

Reglamento nº 62 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE/ONU) — Prescripciones uniformes relativas a la homologación de los vehículos de motor dotados de manillar con respecto a la protección contra su utilización no autorizada (*)

1. ÁMBITO DE APLICACIÓN
 - 1.1. El presente Reglamento será de aplicación para los dispositivos de protección destinados a evitar la utilización no autorizada de vehículos de motor de dos ruedas, con o sin sidecar, y de los vehículos de motor de tres ruedas dotados de manillar.
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 a motor que no difieran entre sí en aspectos esenciales como:
 - 2.2.1. la designación del tipo de vehículo dada por el fabricante,
 - 2.2.2. la disposición y el diseño de los componentes del vehículo sobre los que actúa el dispositivo de protección.
 - 2.2.3. el tipo de dispositivo de protección.
 - 2.3. «Dispositivo de protección», el sistema empleado para evitar la utilización no autorizada del vehículo, que bloquee de manera eficaz la dirección o la transmisión o ambas; este sistema podrá:
 - 2.3.1. tipo 1: actuar única y eficazmente sobre la dirección;
 - 2.3.2. tipo 2: actuar eficazmente sobre la dirección conjuntamente con el dispositivo que detiene el motor del vehículo;
 - 2.3.3. tipo 3: conectado previamente, actuar sobre la dirección conjuntamente con el dispositivo que detiene el motor del vehículo;
 - 2.3.4. tipo 4: actuar eficazmente sobre la transmisión.
 - 2.4. «Dispositivo de conducción», el mando de dirección (manillar), la cabeza de horquilla y sus elementos anejos de protección, el eje de dirección y los demás elementos que condicionan de forma directa la eficacia del dispositivo de protección.
 - 2.5. «Combinación», una variante, diseñada y fabricada especialmente para este uso, de un sistema de bloqueo que, al ser accionada 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 sólo mediante dicho dispositivo.
3. SOLICITUD DE HOMOLOGACIÓN
 - 3.1. La solicitud de homologación de un tipo de vehículo con respecto a un dispositivo de protección contra su uso no autorizado será presentada por el fabricante del vehículo o su representante debidamente acreditado.

(*) Publicación con arreglo al apartado 5 del artículo 4 de la Decisión 97/836/CE del Consejo de 27 de noviembre de 1997 (DO L 346 de 17.12.1997, p. 78).

- 3.2. 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 cuanto a la disposición y el diseño de los componentes del vehículo sobre los 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 del dispositivo.
- 3.3. Se entregará al servicio técnico encargado de la realización de los ensayos 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 vehículo presentado para su homologación con arreglo al presente Reglamento satisface los requisitos que se exponen en los puntos 5 y 6, se concederá la homologación de dicho tipo de vehículo.
- 4.2. Se asignará un número de homologación a cada tipo homologado. Sus dos primeros dígitos (actualmente 00 para el Reglamento en su forma original) indicarán la serie de enmiendas que incorporen los últimos cambios importantes de carácter técnico realizados en el Reglamento en el momento en que se emita 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 del Acuerdo que apliquen el presente Reglamento de la homologación de un tipo de vehículo o la denegación de la misma con arreglo al Reglamento deberá realizarse 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. Se colocará una marca de homologación internacional, en un lugar de fácil acceso y bien visible especificado en el formulario de homologación, a cada vehículo que se ajuste a un tipo de vehículo homologado con arreglo al presente Reglamento; la marca consistirá en:
- 4.4.1. la letra mayúscula «E» dentro de un círculo seguida del número que identifica al país emisor de 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.

⁽¹⁾ 1 Alemania, 2 Francia, 3 Italia, 4 Países Bajos, 5 Suecia, 6 Bélgica, 7 Hungría, 8 República Checa, 9 España, 10 Yugoslavia, 11 Reino Unido, 12 Austria, 13 Luxemburgo, 14 Suiza, 15 (no asignado), 16 Noruega, 17 Finlandia, 18 Dinamarca, 19 Rumania, 20 Polonia, 21 Portugal, 22 Federación Rusa, 23 Grecia, 24 Irlanda, 25 Croacia, 26 Eslovenia, 27 Eslovaquia, 28 Bielorrusia, 29 Estonia, 30 (no asignado), 31 Bosnia y Hercegovina, 32 Letonia, 33 (no asignado), 34 Bulgaria, 35-36 (no asignados), 37 Turquía, 38-39 (no asignados), 40 Antigua República Yugoslava de Macedonia, 41 (no asignado), 42 Comunidad Europea (las homologaciones son concedidas por sus Estados miembros que utilizan sus códigos respectivos de la CEPE), 43 Japón, 44 (no asignado), 45 Australia y 46 Ucrania. Los números subsiguientes se asignarán a otros países en orden cronológico conforme ratifiquen o se adhieran al Acuerdo sobre la adopción de prescripciones técnicas uniformes aplicables a los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que puedan montarse y utilizarse en éstos, y sobre las condiciones de reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas conforme a dichas prescripciones, y los números asignados de esta manera serán comunicados por el Secretario General de las Naciones Unidas a las Partes Contratantes del Acuerdo.

- 4.5. Si el vehículo se ajusta a un tipo de vehículo homologado de acuerdo con uno o varios Reglamentos adjuntos al Acuerdo en el país que haya concedido la homologación con arreglo al presente Reglamento, no será necesario repetir el símbolo que se establece en el punto 4.4.1; en ese caso, el Reglamento, los números de homologación y los símbolos adicionales de todos los Reglamentos según los cuales se ha concedido la homologación en el país que la concedió de conformidad con el presente Reglamento se colocarán en columnas verticales a la derecha del símbolo exigido en el punto 4.4.1.
- 4.6. La marca de homologación aparecerá claramente legible y será indeleble.
- 4.7. La marca de homologación se situará en la placa informativa del vehículo colocada por el fabricante, o cerca de la misma.
- 4.8. El anexo 2 del presente Reglamento proporciona ejemplos de disposición de las marcas de homologación.
5. REQUISITOS GENERALES
- 5.1. El dispositivo de protección estará diseñado de manera que:
- 5.1.1. sea necesario desactivarlo para dirigir el vehículo, conducirlo o desplazarlo hacia delante en línea recta;
- 5.1.2. en el caso de los dispositivos de protección de tipo 4, el dispositivo estará realizado de forma que sea necesario desactivarlo para liberar la transmisión. Si el dispositivo se activa mediante el control del dispositivo de estacionamiento, actuará conjuntamente con el dispositivo que desactiva el motor del vehículo;
- 5.1.3. sólo podrá extraerse la llave con el tornillo en la posición de totalmente conectado o de totalmente desconectado. Se eliminará cualquier posición intermedia de la llave que pueda dar lugar al enganche del tornillo, incluso si se ha insertado la llave del dispositivo de protección.
- 5.2. Las disposiciones del punto 5.1 deberán poder cumplirse mediante la utilización de una única llave.
- 5.3. El dispositivo de protección al que se refiere el punto 5.1 y los componentes del vehículo sobre los cuales actúa deberán estar diseñados de forma que dicho dispositivo no pueda abrirse, desactivarse o destruirse rápida y discretamente mediante, por ejemplo, herramientas, instrumentos o sistemas poco costosos, fáciles de disimular y de uso común.
- 5.4. 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). La cerradura estará montada de manera segura en el dispositivo de protección. (La posibilidad de extraer la cerradura mediante la llave una vez retirada la cubierta o cualquier otro dispositivo de retención no es contraria a este requisito).
- 5.5. El sistema de bloqueo por llave deberá permitir por lo menos 1 000 combinaciones diferentes de llaves o un número igual al de vehículos fabricados por año en caso de que éste sea inferior a 1 000. En los vehículos de un mismo tipo, la frecuencia de cada combinación utilizada será de una de cada 1 000.
- 5.6. La codificación de la llave y de la cerradura no deberá estar a la vista.
- 5.7. 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 0,245 mdaN, y
- 5.7.1. en el caso de cilindros de pasador, no tendrá más de dos ranuras iguales que funcionen en un mismo sentido y sean adyacentes, ni habrá más de un 60 % de ranuras iguales en una misma cerradura, y
- 5.7.2. en el caso de cilindros de discos, no habrá más de dos ranuras iguales que funcionen en el mismo sentido y sean adyacentes, ni habrá más de un 50 % de ranuras iguales en una misma cerradura.

- 5.8. Los dispositivos de protección deberán excluir todo peligro de bloqueo accidental cuando el vehículo esté en marcha y, en particular, todo bloqueo que pueda poner en peligro la seguridad.
- 5.9. El dispositivo de protección de tipo 1, 2 ó 3 será lo suficientemente resistente, en posición de accionado, como para soportar la aplicación, en condiciones estáticas, de un par de 20 mdaN en los dos sentidos sobre el eje de dirección sin que ello suponga un deterioro del mecanismo de dirección que pueda poner en peligro la seguridad.
- 5.10. El dispositivo de protección de tipo 1, 2 ó 3 estará diseñado de manera que la dirección pueda bloquearse sólo con un ángulo de 20° a la izquierda o derecha, como mínimo, de la posición recta.
6. REQUISITOS ESPECÍFICOS
- 6.1. Además de los requisitos generales previstos en el punto 5, el dispositivo de protección deberá cumplir los requisitos particulares indicados a continuación.
- 6.1.1. En el caso de dispositivos de protección de tipo 1 ó 2, sólo podrá accionarse la cerradura mediante un movimiento de la llave; el manillar estará en la posición adecuada para el enganche del tornillo en la ranura correspondiente.
- 6.1.2. En el caso de los dispositivos de protección de tipo 3, sólo podrá conectarse previamente el pasador mediante la acción específica del usuario del vehículo, combinada con el giro de la llave o además de éste. Una vez que el pasador haya sido conectado previamente, no podrá extraerse la llave, excepto con arreglo a lo dispuesto en el punto 5.1.3.
- 6.2. En el caso de los dispositivos de protección de tipo 2 y 3, el pasador no podrá conectarse mientras el dispositivo esté en una posición que permita la puesta en marcha del motor del vehículo.
- 6.3. En el caso de los dispositivos de protección de tipo 3, cuando el dispositivo haya sido accionado, no se podrá impedir que funcione.
- 6.4. En el caso de los dispositivos de protección de tipo 3, el dispositivo de protección deberá permanecer en estado de buen funcionamiento y, en particular, seguirá cumpliendo lo prescrito en los puntos 5.7, 5.8, 5.9 y 6.3 tras haber efectuado 2 500 ciclos de bloqueo en cada dirección del ensayo que se especifica en el anexo 3 del presente Reglamento.
7. MODIFICACIONES DEL TIPO DE VEHÍCULO O DE SU DISPOSITIVO DE PROTECCIÓN
- 7.1. Todas las modificaciones del tipo de vehículo o del dispositivo de protección del vehículo se notificarán al departamento administrativo que hubiera homologado el tipo de vehículo. A continuación, dicho servicio podrá optar por una de las dos posibilidades siguientes:
- 7.1.1. considerar que las modificaciones probablemente no tendrán consecuencias negativas apreciables y que en cualquier caso el vehículo sigue cumpliendo los requisitos, o bien
- 7.1.2. exigir una nueva acta 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, especificándose las modificaciones, mediante el procedimiento indicado en el punto 4.3.
8. CONFORMIDAD DE LA PRODUCCIÓN
- 8.1. Los vehículos en los que figure la marca de homologación con arreglo al presente Reglamento se ajustarán al tipo de vehículo homologado en cuanto al dispositivo de protección, al montaje de éste en el vehículo y a los componentes sobre los que dicho dispositivo actúa.
- 8.2. Con el fin de comprobar la conformidad con arreglo al punto 8.1, se efectuará un número suficiente de controles aleatorios en vehículos fabricados en serie que lleven la marca de homologación exigida con arreglo al presente Reglamento.

9. SANCCIONES POR NO 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 8.1.
- 9.2. Si una Parte del Acuerdo, la cual aplica el presente Reglamento, retira una homologación anteriormente concedida, lo notificará inmediatamente a las demás Partes Contratantes que apliquen el presente Reglamento mediante una copia del formulario de homologación, que llevará al final, en mayúsculas, la siguiente anotación firmada y fechada: «HOMOLOGACIÓN RETIRADA».
10. CESE DEFINITIVO DE LA PRODUCCIÓN
- Si el titular de una homologación cesa definitivamente de fabricar un tipo de vehículo homologado con arreglo al presente Reglamento, lo señalará al organismo que ha concedido la homologación. Una vez recibida esta comunicación, ese organismo informará a las demás Partes Contratantes del Acuerdo que apliquen el presente Reglamento mediante una copia del formulario de homologación, que llevará al final, en mayúsculas, la siguiente anotación firmada y fechada: «CESE DE LA PRODUCCIÓN».
11. NOMBRES Y DIRECCIONES DE LOS SERVICIOS TÉCNICOS RESPONSABLES DE REALIZAR LOS ENSAYOS DE HOMOLOGACIÓN Y DE LOS SERVICIOS ADMINISTRATIVOS
- Las Partes del Acuerdo de 1958 que apliquen el presente Reglamento deberán notificar a la Secretaría General de las Naciones Unidas los nombres y direcciones de los servicios técnicos responsables de la realización de los ensayos de homologación y de los servicios administrativos que conceden la homologación y a los cuales deben remitirse los formularios de certificación de la concesión, denegación o retirada de la homologación, expedidos en otros países.
-

ANEXO 1

NOTIFICACIÓN RELATIVA A LA HOMOLOGACIÓN (O A LA DENEGACIÓN, RETIRADA DE LA HOMOLOGACIÓN O CESE DEFINITIVO DE LA PRODUCCIÓN) DE UN TIPO DE VEHÍCULO DE MOTOR DOTADO DE MANILLAR CON RESPECTO A LA PROTECCIÓN CONTRA SU UTILIZACIÓN NO AUTORIZADA, CON ARREGLO AL REGLAMENTO Nº 62

[Formato máximo: A4 (210 × 297 mm)]



Nombre de la administración

Nº de homologación:

1. Denominación comercial o marca del vehículo de motor:

2. Tipo de vehículo:

3. Nombre y dirección del fabricante:

4. En su caso, nombre y dirección del representante del fabricante:

5. Descripción breve del dispositivo de protección, de su montaje y funcionamiento y del sistema de dirección del vehículo:

6. Vehículo presentado para su homologación el día:

7. Servicio técnico responsable de la realización de los ensayos de homologación:

8. Fecha del acta de ensayo expedida por dicho servicio:

9. Número del acta elaborada por el servicio:

10. Homologación concedida/denegada ⁽¹⁾:

11. Emplazamiento de la marca de homologación en el vehículo:

12. Lugar:

13. Fecha:

14. Firma:

15. Se adjuntan a esta notificación los siguientes documentos, que llevan el número de homologación antes indicado: dibujos, diagramas y planos del dispositivo de protección, de su montaje y de los componentes del vehículo sobre los que actúa; fotografías del dispositivo de protección.

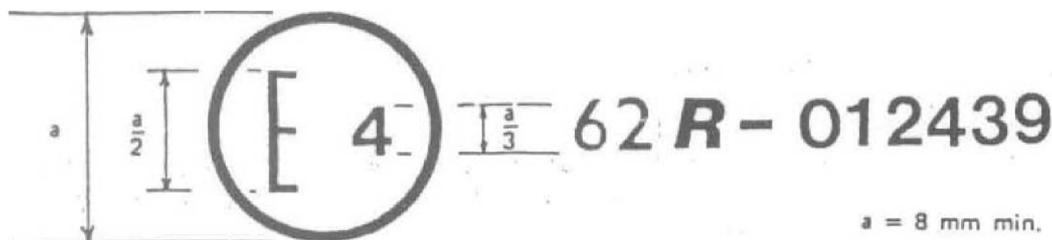
⁽¹⁾ Táchese lo que no proceda.

ANEXO 2

DISPOSICIÓN DE LA MARCA DE HOMOLOGACIÓN

Modelo A

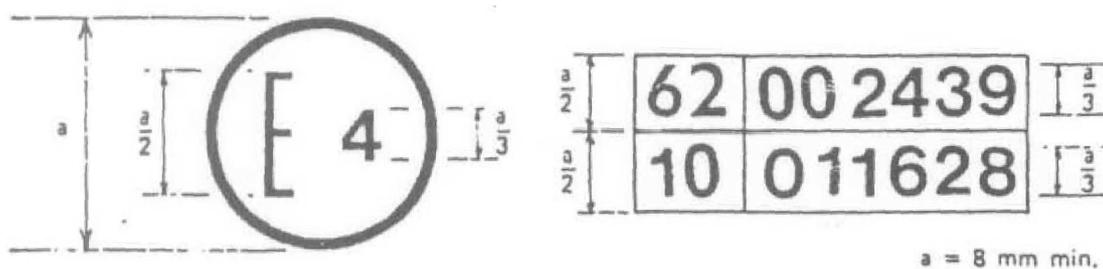
(Véase el punto 4.4 del presente Reglamento)



Esta marca de homologación colocada en un vehículo indica que el tipo de vehículo en cuestión, por lo que respecta a su protección contra la utilización no autorizada, ha sido homologado en los Países Bajos (E 4) con arreglo al Reglamento n° 62, con el número de homologación 002439. El número de homologación indica que ésta fue concedida de conformidad con los requisitos que se establecen en el Reglamento n° 62 en su forma original.

Modelo B

(Véase el punto 4.5 del presente Reglamento)



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 n° 62 y n° 10 ⁽¹⁾. Los dígitos del número de homologación indican que, en las fechas en que se concedieron las homologaciones respectivas, el Reglamento n° 62 no se había modificado, y el Reglamento n° 10 ya incluía la serie 01 de modificaciones.

⁽¹⁾ Este número se ofrece a modo de ejemplo.

ANEXO 3

PRUEBA DE DESGASTE DE LOS DISPOSITIVOS DE PROTECCIÓN DEL TIPO 3

1. EQUIPO DE PRUEBA
 - 1.1. El equipo de prueba consistirá en:
 - 1.1.1. Una instalación en la que pueda montarse una unidad completa del mecanismo de dirección equipado con el dispositivo de protección según lo dispuesto en el punto 2.3 del presente Reglamento.
 - 1.1.2. Un sistema de accionamiento y desaccionamiento del dispositivo de protección que exija la utilización de la llave.
 - 1.1.3. Un dispositivo que haga posible que el eje de dirección gire en relación con el dispositivo de protección.
 2. MÉTODO DE ENSAYO
 - 2.1. Se sujetará a la instalación a la que se refiere el punto 1.1.1 un ejemplar del mecanismo completo de dirección 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 no está accionado y se sitúa el eje de dirección en una posición que impida el accionamiento del dispositivo de protección.
 - 2.2.2. *Activación*

Se coloca el dispositivo de protección en la posición de funcionamiento mediante la llave.
 - 2.2.3. *Bloqueo*

Se hace girar el eje de dirección de forma que se aplique un par igual a $5,88 \text{ Nm} \pm 0,25 \text{ Nm}$ en el momento en el que el dispositivo de protección es accionado.
 - 2.2.4. *Desbloqueo*

Se desbloqueará el dispositivo de protección utilizando los medios usuales. El par se bajará hasta cero para facilitar el desaccionamiento del dispositivo.
 - 2.2.5. *Desactivación*

Se girará el eje de dirección hasta una posición que impida el bloqueo 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 sentido contrario de giro del eje de dirección.
 - 2.2.7. El espacio de tiempo entre dos activaciones sucesivas del dispositivo deberá ser de un mínimo de 10 segundos.
 - 2.3. El ciclo de desgaste se repetirá el número de veces previsto en el punto 6.4 del presente Reglamento.
