se activen al retirar la llave, solo se activarán cuando la llave se haya desplazado como mínimo 2 mm o bien incorporarán un mecanismo de seguridad que impida la retirada accidental de la llave, ya sea total o parcialmente.

5.9.3. Los puntos 5.8, 5.8.1 o 5.8.2 y 5.9.2 se aplicarán únicamente a los dispositivos que incluyan llaves mecánicas.

5.10. Únicamente podrá utilizarse energía auxiliar para el bloqueo o desbloqueo del dispositivo de protección. El dispositivo se mantendrá en su posición de funcionamiento exclusivamente por medios mecánicos.

5.11. No será posible activar la potencia motriz del vehículo por medios normales hasta que el dispositivo de protección se haya desactivado.

5.12. Los dispositivos destinados a impedir la utilización no autorizada que actúan impidiendo la liberación de los frenos del vehículo solo estarán permitidos si los elementos activos de los frenos se mantienen en posición de bloqueo mediante un mecanismo puramente mecánico. En este caso no se aplicará lo dispuesto en el punto 5.11.

5.13. Cuando el sistema de protección esté equipado con un mecanismo de advertencia al conductor, este se pondrá en marcha al abrirse la puerta del conductor, a menos que el dispositivo de protección haya sido activado y se haya retirado la llave.

6. REQUISITOS PARTICULARES

Además de los requisitos generales establecidos en el punto 5, el dispositivo de protección deberá cumplir los requisitos particulares indicados a continuación:

6.1. Dispositivos de protección que actúan sobre la dirección

6.1.1. Los dispositivos de protección que actúan sobre la dirección lo harán bloqueándola.

6.1.2. Cuando el dispositivo de protección esté preparado para ser activado, será imposible impedir que funcione.

6.1.3. El dispositivo de protección seguirá cumpliendo los requisitos de los puntos 5.9, 6.1.1, 6.1.2 y 6.1.4 tras haber superado 2 500 ciclos de bloqueo en cada sentido del ensayo de desgaste especificado en el anexo 3.

6.1.4. Cuando esté activado, el dispositivo de protección será lo suficientemente resistente como para soportar la aplicación, en condiciones estáticas, de un par de 200 Nm en los dos sentidos sobre el eje de la columna de dirección sin que ello suponga un deterioro del mecanismo de dirección que pueda poner en peligro la seguridad.

6.1.5. Cuando el dispositivo de protección disponga de una posición distinta de la que asegura el bloqueo de la dirección y en la cual pueda ser retirada la llave, deberá estar diseñado de forma que la maniobra requerida para ponerlo en esa posición y retirar la llave no pueda efectuarse inadvertidamente.

6.2. Dispositivos de protección contra la utilización no autorizada que actúan sobre la transmisión o los frenos

6.2.1. Los dispositivos de protección que actúen sobre la transmisión deberán impedir que las ruedas motrices del vehículo puedan girar.

6.2.2. Los dispositivos contra la utilización no autorizada que actúen sobre los frenos frenarán una rueda al menos en cada lado de, como mínimo, un eje.

6.2.3. Cuando el dispositivo de protección esté preparado para ser activado, será imposible impedir que funcione.

6.2.4. No será posible bloquear inadvertidamente la transmisión o los frenos cuando la llave se encuentre en la cerradura del dispositivo de protección contra la utilización no autorizada, incluso cuando el dispositivo que impide la puesta en marcha del motor esté funcionando o preparado para ser activado. Esto no será aplicable cuando los requisitos del punto 6.2 del presente Reglamento se cumplan por medio de dispositivos utilizados con otra finalidad adicional y el bloqueo en las condiciones anteriormente expuestas sea necesario para esta función adicional (por ejemplo, el freno de mano eléctrico).

6.2.5. El dispositivo de protección se diseñará y fabricará de forma que siga siendo totalmente eficaz, incluso tras el desgaste sufrido a consecuencia de 2 500 ciclos de bloqueo en los dos sentidos. En el caso de los dispositivos de protección que actúen sobre los frenos, esta disposición se aplicará a cada una de las subpartes mecánicas o eléctricas del dispositivo.

6.2.6. Cuando el dispositivo de protección disponga de una posición distinta de la que asegura el bloqueo de la transmisión o de los frenos y en la cual pueda ser retirada la llave, deberá estar diseñado de forma que la maniobra requerida para ponerlo en esa posición y retirar la llave no pueda efectuarse inadvertidamente.

6.2.7. Si se utiliza un dispositivo de protección que actúa sobre la transmisión, este resistirá la aplicación, en los dos sentidos y en condiciones estáticas, de un par un 50 % superior al par máximo que pueda aplicarse a la transmisión sin poner en peligro la seguridad. El nivel de ese par de ensayo se determinará basándose en el par máximo que puede transmitir el embrague o la caja de cambios automática y no en función del par máximo del motor.

6.2.8. En el caso de un vehículo equipado con un dispositivo de protección que actúe sobre los frenos, dicho dispositivo deberá ser capaz de soportar la carga del vehículo cargado parado en una pendiente de 18 grados, ya sea cuesta arriba o cuesta abajo.

6.2.9. En el caso de un vehículo equipado con un dispositivo de protección que actúe sobre los frenos, los requisitos del presente Reglamento no se entenderán como una desviación de los requisitos de los Reglamentos 13 o 13-H, incluso en caso de avería.

6.3. Dispositivos de protección que actúan sobre la palanca de cambio de marchas

6.3.1. Los dispositivos de protección que actúan sobre la palanca de cambio de marchas deberán poder impedir todo cambio de marcha.

6.3.2. En las cajas de cambios manuales será posible bloquear la palanca de cambio únicamente en la posición de marcha atrás; queda autorizado el bloqueo en punto muerto como sistema complementario.

6.3.3. En las cajas de cambios automáticas que disponen de la posición de estacionamiento (posición «park»), solo se podrá bloquear el mecanismo en esta posición; queda autorizado el bloqueo en punto muerto o en marcha atrás como sistema complementario.

6.3.4. En las cajas de cambios automáticas que no disponen de la posición de estacionamiento (posición «park»), solo se podrá bloquear el mecanismo en las siguientes posiciones: punto muerto o marcha atrás.

6.3.5. El dispositivo de protección se diseñará y fabricará de forma que siga siendo totalmente eficaz, incluso tras el desgaste sufrido a consecuencia de 2 500 ciclos de bloqueo en los dos sentidos.

7. MODIFICACIÓN DEL TIPO DE VEHÍCULO Y EXTENSIÓN DE LA HOMOLOGACIÓN

7.1. Deberá notificarse toda modificación del tipo de vehículo al servicio administrativo que homologó el tipo de vehículo.

A continuación, dicho servicio podrá:

7.1.1. considerar que las modificaciones probablemente no tendrán consecuencias negativas apreciables y que, en cualquier caso, el dispositivo de protección sigue cumpliendo los requisitos, o

7.1.2. exigir un nuevo informe de ensayo al servicio técnico responsable de realizar los ensayos.

7.2. La confirmación o denegación de la homologación se comunicará a las Partes contratantes del Acuerdo que apliquen el presente Reglamento mediante el procedimiento indicado en el punto 4.3, especificándose las modificaciones.

7.3. La autoridad competente que expida la extensión de la homologación asignará un número de serie a cada formulario de notificación elaborado para dicha extensión.

8. PROCEDIMIENTOS DE CONFORMIDAD DE LA PRODUCCIÓN

Los procedimientos de conformidad de la producción se ajustarán a lo establecido en el Acuerdo, apéndice 2 (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2), con los requisitos siguientes:

8.1. Los vehículos homologados con arreglo al presente Reglamento en lo que concierne al dispositivo de protección contra su utilización no autorizada se fabricarán de tal forma que se ajusten al tipo homologado, cumpliendo los requisitos establecidos en los puntos 5 y 6.

9. SANCIONES POR FALTA DE CONFORMIDAD DE LA PRODUCCIÓN

9.1. La homologación concedida con respecto a un tipo de vehículo conforme al presente Reglamento podrá retirarse si no se cumplen los requisitos establecidos en el punto 8.

9.2. Cuando una Parte contratante del Acuerdo que aplique el presente Reglamento retire una homologación que haya concedido anteriormente, informará de ello inmediatamente a las demás Partes contratantes que apliquen el presente Reglamento mediante un formulario conforme al modelo que figura en su anexo 1.

10. CESE DEFINITIVO DE LA PRODUCCIÓN

Cuando el titular de una homologación cese completamente de fabricar un tipo de vehículo homologado con arreglo al presente Reglamento, informará de ello al organismo que haya concedido la homologación. Tras la recepción de la correspondiente notificación, dicho organismo informará de ello a las demás Partes contratantes del Acuerdo que apliquen el presente Reglamento mediante un formulario conforme al modelo que figura en su anexo 1.

11. DISPOSITIVOS ADICIONALES

11.1. Por lo que respecta a los dispositivos de protección que vayan adicionalmente equipados con un mecanismo de aviso acústico o visual, o al montaje opcional de dispositivos complementarios destinados a impedir la utilización no autorizada del vehículo, se concederá la homologación con arreglo al presente Reglamento siempre que los dispositivos complementarios requieran un medio de activación distinto; se considera que las disposiciones del artículo 3 del Acuerdo al que se adjunta el presente Reglamento no impiden a las Partes contratantes del Acuerdo que apliquen dicho Reglamento prohibir dichos dispositivos adicionales en vehículos por ellas matriculados.

11.2. Si el dispositivo de protección está adicionalmente equipado con un mecanismo de aviso visual y/o acústico externo, las señales emitidas por el mecanismo de aviso serán breves y cesarán automáticamente transcurridos no más de 30 segundos; solo volverán a emitirse si se vuelve a activar el dispositivo. Además:

11.2.1. si la señal es acústica, podrá ser emitida por el mecanismo de aviso acústico normalmente instalado en el vehículo;

11.2.2. si la señal es visual, bien

11.2.2.1. se producirá únicamente mediante destellos de las luces de cruce del vehículo, o bien

11.2.2.2. cumplirá con lo dispuesto en los puntos 11.2.2.2.1 y 11.2.2.2.2.

11.2.2.2.1. Duración de la señal óptica

La señal óptica durará entre 25 segundos y 5 minutos a partir del momento en que se active la alarma. La desconexión del sistema de alarma interrumpirá inmediatamente la señal.

11.2.2.2.2. Tipo de señal óptica

Encendido de todos los indicadores de dirección y/o de la luz del habitáculo del vehículo, incluidas todas las luces dependientes del mismo circuito eléctrico.

Frecuencia de activación 2 ± 1 Hz

En relación con la señal acústica, también están permitidas las señales asíncronas.

Período activo = período inactivo ± 10 %

12. DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Ninguna Parte contratante que aplique el presente Reglamento denegará la homologación de un tipo de vehículo que no sea de las categorías M_1 y N_1 homologado con arreglo a las series 01 y 02 de modificaciones del presente Reglamento.

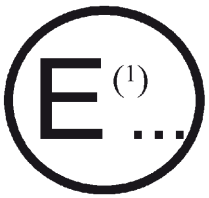
13. NOMBRES Y DIRECCIONES DE LOS SERVICIOS TÉCNICOS RESPONSABLES DE REALIZAR LOS ENSAYOS DE HOMOLOGACIÓN Y DE LOS SERVICIOS ADMINISTRATIVOS

Las Partes contratantes del Acuerdo que apliquen el presente Reglamento comunicarán a la Secretaría de las Naciones Unidas los nombres y las direcciones de los servicios técnicos responsables de realizar los ensayos de homologación y de los servicios administrativos que concedan la homologación y a los cuales deban remitirse los formularios de certificación de la concesión o la extensión, denegación o retirada de la homologación expedidos en otros países.

ANEXO 1

NOTIFICACIÓN

[Formato máximo: A4 (210 × 297 mm)]



Expedida por: Nombre de la Administración

.....

.....

.....

relativa a (2): CONCESIÓN DE LA HOMOLOGACIÓN
EXTENSIÓN DE LA HOMOLOGACIÓN
DENEGACIÓN DE LA HOMOLOGACIÓN
RETIRADA DE LA HOMOLOGACIÓN
CESE DEFINITIVO DE LA PRODUCCIÓN

de un tipo de vehículo en lo que concierne a la protección contra su utilización no autorizada con arreglo al Reglamento nº 18.

Homologación nº: ..... Extensión nº: .....

1. Denominación comercial o marca del vehículo: .....
2. Tipo de vehículo: .....
3. Nombre y dirección del fabricante: .....
4. Si procede, nombre y dirección del representante del fabricante: .....
5. Breve descripción del dispositivo de protección, de su instalación y del componente o de la función del vehículo sobre la que actúa (aparte del arranque del motor); es decir, dirección/palanca de cambios/transmisión (2): .....
6. El vehículo está adicionalmente equipado con un mecanismo de aviso acústico/visual (2) del siguiente tipo: .....
7. Vehículo presentado para su homologación el día: .....
8. Servicio técnico responsable de la realización de los ensayos de homologación: .....
9. Fecha del informe elaborado por dicho servicio: .....
10. Número del informe elaborado por dicho servicio: .....
11. Homologación concedida/extendida/denegada/retirada (2) .....
12. Motivo(s) de la extensión de la homologación: .....
13. Emplazamiento de la marca de homologación en el vehículo: .....

14. Lugar: .....

15. Fecha: .....

16. Firma: .....

17. A la presente notificación se adjunta una serie de fichas que llevan el número de homologación que figura anteriormente, las cuales obran en poder del servicio administrativo que ha concedido la homologación y pueden obtenerse previa petición.

---

(1) Número distintivo del país que ha concedido/ampliado/denegado/retirado la homologación (véanse las disposiciones del Reglamento relativas a la homologación).

(2) Táchese lo que no proceda.

ANEXO 2

EJEMPLOS DE MARCAS DE HOMOLOGACIÓN

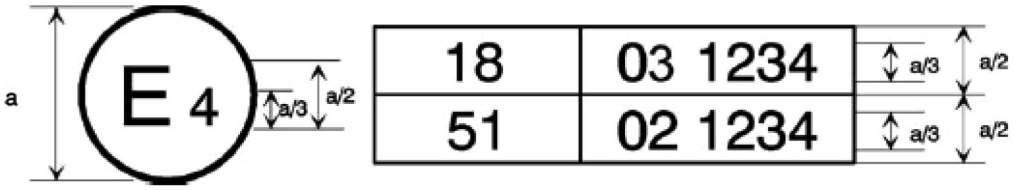
MODELO A



a = 8 mm mín.

Esta marca de homologación colocada en un vehículo indica que el tipo de vehículo en cuestión ha sido homologado en los Países Bajos (E 4), con arreglo al Reglamento nº 18 y con el número de homologación 031234. Los dos primeros dígitos (03) del número de homologación indican que esta se concedió de acuerdo con los requisitos del Reglamento nº 18, incluida la serie 03 de enmiendas.

MODELO B



a = 8 mm mín.

Esta marca de homologación colocada en un vehículo indica que el tipo de vehículo en cuestión ha sido homologado en los Países Bajos (E 4) con arreglo a los Reglamentos nº 18 y nº 51 [1]. Los dos primeros dígitos de los números de homologación indican que, en la fecha en que se concedieron estas homologaciones, el Reglamento nº 18 incluía la serie 03 de enmiendas y el Reglamento nº 51 incluía la serie 02 de enmiendas.

[1] El segundo número se ofrece simplemente a modo de ejemplo.

ANEXO 3

PROCEDIMIENTO DE ENSAYO DE DESGASTE PARA LOS DISPOSITIVOS DE PROTECCIÓN QUE ACTÚAN SOBRE LA DIRECCIÓN

1. EQUIPO DE ENSAYO

El equipo de ensayo consistirá en:

1.1. una instalación en la que pueda montarse adecuadamente un mecanismo de dirección completo equipado con el dispositivo de protección, según se define en el punto 2.3 del presente Reglamento;

1.2. un sistema de activación y desactivación del dispositivo de protección que requiera la utilización de la llave;

1.3. un sistema que haga posible que el árbol de dirección gire en relación con el dispositivo de protección.

2. MÉTODO DE ENSAYO

2.1. En la instalación contemplada en el punto 1.1 se colocará un mecanismo de dirección completo equipado con el dispositivo de protección.

2.2. Un ciclo del procedimiento de ensayo incluirá las siguientes operaciones:

2.2.1. Posición de partida. El dispositivo de protección estará desactivado y se hará girar el árbol de dirección hasta una posición que impida la conexión del dispositivo de protección, excepto si se trata de un tipo que permite el bloqueo en todas las posiciones del mecanismo de dirección.

2.2.2. Preparación para la activación. El dispositivo de protección, que estaba en la posición de desactivación, se llevará a la posición de activación mediante la llave.

2.2.3. ([1]) Activación. Se hace girar el árbol de dirección de forma que se aplique un par igual a 5,85 Nm ± 0,25 Nm en el momento en el que el dispositivo se conecte.

2.2.4. Desactivación. Se desactivará el dispositivo de protección utilizando los medios usuales. El par se bajará hasta cero para facilitar la desconexión del dispositivo.

2.2.5. ([1]) Regreso. Se girará el árbol de dirección hasta una posición que impida la conexión del dispositivo de protección.

2.2.6. Giro en sentido inverso. Se repetirán las operaciones de los puntos 2.2.2, 2.2.3, 2.2.4 y 2.2.5 en el sentido contrario de giro del árbol de dirección.

2.2.7. El intervalo entre las dos conexiones sucesivas del dispositivo será de 10 segundos como mínimo.

2.3. El ciclo de desgaste se repetirá el número de veces especificado en el punto 6.1.3 del presente Reglamento.

([1]) En caso de que el dispositivo de protección contra la utilización no autorizada pueda bloquearse en cualquier posición del mecanismo de dirección, no habrá que efectuar las operaciones descritas en los puntos 2.2.3 y 2.2.5.