



URADNI LIST

REPUBLIKE SLOVENIJE

Številka 74

Ljubljana, četrtek 4. decembra 1997

Cena 800 SIT

ISSN 1318-0576

Leto VII

MINISTRSTVA

3541.

Na podlagi 6. člena zakona o standardizaciji (Uradni list RS, št. 1/95) in 99. člena zakona o upravi (Uradni list RS, št. 67/94, 20/95 – odl. US RS in 29/95) izdaja minister za znanost in tehnologijo

ODREDBO

o homologiranju žarometov za cestna motorna vozila za asimetrični kratki in/ali dolgi svetlobni pramen, ki so opremljeni z žarnicami kategorije R2 (št. 1.01)

1 SPLOŠNO

1.1 Žarometi za cestna motorna vozila z žarnico kategorije R2 morajo biti homologirani v skladu s to odredbo.

2 PODROČJE UPORABE

2.1 Ta odredba se nanaša na žaromete za cestna motorna vozila, ki imajo lečo iz stekla ali pa iz umetne snovi.

3 ZAHTEVE

3.1 Vsak vzorec mora ustrezati zahtevam te odredbe.

3.2 Žarometi morajo biti izdelani tako, da zadržijo predpisane fotometrične lastnosti in dobro delujejo tudi, ko so izpostavljeni morebitnim tresljajem pri normalni rabi vozila.

3.3 Žarometi morajo biti opremljeni z napravo, ki omogoča pravilno nastavitev žarometa na vozilu, kot to določajo predpisi. Taka naprava ni nujna pri žarometih, pri katerih sta reflektor in leča neločljivo povezana in če je uporaba takih žarometov omejena na vozila, pri katerih je nastavitev žarometov zagotovljena na drug način. Če sta žaromet za dolgi svetlobni pramen in žaromet za kratki svetlobni pramen, ki imata vsak svojo žarnico, združena v skupno enoto, mora sistem za nastavitev omogočati nastavitev vsake optične enote posebej.

Seveda to ne velja za žaromete, katerih reflektorji so neločljivo povezani, vendar mora tak tip žarometa v celoti ustrezati zahtevam točke 6 pravilnika ECE R 1.01.

3.4 Deli žarometa, ki so predvideni za pritrditev žarnice v reflektor, morajo biti izdelani tako, da je tudi v temi mogoče pritrditi žarnico samo v predpisani legi.

Držalo žarnice mora ustrezati dimenzijskim karakteristikam, ki so navedene v naslednjih podatkovnih listah publikacije IEC 61-2:

Žarnica	Držalo	Podatkovna lista
R2	P45t-41	7005-95-1
HS1	PX43t	7005-34-1

3.5 Pri žarometih, ki so izdelani tako, da zadovoljujejo predpise za vožnjo po desni in za vožnjo po levi strani cestišča, je lahko nastavitev za določeno smer vožnje opravljena že pri proizvajalcu, lahko pa jo pozneje opravi tudi voznik. Ta nastavitev se lahko opravi na primer z zasukom optične enote za določen kot proti vozilu ali pa z zasukom

žarnice za določen kot proti optični enoti. V vsakem primeru pa morata biti mogoči samo dve legi, in sicer ena za vožnjo po desni in druga za vožnjo po levi strani cestišča. Onemogočen pa mora biti vsak nenameravan zasuk ali pa nastavitev v neko vmesno lego. Če je mogoče postaviti žarnico v dve različni legi, morajo biti pritrdilni elementi žarnice izvedeni tako, da je pritrditev žarnice v vsaki od teh leg tako točna kot pri žarometih za samo eno smer vožnje.

3.6 Skladno z določili te odredbe je treba opraviti še dodatna preskušanja, s katerimi se zagotovi, da pri uporabi žarometa ne nastopijo prevelika odstopanja od fotometričnih lastnosti.

3.7 Skladnost z zahtevami točk 3.2 do 3.5 te odredbe se preverja samo vidno, po potrebi pa tudi s praktičnim preskusom.

3.8 Če je leča žarometa iz umetne snovi, je treba opraviti še preskuse po dodatku št. 7 pravilnika ECE R 1.01

4 PRESKUŠANJE ŽAROMETOV

4.1 Preskušanje žarometov po določilih te odredbe lahko opravi samo pooblaščen laboratorij v skladu z določili pravilnika ECE R 1.01. Ta pravilnik izhaja iz sporazuma o prevzemu enotnih pogojev za homologacijo in za vzajemno priznavanje homologacije opreme in delov motornih vozil, ki je bil sprejet 20. marca 1958 v Ženevi. K temu sporazumu je z nasledstvenim sklepom pristopila tudi Republika Slovenija (Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 15/92).

4.2 Pravilnik ECE R 1.01 je mogoče dobiti v izvorniku (v angleškem jeziku) v informacijskem centru Urada Republike Slovenije za standardizacijo in meroslovje v Ljubljani.

5 HOMOLOGACIJA ŽAROMETOV

5.1 Homologacija žarometov po določilih te odredbe in s tem v zvezi izdani dokumenti morajo biti izdelani v skladu s pravilnikom ECE R 1.01. Homologacijski organ v Republiki Sloveniji je Urad Republike Slovenije za standardizacijo in meroslovje.

6 POSTOPEK PREVERJANJA

6.1 Ustreznost vozil v skladu s to odredbo se preverja po postopku, ki ga predpisuje odredba o homologaciji vozil (Uradni list RS, št. 43/96).

7 VELJAVNOST

7.1 Z uveljavitvijo te odredbe preneha veljati odredba o homologiranju žarometov za cestna motorna vozila za asimetrični kratki in/ali dolgi svetlobni pramen, ki so opremljeni z žarnicami kategorije R2 (št. 1.01) – (Uradni list RS, št. 5/95)).

7.2 Ta odredba začne veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

Št. 009-10/96-31

Ljubljana, dne 20. oktobra 1997.

dr. Lojze Marinček l. r.
Minister
za znanost in tehnologijo

3542.

Na podlagi 6. člena zakona o standardizaciji (Uradni list RS, št. 1/95) in 99. člena zakona o upravi (Uradni list RS, št. 67/94, 20/95 – odl. US RS in 29/95) izdaja minister za znanost in tehnologijo

ODREDBO**o homologiranju svetilk zadnje registrske tablice motornih vozil (razen motornih koles) in njihovih priklopnikov (št. 4.00)****1 SPLOŠNO**

1.1 Svetilke zadnje registrske tablice vozil (razen motornih koles) morajo biti homologirane v skladu s to odredbo.

2 PODROČJE UPORABE

2 Ta odredba se nanaša na vse svetilke zadnje registrske tablice, ki se uporabljajo na cestnih motornih vozilih in njihovih priklopnikih, razen na motornih kolesih.

3 ZAHTEVE**3.1 Splošne zahteve**

Vsak vzorec mora ustrezati vsem predpisom o osvetljevanju, kot jih določa točka št. 9 pravilnika ECE R 4.00.

3.1.1 Svetilke morajo biti izdelane tako, da je osvetljena površina vidna v celotnem polju, kot ga predpisuje pravilnik ECE R 4.00 v dodatku št. 4.

3.1.2 Vse meritve je treba izvesti pri najmanjšem svetlobnem toku žarnice ali žarnic svetilke, ki je naveden v predpisu za te žarnice za preskusno napetost.

3.1.2.1 Pri svetilkah z nezamenljivimi viri svetlobe je treba izvajati meritve pri napetosti 6,75 V, 13,5 V oziroma 28,0 V.

Pri virih svetlobe, ki se napajajo prek posebne napajalne naprave, je treba to preskusno napetost dovesti na vhodne sponke napajalne priprave. Preskusni laboratorij lahko od proizvajalca take posebne napajalne naprave zahteva, da mu dostavi napajalno napravo za preskus svetilk.

3.2 Barva svetlobe

3.2.1 Svetloba, ki jo izžareva svetilka zadnje registrske tablice, mora biti v taki meri brezbarvna, da bistveno ne spremeni barve registrske tablice.

4 PRESKUŠANJE SVETILK ZADNJE REGISTRSKÉ TABLICE

4.1 Preskušanje svetilk zadnje registrske tablice po določenih te odredbe lahko opravi samo pooblaščen laboratorij v skladu z določili pravilnika ECE R 4.00. Ta pravilnik izhaja iz sporazuma o prevzemu enotnih pogojev za homologacijo in za vzajemno priznavanje homologacije opreme in delov motornih vozil, ki je bil sprejet 20. marca 1958 v Ženevi. K temu sporazumu je z nasledstvenim sklepom pristopila tudi Republika Slovenija (Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 15/92).

4.2 Pravilnik ECE R 4.00 je mogoče dobiti v izvirniku (v angleškem jeziku) v Informacijskem centru Urada Republike Slovenije za standardizacijo in meroslovje v Ljubljani.

5 HOMOLOGACIJA SVETILK ZADNJE REGISTRSKÉ TABLICE

5.1 Homologacija svetilk zadnje registrske tablice po določenih te odredbe in s tem v zvezi izdani dokumenti morajo biti izdelani v skladu s pravilnikom ECE R 4.00. Homologacijski organ v Republiki Sloveniji je Urad Republike Slovenije za standardizacijo in meroslovje.

6 POSTOPEK PREVERJANJA

6.1 Ustreznost vozil v skladu s to odredbo se preverja po postopku, ki ga predpisuje odredba o homologaciji vozil (Uradni list RS, št. 43/96).

7 VELJAVNOST

7.1 Z dnem uveljavitve te odredbe preneha veljati odredba o homologiranju svetilk zadnje registrske tablice motornih vozil (razen motornih koles) in njihovih priklopnikov (št. 4.00) – (Uradni list RS, št. 5/95).

7.2 Ta odredba začne veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

Št. 009-10/96-32

Ljubljana, dne 20. oktobra 1997.

dr. Lojze Marinček l. r.
Minister
za znanost in tehnologijo

3543.

Na podlagi 6. člena zakona o standardizaciji (Uradni list RS, št. 1/95) in 99. člena zakona o upravi (Uradni list RS, št. 67/94, 20/95 – odl. US RS in 29/95) izdaja minister za znanost in tehnologijo

ODREDBO**o homologiranju žarometov za cestna motorna vozila za asimetrični kratki in/ali dolgi svetlobni pramen, ki so opremljeni s halogenimi žarnicami (H₁, H₂, H₃, HB₃, HB₄, H₇ in/ali H₈) (št. 8.04)****1 SPLOŠNO**

1.1 Žarometi za cestna motorna vozila s halogenimi žarnicami tipa H₁, H₂, H₃, HB₃, HB₄, H₇ in/ali H₈ morajo biti homologirani v skladu s to odredbo.

2 PODROČJE UPORABE

2.1 Ta odredba se nanaša na žaromete za cestna motorna vozila, ki imajo lečo iz stekla ali pa iz umetne snovi.

3 ZAHTEVE

3.1 Vsak vzorec mora ustrezati zahtevam te odredbe.

3.2 Žarometi morajo biti izdelani tako, da zadržijo predpisane fotometrične lastnosti in dobro delujejo tudi, ko so izpostavljeni morebitnim tresljajem pri normalni uporabi vozila.

3.2.1 Žarometi morajo biti opremljeni z napravo, ki omogoča pravilno nastavitev žarometna na vozilu, kot določajo predpisi. Taka naprava ni nujna pri žarometih, pri katerih sta reflektor in leča neločljivo povezana, in če je uporaba takih žarometov omejena na vozila, pri katerih je nastavitev žarometov zagotovljena na drug način.

Če sta žaromet za dolgi svetlobni pramen in žaromet za kratki svetlobni pramen, ki imata vsak svojo žarnico, združena v skupno enoto, mora sistem za nastavitev omogočati nastavitev vsake optične enote posebej.

To ne velja za žaromete, katerih reflektorji so neločljivo povezani, vendar mora tudi tak tip žarometna v celoti ustrezati zahtevam 6. točke pravilnika ECE R 8.04.

3.3 Deli žarometna, ki so predvideni za pritrditev žarnice v reflektor, morajo biti izdelani tako, da je tudi v temi mogoče pritrditi žarnico samo v predpisani legi.

Držalo žarnice mora ustrezati dimenzijskim karakteristikam, ki so navedene v naslednjih podatkovnih listah IEC publikacije 61-2:

Žarnica	Držalo	Podatkovna lista
H ₁	P 14.5s	7005-46-3
H ₂	X 5111	7005-99-2
H ₃	PK 22s	7005-47-1
HB ₃	P 20d	7005-31-1
HB ₄	P 22d	7005-32-1
H ₇	PX 26d	7005- 5-1
H ₈	PG 17	7005-110-1

3.4 Pri žarometih, katerih izvedba ustreza predpisom za vožnjo po desni in za vožnjo po levi strani cestišča, je nastavev za določeno smer vožnje lahko opravljena že pri proizvajalcu, lahko pa jo pozneje opravi tudi voznik. Ta nastavev se lahko opravi na primer z zasukom optične enote za določen kot proti vozilu ali pa z zasukom žarnice za določen kot proti optični enoti. V vsakem primeru pa morata biti mogoči samo dve legi, in sicer ena za vožnjo po desni in druga za vožnjo po levi strani cestišča. Onemogočen pa mora biti vsak nenameravan zasuk ali pa nastavev v neko vmesno lego. Če je žarnico mogoče postaviti v dve različni legi, morajo biti pritrdilni elementi žarnice izvedeni tako, da je pritrditev žarnice v vsaki od teh leg tako točna, kot pri žarometih za samo eno smer vožnje. Skladnost s temi zahtevami se preverja samo vidno, po potrebi pa tudi s praktičnim preskusom.

3.5 Pri žarometih za dolgi in kratki svetlobni pramen, ki so opremljeni z mehansko, elektromehansko ali neko drugo napravo za preklapljanje z dolgega na kratki svetlobni pramen in obratno, mora ta naprava ustrezati naslednjim zahtevam:

3.5.1 Naprava mora v normalnih razmerah (vibracije), ki nastajajo pri vožnji, brez škode zdržati 50 000 preklapov.

3.5.2 V primeru okvare naprave se mora samodejno vključiti kratki svetlobni pramen.

3.5.3 Naprava mora biti izdelana tako, da ne dopušča nobene vmesne nastavitve.

3.5.4 Uporabnik ne sme imeti možnosti, da bi z normalnimi sredstvi spremenil obliko ali nastavev premičnih delov naprave.

3.6 Skladno z določili te odredbe je treba opraviti še dodatna preskušanja, s katerimi se zagotovi, da pri uporabi žarometov ne nastopijo prevelika odstopanja od fotometričnih lastnosti.

3.7 Če je leča žarometov iz umetne snovi, je treba opraviti še preskuse po dodatku št. 6 pravilnika ECE R 8.04.

4 PRESKUŠANJE ŽAROMETOV

4.1 Preskušanje žarometov po določilih te odredbe lahko opravi samo pooblaščen laboratorij v skladu z določili pravilnika ECE R 8.04. Ta pravilnik izhaja iz Sporazuma o prevzemu enotnih pogojev za homologacijo in za vzajemno priznavanje homologacije opreme in delov motornih vozil, ki je bil sprejet 20. marca 1958 v Ženevi. K temu sporazumu je z nasledstvenim sklepom pristopila tudi Republika Slovenija (Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 15/92).

4.2 Pravilnik ECE R 8.04 je mogoče dobiti v izvorniku (v angleškem jeziku) v Informacijskem centru Urada Republike Slovenije za standardizacijo in meroslovje v Ljubljani.

5 HOMOLOGACIJA ŽAROMETOV

5.1 Homologacija žarometov po določilih te odredbe in s tem v zvezi izdani dokumenti morajo biti izdelani v skladu s pravilnikom ECE R 8.04. Homologacijski organ v Republiki Sloveniji je Urad Republike Slovenije za standardizacijo in meroslovje.

6 POSTOPEK PREVERJANJA

6.1 Ustreznost vozil v skladu s to odredbo se preverja po postopku, ki ga predpisuje odredba o homologaciji vozil (Uradni list RS, št. 43/96).

7 VELJAVNOST

7.1 Z dnem uveljavitve te odredbe preneha veljati odredba o homologiranju žarometov za cestna motorna vozila za asimetrični kratki in/ali dolgi svetlobni snop, ki so opremljeni s halogenimi žarnicami (žarnice H₁, H₂, H₃, HB₃, HB₄ in/ali H₇) (št. 8.04) – (Uradni list RS, št. 15/95).^{3 3 4}

7.2 Ta odredba začne veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

Št. 009-10/96-20

Ljubljana, dne 20. oktobra 1997.

dr. Lojze Marinček l. r.
Minister
za znanost in tehnologijo

3544.

Na podlagi 6. člena zakona o standardizaciji (Uradni list RS, št. 1/95) in 99. člena zakona o upravi (Uradni list RS, št. 67/94, 20/95 – odl. US RS in 29/95) izdaja minister za znanost in tehnologijo

ODREDBO

o homologiranju trikolesnih vozil glede na emisijo hrupa (št. 9.05)

1 SPLOŠNO

1.1 Trikolesna vozila kategorije* L5 morajo biti homologirana v skladu s to odredbo.

2 PODROČJE UPORABE

2.1 Ta odredba se nanaša na emisijo hrupa, ki ga povzročajo motorna vozila na treh kolesih.

3 ZAHTEVE

3.1 Splošne zahteve

3.1.1 Vozilo, njegov motor in naprava za zmanjševanje hrupa morajo biti konstruirani, izdelani in vgrajeni tako, da kljub morebitnim vibracijam in drugim vplivom omogočajo, da vozilo v normalni rabi ustreza zahtevam te odredbe.

3.1.2 Sistem za zmanjševanje hrupa mora biti konstruiran, izdelan in vgrajen tako, da je odporen proti koroziji, ki ji je izpostavljen med obratovanjem.

3.2 Zahteve za hrup

3.2.1 Merilne metode

3.2.1.1 Meritve hrupa vozila v homologacijskem postopku je treba opraviti skladno z zahtevo dodatka št. 3 pravilnika ECE R 9.05, in sicer na dva načina, to je hrup vozila v gibanju in hrup vozila v mirovanju, ko motor tega vozila deluje.**

3.2.1.2 Obe vrednosti, izmerjeni v skladu s točko 3.2.1.1 te odredbe, je treba vpisati v poročilo o preskusu in homologacijski dokument.

3.2.1.3 Nivo hrupa, ki ga povzroča vozilo v vožnji, izmerjen po določilih te odredbe, ne sme presegati 82 dB/A za nova vozila in nove sisteme za zmanjševanje hrupa.

4 PRESKUŠANJE VOZILA

4.1 Preskušanje vozila po določilih te odredbe lahko opravi samo pooblaščen laboratorij v skladu z določili pravilnika ECE R 9.05. Ta pravilnik izhaja iz Sporazuma o

* Klasifikacija vozil po pravilnikih ECE je bila objavljena v prilogi št. 1 k odredbi o homologaciji vozil (Uradni list RS, št. 43/96)

** Podatek o nivoju hrupa v mirovanju je potreben samo za kontrolo mopredov v obratovanju.

prevzemu enotnih pogojev za homologacijo in za vzajemno priznavanje homologacije opreme in delov motornih vozil, ki je bil sprejet 20. marca 1958 v Ženevi. K temu sporazumu je z nasledstvenim sklepom pristopila tudi Republika Slovenija (Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 15/92).

4.2 Pravilnik ECE R 9.05 je mogoče dobiti v izvorniku (v angleškem jeziku) v Informacijskem centru Urada Republike Slovenije za standardizacijo in meroslovje v Ljubljani.

5 HOMOLOGACIJA VOZILA

5.1 Homologacija vozila po določilih te odredbe in s tem v zvezi izdani dokumenti morajo biti izdelani v skladu s pravilnikom ECE R 9.05. Homologacijski organ v Republiki Sloveniji je Urad Republike Slovenije za standardizacijo in meroslovje.

6 POSTOPEK PREVERJANJA

6.1 Ustreznost vozil v skladu s to odredbo se preverja po postopku, ki ga predpisuje odredba o homologaciji vozil (Uradni list RS, št. 43/96).

7 VELJAVNOST

7.1 Z dnem uveljavitve te odredbe preneha veljati odredba o homologiranju trikolesnih motornih vozil glede na emisijo hrupa (št. 9.04) – (Uradni list RS, št. 5/95).

7.2 Ta odredba začne veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

Št. 009-10/96-33

Ljubljana, dne 20. oktobra 1997.

dr. Lojze Marinček l. r.
Minister
za znanost in tehnologijo

3545.

Na podlagi 6. člena zakona o standardizaciji (Uradni list RS, št. 1/95) in 99. člena zakona o upravi (Uradni list RS, št. 67/94, 20/95 – odl. US RS in 29/95) izdaja minister za znanost in tehnologijo

ODREDBO

o homologiranju vozil glede na zaščito voznika pred napravo za upravljanje vozila v primeru trčenja (št. 12.03)

1 SPLOŠNO

1.1 Osebna vozila kategorije* M1 in kategorije N1 z največjo dovoljeno maso do 1500 kg morajo biti homologirana v skladu s to odredbo.

2 PODROČJE UPORABE

2.1 Ta odredba se nanaša na obnašanje krmilnega mehanizma motornih vozil kategorije M1 in kategorije N1 z največjo dovoljeno maso do 1500 kg glede na zaščito voznika v primeru čelnega trčenja.

2.2 Na zahtevo proizvajalca se lahko po tej odredbi homologirajo tudi vozila, ki jih točka 2.1 ne zajema.

3 ZAHTEVE

3.1 Pri trčenju praznega vozila (pripravljenega za vožnjo, brez preskusne lutke) s hitrostjo 48,3 km/h v togo pregrado se zgornji del krmilnega mehanizma z volanskim drogom ne sme premakniti v smeri proti zadnjemu delu vozila (vzporedno z vzdolžno osjo vozila) za več kot 127 mm in

tudi ne več kot 127 mm navpično navzgor glede na tiste dele vozila, ki se zaradi udarca niso deformirali.

3.1.1 V primeru, da vozilo poganja električni motor, se udarni preskus, predpisan v točki 3.1 te odredbe, izvede tako, da je glavno stikalo pogonske baterije vključeno. Poleg tega morajo biti med preskusom in po njem izpolnjeni še naslednji pogoji:

3.1.1.1 Posamezni elementi pogonske baterije morajo ostati pritrjeni na svojih mestih.

3.1.1.2 Tekoči elektrolit ne sme puščati v potniški prostor. Omejeno puščanje je sicer dovoljeno, vendar le na zunanost vozila in pri tem v prvi uri po preskusu ne sme izteči več kot 7% celotne količine tekočega elektrolita iz pogonske baterije.

3.2 Pri udarcu preskusnega telesa, ki predstavlja maso zgornjega dela telesa voznika, ob dele krmilne naprave z relativno hitrostjo 24,1 km/h sila med krmilno napravo in preskusnim telesom ne sme presežati 1.111 daN.

3.3 Pri preskusu (skladno z dodatkom št. 5 pravilnika ECE R 12.03), ko udarna glava udari ob volanski obroč z relativno hitrostjo 24,1 km/h, pojemek udarne glave ne sme presežati 80 g kumulativno v trajanju več kot 3 milisekunde. Pojemek mora biti vedno manjši od 120 g z C.F.C. 600 Hz.

3.4 Volanski obroč mora biti konstruiran, izdelan in montiran tako, da:

3.4.1. pred preskusom, predpisanim v točkah 3.2 in 3.3 te odredbe, noben del površine volanskega obroča, ki je obrnjen proti vozniku in ki se ga je mogoče dotakniti s kroglo s premerom 165 mm, nima grobih površin, robovi pa so zaobljeni s polmerom, ki ni manjši od 2,5 mm;

3.4.1.1 po vsakem preskusu, izvedenem po zahtevah točk 3.2 in 3.3 te odredbe, noben del volanskega obroča, ki je obrnjen proti vozniku, nima grobih površin ali ostrih robov, ki bi lahko povzročili nevarnost ali povečali resnost poškodb voznika pri trčenju. Manjše površinske razpoke se pri tem ne upoštevajo.

3.4.1.1.1 V primeru, da je kateri od izpostavljenih delov, ki je montiran na togo ogrodje, narejen iz snovi s trdoto, manjšo od 50 Shore(A), veljajo zahteve iz točke 3.4.1.1 te odredbe samo za togo ogrodje.

3.3.2 Krmilna naprava mora biti konstruirana, izdelana in montirana tako, da nima posameznih delov (vključno z raznimi komandnimi vzvodi in stikali), kamor bi se med normalno vožnjo lahko zataknila deli obleke ali nakita voznika.

3.3.3 Največja sila pri preskušanju tistih delov krmilne naprave, ki niso predvideni kot izvorna oprema vozila in se preskušajo posebej, ne sme presežati največje sile, izmerjene pri preskušanju izvorne opreme homologiranega tipa avtomobila.

4 PRESKUŠANJE VOZILA

4.1 Preskušanje vozila po določilih te odredbe lahko opravi samo pooblaščen laboratorij v skladu z določili pravilnika ECE R 12.03. Ta pravilnik izhaja iz sporazuma o prevzemu enotnih pogojev za homologacijo in za vzajemno priznavanje homologacije opreme in delov motornih vozil, ki je bil sprejet 20. marca 1958 v Ženevi. K temu sporazumu je z nasledstvenim sklepom pristopila tudi Republika Slovenija (Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 15/92).

4.2 Pravilnik ECE R 12.03 je mogoče dobiti v izvorniku (v angleškem jeziku) v Informacijskem centru Urada Republike Slovenije za standardizacijo in meroslovje v Ljubljani.

5 HOMOLOGACIJA VOZILA

5.1 Homologacija vozila po določilih te odredbe in s tem v zvezi izdani dokumenti morajo biti izdelani v skladu s

* Klasifikacija vozil po pravilnikih ECE je bila objavljena v prilogi št. 1 k odredbi o homologaciji vozil (Uradni list RS, št. 43/96)

pravilnikom ECE R 12.03. Homologacijski organ v Republiki Sloveniji je Urad Republike Slovenije za standardizacijo in meroslovje.

6 POSTOPEK PREVERJANJA

6.1 Ustreznost vozil v skladu s to odredbo se preverja po postopku, ki ga predpisuje odredba o homologaciji vozil (Uradni list RS, št. 43/96).

7 VELJAVNOST

7.1 Z uveljavitvijo te odredbe preneha veljati odredba o homologiranju osebnih vozil glede na zaščito voznika pred napravo za upravljanje vozila v primeru trčenja (št. 12.03) – (Uradni list RS, št. 5/95).

7.2 Ta odredba začne veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije (za homologiranje tipa vozil).

7.2.1 Ta odredba se začne uporabljati od 1. oktobra 1998 dalje za vsa vozila, ki se prvič registrirajo v Republiki Sloveniji.

Št. 009-10/96-22

Ljubljana, dne 20. oktobra 1997.

dr. Lojze Marinček l. r.
Minister
za znanost in tehnologijo

3546.

Na podlagi 6. člena zakona o standardizaciji (Uradni list RS, št. 1/95) in 99. člena zakona o upravi (Uradni list RS, št. 67/94, 20/95 – odl. US RS in 29/95) izdaja minister za znanost in tehnologijo

ODREDBO

o homologiranju vozil glede na pritrdišča varnostnih pasov (št. 14.03)

1 SPLOŠNO

1.1 Vozila kategorij* M in N morajo biti homologirana v skladu s to odredbo.

2 PODROČJE UPORABE

2.1 Ta odredba se nanaša na pritrdišča varnostnih pasov za odrasle osebe na sedežih, ki so obrnjeni v smer vožnje, v vozilih kategorij M in N.

3 ZAHTEVE

3.1 Splošne zahteve

3.1.1 Pritrdišča varnostnih pasov morajo biti tako konstruirana, izdelana in nameščena, da:

3.1.1.1 omogočijo vgradnjo primerne varnostnega pasu. Pritrdišča varnostnih pasov na prednjih stranskih sedežih v vozilu morajo biti prirejena za varnostni pas z navijalcem (retraktorjem) in obešalom na zgornjem pritrdišču. Če so pritrdišča prirejena samo za določene vrste varnostnih pasov, mora biti to posebej navedeno v homologacijskem dokumentu;

3.1.1.2 čimbolj zmanjšajo nevarnost zdrsa pri pravilno nameščenem varnostnem pasu;

3.1.1.3 čimbolj zmanjšajo nevarnost poškodbe traku varnostnega pasu zaradi dotika z ostrimi trdimi deli vozila ali ogrodja sedeža;

3.1.1.4 vozilo pri normalni uporabi ustreza določilom te odredbe.

* Klasifikacija vozil po pravilnikih ECE je bila objavljena v prilogi št. 1 k odredbi o homologaciji vozil (Uradni list RS, št. 43/96)

3.1.1.5 Pri pritrdiščih varnostnih pasov, ki lahko zavzamejo različne lege (da omogočijo potnikom vstop v vozilo), veljajo določila te odredbe samo za tiste lege, v katerih ta pritrdišča opravljajo dejansko funkcijo zadrževanja potnikov.

3.2 Najmanjše potrebno število pritrdišč varnostnih pasov

3.2.1 Vsako vozilo kategorij M in N (razen vozil kategorije M2 s skupno maso več kot 3,5 t in kategorije M3, ki imajo tudi posebna mesta za stoječe potnike) mora biti opremljeno s pritrdišči varnostnih pasov, ki ustrezajo zahtevam te odredbe.

3.2.2 Najmanjše število pritrdišč varnostnih pasov za vsak naprej obrnjen sedež je določeno v dodatku št. 6 pravilnika ECE R 14.03.

3.2.3 Razen za prednje sedeže sta pri stranskih sedežih vozil kategorije M1, ki so v dodatku št. 6 pravilnika ECE R 14.03 označeni z znakom Ø, dovoljeni tudi samo dve spodnji pritrdišči, če je med sedežem in najbližjo stransko steno vozila prehod, ki omogoča potnikom dostop do drugih delov vozila.

Prostor med sedežem in stransko steno se šteje kot prehod, če je razdalja med stransko steno pri zaprtih vratih in navpično ravnino, ki poteka skozi točko "R" in je vzporedna z vzdolžno osjo vozila, merjena pravokotno na vzdolžno navpično srednjo ravnino vozila, večja kot 500 mm.

3.2.4 Za prednje sredinske sedeže, ki so v dodatku št. 6 pravilnika ECE R 14.03 označeni z znakom *, zadoščata samo dve spodnji pritrdišči, če se vetrobransko steklo nahaja izven referenčnega območja, opisanega v dodatku št. 1 pravilnika ECE R 21. Če pa se vetrobransko steklo nahaja v referenčnem območju, morajo biti za tak sedež tri pritrdišča varnostnega pasu.

Vetrobransko steklo se glede pritrdišč varnostnih pasov šteje za del referenčnega območja, če lahko pride pri preskusu po metodi, opisani v dodatku št. 1 pravilnika ECE R 21, v statični dotik s preskusno napravo.

3.2.5 Pri vseh sedežih, ki so v dodatku št. 6 pravilnika ECE R 14.03 označeni z znakom #, mora biti vsak izpostavljen sedež opremljen z dvema spodnjima pritrdiščema.

3.2.6 Za "izpostavljen sedež" se šteje tisti sedež, pred katerim ni "zaščitnega zaslona" v prostoru, ki se nahaja:

– med dvema vodoravnima ravninama, od katerih ena poteka skozi točko "H", druga pa 400 mm nad njo;

– med dvema navpičnima vzdolžnima ravninama, ki potekata simetrično glede na točko "H" in sta med seboj oddaljeni 400 mm;

– za prečno navpično ravnino v oddaljenosti 1,3 m od točke "H".

Po določilih tega predpisa se kot "zaščitni zaslon" šteje površina ustrezne trdnosti, ki nima odprtih, skozi katere bi lahko v vzdolžni vodoravni smeri v poljubni točki zgoraj opisanega prostora projicirali kroglo s premerom 165 mm.

Sedež šteje za "izpostavljen", če je skupna površina delov kombiniranega zaščitnega zaslona v zgoraj opisanem prostoru manjša kot 800 cm².

3.2.7 Za preklapne pomožne sedeže in vse sedeže poljubnega vozila kategorij, za katere ne veljajo določila točk 3.2.1 do 3.2.5 te odredbe, niso predpisana pritrdišča za varnostne pasove. Če pa je vozilo kljub temu opremljeno z varnostnimi pasovi, morajo njihova pritrdišča ustrezati zahtevam te odredbe. V tem primeru zadoščata za vsak sedež samo dve spodnji pritrdišči.

4 PRESKUŠANJE VOZILA

4.1 Preskušanje vozila po določilih te odredbe lahko opravi samo pooblaščen laboratorij v skladu z določili pra-

vilnika ECE R 14.03. Ta pravilnik izhaja iz sporazuma o prevzemu enotnih pogojev za homologacijo in za vzajemno priznavanje homologacije opreme in delov motornih vozil, ki je bil sprejet 20. marca 1958 v Ženevi. K temu sporazumu je z nasledstvenim sklepom pristopila tudi Republika Slovenija (Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 15/92).

4.2 Pravilnik ECE R 14.03 je mogoče dobiti v izvorniku (v angleškem jeziku) v Informacijskem centru Urada Republike Slovenije za standardizacijo in meroslovje v Ljubljani.

5 HOMOLOGACIJA VOZILA

5.1 Homologacija vozila po določilih te odredbe in s tem v zvezi izdani dokumenti morajo biti izdelani v skladu s pravilnikom ECE R 14.03. Homologacijski organ v Republiki Sloveniji je Urad Republike Slovenije za standardizacijo in meroslovje.

6 POSTOPEK PREVERJANJA

6.1 Ustreznost vozil v skladu s to odredbo se preverja po postopku, ki ga predpisuje odredba o homologaciji vozil (Uradni list RS, št. 43/96).

7 VELJAVNOST

7.1 Z dnem uveljavitve te odredbe preneha veljati odredba o homologiranju vozil glede na pritrlišča varnostnih pasov (št. 14.02) – (Uradni list RS, št. 5/95).

7.2 Ta odredba začne veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

Št. 009-10/96-34

Ljubljana, dne 20. oktobra 1997.

dr. Lojze Marinček l. r.
Minister
za znanost in tehnologijo

3547.

Na podlagi 6. člena zakona o standardizaciji (Uradni list RS, št. 1/95) in 99. člena zakona o upravi (Uradni list RS, št. 67/94, 20/95 – odl. US RS in 29/95) izdaja minister za znanost in tehnologijo

ODREDBO

o homologiranju varnostnih pasov in drugih sistemov v motornih vozilih za zadrževanje odraslih potnikov (št. 16.04)

1 SPLOŠNO

1.1 Varnostni pasovi in drugi sistemi za zadrževanje odraslih potnikov na sedežih v motornih vozilih morajo biti homologirani v skladu s to odredbo.

2 PODROČJE UPORABE

2.1 Ta odredba se nanaša na varnostne pasove in druge sisteme za zadrževanje potnikov, ki so namenjeni za vgradnjo v motorna vozila z najmanj tremi kolesi in so prirejeni za individualno uporabo potnikov, ki sedijo na sedežih, obrnjenih v smer vožnje.

2.2 Ta odredba ne vsebuje predpisov o opremljanju vozil z varnostnimi pasovi.

3 ZAHTEVE

3.1 Splošne zahteve

3.1.1 Vsak vzorec, predložen v homologacijo, mora ustrezati zahtevam te odredbe.

3.1.2 Varnostni pas ali zadrževalni sistem mora biti konstruiran in izdelan tako, da pri pravilni montaži in uporabi zagotavlja brezhibno delovanje in zmanjšuje nevarnost poškodb potnika v primeru nesreče vozila.

3.1.3 Trak varnostnega pasu ne sme v nobenem primeru predstavljati nevarnosti za potnika.

3.1.4 Uporaba materialov, katerih lastnosti vpijanja in zadrževanja vode enake lastnostim polyamida 6, je prepovedana za vse mehanske dele, kjer bi taka lastnost lahko škodljivo vplivala na njihovo delovanje.

3.2 Trdni deli

3.2.1 Splošno

3.2.1.1 Trdni deli varnostnega pasu, kot so zaponke, naprave za prilagajanje dolžine, pritrdilni elementi in podobno, ne smejo imeti ostrih robov, ki bi lahko poškodovali trak varnostnega pasu.

3.2.1.2 Vsi deli varnostnega pasu, ki so občutljivi na korozijo, morajo biti ustrezno zaščiteni. Po predpisanem korozijskem testu morajo vsi deli varnostnega pasu brezhibno delovati, na posameznih delih pa ne smejo biti vidne večje poškodbe zaradi korozije.

3.2.1.3 Posamezni trdni deli varnostnega pasu, predvideni za prevzem (absorpcijo) energije ali za prenos sil, ne smejo biti lomljivi.

3.2.1.4 Trdni deli varnostnega pasu in deli, izdelani iz plastičnih snovi, morajo biti nameščeni tako, da se pri normalni uporabi ne morejo pri premikanju sedeža zagostiti pod sedež ali se pri zapiranju ukleščiti med vrata. Če tega ni mogoče zagotoviti, je treba te dele posebej preskusiti v skladu s to odredbo.

3.2.2 Zaponka

3.2.2.1 Izvedba zaponke mora onemogočati napačno uporabo. To pomeni med drugim tudi, da zaponka ne sme ostati v samo delno zapetem stanju. Način odpiranja zaponke mora biti jasno razviden. Deli zaponke, ki so v dotiku s telesom potnika, morajo imeti površino najmanj 20 cm² in biti najmanj 46 mm široki.

3.2.2.2 Zaponka mora – tudi kadar ni pod obremenitvijo – ostati zapeta v katerikoli legi vozila. Zaponke ne sme biti mogoče odpeti nehote ali iz malomarnosti oziroma s silo, ki je manjša od 1 daN. Zaponka mora biti enostavna za prijem in uporabo. Če je zaponka obremenjena ali ne, mora imeti uporabnik vedno možnost, da jo odpre z enostavnim gibom ene roke v eni smeri. Pri varnostnih pasovih, namenjenih za uporabo na prednjih stranskih sedežih vozila, mora imeti uporabnik tudi možnost, da zaponko zapne z enostavnim gibom ene roke v eni smeri, razen pri varnostnih pasovih tipa H.

Zaponka se mora odpreti s pritiskom na gumb ali na podobno napravo. Ta del zaponke mora biti rdeče barve, medtem ko noben drug del zaponke ne sme biti rdeč.

3.2.2.3 Zaponka mora tudi po preskusu, kot ga zahteva ta odredba, delovati brezhibno.

3.2.2.4 Sila, ki je potrebna, da se zaponka pri preskusu po tej odredbi odpre, ne sme presegati 6 daN.

3.2.3 Naprave za nastavitev dolžine varnostnega pasu

3.2.3.1 Ko si uporabnik pripne varnostni pas, se mora le-ta samodejno prilagoditi njegovemu telesu ali pa mora biti izveden tako, da si ga uporabnik lahko preprosto ročno prilagodi. Taka ročna prilagoditev mora omogočiti sedečemu uporabniku, da si dolžino varnostnega pasu z gibom ene roke prilagodi obsegu svojega telesa in legi sedeža, na katerem sedi.

3.2.3.2 Sila, ki je potrebna za nastavitev varnostnega pasu pri preskusu po tej odredbi, ne sme presegati 5 daN.

3.2.4 Pritrdilno okovje in višinska nastavitev

3.2.4.1 Pritrdilno okovje mora biti preskušeno v skladu s to odredbo. Isto velja tudi za napravo za višinsko nastavitev, če ni bila že homologirana v sklopu homologiranja

pritrđišč varnostnih pasov skladno z najnovejšo inačico odredbe št. 14. Ti deli se pod vplivom predpisane sile ne smejo zlomiti ali odpeti.

3.2.5 Navijalci traku

3.2.5.1 Navijalci traku morajo uspešno prestati vse teste, predpisane z odredbo, tako mehanske kot tudi korozijske in preskuse v prašni atmosferi.

3.2.6 Zatezalci

3.2.6.1 Po opravljenem korozijskem preskusu morajo zatezalci, vključno s senzorji in konektorji, brezhibno delovati.

3.2.6.2 S preskusi je treba dokazati, da naključno aktiviranje zatezalca ne more poškodovati uporabnika varnostnega pasu.

3.2.6.3 Pirotehnični zatezalci

3.2.6.3.1 Pirotehnični zatezalci se tudi pri preskusu na predpisani visoki temperaturi ne smejo sami sprožiti in morajo po preskusu normalno delovati.

3.2.3.6.2 Pri namestitvi pirotehničnih zatezalcev v vozilo je treba preprečiti, da bi se pri njihovem aktiviranju vžgale gorljive snovi v bližini.

3.3 Trakovi

3.3.1 Lastnosti trakov varnostnih pasov morajo zagotoviti čimbolj enakomerno porazdelitev pritiska na telo uporabnika in po celi širini traku ter preprečiti zvijanje pri obremenitvi. Robovi trakov morajo biti izdelani tako, da se ne razpletajo.

3.3.2 Trak mora biti pri obremenitvi 980 daN širok najmanj 46 mm.

3.3.4 Porušna trdnost traku po kondicioniranju ne sme biti manjša od 1470 daN.

4 PRESKUŠANJE VARNOSTNIH PASOV

4.1 Preskušanje varnostnih pasov po določilih te odredbe; lahko opravi samo pooblaščen laboratorij v skladu z določili pravilnika ECE R 16.04. Ta pravilnik izhaja iz sporazuma o prevzemu enotnih pogojev za homologacijo in za vzajemno priznavanje homologacije opreme in delov motornih vozil, ki je bil sprejet 20. marca 1958 v Ženevi. K temu sporazumu je z nasledstvenim sklepom pristopila tudi Republika Slovenija (Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 15/92).

4.2 Pravilnik ECE R 16.04 je mogoče dobiti v izvorniku (v angleškem jeziku) v Informacijskem centru Urada Republike Slovenije za standardizacijo in meroslovje v Ljubljani.

5 HOMOLOGACIJA VARNOSTNIH PASOV

5.1 Homologacija varnostnih pasov po določilih te odredbe in s tem v zvezi izdani dokumenti morajo biti izdelani v skladu s pravilnikom ECE R 16.04. Homologacijski organ v Republiki Sloveniji je Urad Republike Slovenije za standardizacijo in meroslovje.

6 POSTOPEK PREVERJANJA

6.1 Ustreznost vozil v skladu s to odredbo se preverja po postopku, ki ga predpisuje odredba o homologaciji vozil (Uradni list RS, št. 43/96).

7 VELJAVNOST

7.1 Z dnem uveljavitve te odredbe preneha veljati odredba o homologiranju varnostnih pasov in drugih sistemov v motornih vozilih za zadrževanje odraslih potnikov (št. 16.04) – (Uradni list RS, št. 5/95).

7.2 Ta odredba začne veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

Št. 009-10/96-35

Ljubljana, dne 20. oktobra 1997.

dr. Lojze Marinček l. r.
Minister
za znanost in tehnologijo

3548.

Na podlagi 6. člena zakona o standardizaciji (Uradni list RS, št. 1/95) in 99. člena zakona o upravi (Uradni list RS, št. 67/94, 20/95 – odl. US RS in 29/95) izdaja minister za znanost in tehnologijo

ODREDBO

o homologiranju vozil glede na sedeže, njihovo pritrđitev in naslone za glavo (št. 17.05)

1 SPLOŠNO

1.1 Osebnost vozila kategorije* M1 morajo biti homologirana skladno s to odredbo.

2 PODROČJE UPORABE

2.1 Ta odredba se nanaša na trdnost sedežev in njihovo pritrđitev, opremljenih z nasloni za glavo ali brez njih, na konstrukcijsko izvedbo zadnjega dela naslonjal sedežev** in na karakteristike naslonov za glavo v vozilih kategorije M1.

2.2 Ne nanaša se na zložljive sedeže, sedeže, postavljene nasprotno ali prečno na smer vožnje, ter na naslone za glavo, montirane na takih sedežih.

3 ZAHTEVE

3.1 Splošne zahteve za vse sedeže

3.1.1 Vsak sistem za nastavljanje in premikanje sedežev mora biti izveden tako, da se samodejno utrdi v določenih položajih. To ni potrebno pri naslonih za roke in pri drugih podobnih delih, ki so namenjeni predvsem povečanju udobja, razen če taka naprava lahko v primeru trčenja povzroči dodatno nevarnost za poškodbe potnikov v vozilu.

3.1.2 Naprava za sprostitev naslonjala sedeža oziroma celotnega sedeža, ki omogoča preklon sedeža naprej in s tem lažji dostop do sedežev za njim, mora biti nameščena na zunanji strani sedeža ob vratih in lahko dostopna tudi potniku, ki sedi za tem sedežem.

3.1.3 Zadnji deli sedežev morajo biti testirani tudi glede na absorpcijo energije v skladu s to odredbo.

3.1.4 Površine zadnjih strani sedežev ne smejo imeti nevarne hrapavosti ali ostrih robov, ki bi lahko povečali nevarnost poškodb potnikov v vozilu.

3.1.5 Med samim testom, izvedenim v skladu s to odredbo, ne smejo odpovedati sistemi za nastavljanje sedežev, za preklapljanje sedežev in naprave za njihovo utrditev kot tudi ne samo ogrodje sedeža.

3.1.6 Nobena naprava za utrditev nekega sistema na sedežu se med testom ne sme sprostiti sama.

3.1.7 Po testu morajo sistemi za preklapljanje naslonjal oziroma celih sedežev delovati oziroma morajo vsaj še enkrat omogočiti preklon naslonjala oziroma sedeža. Za druge sisteme za nastavljanje ni nujno, da po testu še delujejo.

3.2 Posebne zahteve za sedeže, opremljene z nasloni za glavo, oziroma za sedeže, na katere se nasloni za glavo lahko vgradijo

3.2.1 Naslon za glavo v nobenem primeru ne sme povzročati dodatne nevarnosti za potnike v vozilu. V nobenem primeru ne sme imeti nevarne hrapavosti ali ostrih robov, ki bi lahko povečali nevarnost poškodb.

3.2.2 Prednji in zadnji deli naslonov za glavo morajo biti preskušeni glede na absorpcijo energije.

* Klasifikacija vozil po pravilnikih ECE je bila objavljena v prilogi št. 1 k odredbi o homologaciji vozil (Uradni list RS, št. 43/96).

** Za vozila kategorije M1 se šteje, da ustrezajo zahtevam točk 3.1.3 in 3.1.4, če ustrezajo zahtevam odredbe o homologaciji vozil glede na njihovo notranjo opremo (št. 21).

3.2.3 Prednji in zadnji deli naslonov za glavo morajo biti tako oblazinjeni, da ni mogoč neposreden dotik glave potnika z ogrodjem naslona za glavo.

3.2.4 Zahteve iz točk 3.2.2 in 3.2.3 te odredbe ne veljajo za zadnje dele naslonov za glavo, ki so nameščeni na tistih sedežih v vozilu, za katerimi ni več sedežev.

3.2.5 Nasloni za glavo morajo biti pritrjeni na naslonjalo sedeža tako, da med testom noben trd in nevaren predmet ne more prodreti skozi oblazinjenje, prav tako obremenitve med testom ne smejo povzročiti štrlečih in nevarnih delov na elementih za pritrditev naslona za glavo na naslonjalo sedeža, ki bi lahko predstavljali nevarnost za potnike v vozilu.

3.3 Višina naslona za glavo

3.3.1 Višino naslona za glavo je treba meriti skladno z zahtevami točke 6.5 pravilnika ECE R 17.05

3.3.2 Pri naslonih za glavo, ki niso nastavljivi po višini, višina ne sme biti manjša od 800 mm za prednje oziroma 750 mm za druge sedeže.

3.3.3 Pri naslonih za glavo, ki so nastavljivi po višini:

3.3.3.1 višina ne sme biti manjša od 800 mm za prednje oziroma 750 mm za druge sedeže; ta višina mora biti dosežena v vmesni legi med najnižjo in najvišjo možno nastavljivo lego;

3.3.3.2 ne sme biti "uporabne lege" naslona za glavo, ki bi bila nižja od 750 mm;

3.3.3.3 pri sedežih, ki niso prednji sedeži, so lahko nasloni za glavo izvedeni tako, da jih je mogoče preklopiti v lego, kjer je njihova višina manjša od 750 mm, pod pogojem, da je potnikom jasno razpoznavno, da taka lega naslona za glavo ni namenjena za uporabo;

3.3.3.4 pri prednjih sedežih so nasloni za glavo lahko izvedeni tako, da se, če sedež ni zaseden, samodejno premaknejo v lego, kjer je njihova višina manjša od 750 mm, pod pogojem, da se samodejno zopet vrnejo v prvotno lego, ko je sedež zaseden.

3.3.4 Mere, omenjene v točkah 3.3.2 in 3.3.3.1 te odredbe, so lahko tudi manjše od 800 mm v primeru, da bi lahko dosegli primeren odmik naslona za glavo od notranje površine strehe, oken ali katerega drugega dela vozila, pod pogojem, da ta odmik ne presega 25 mm. Pri sedežih, ki so opremljeni z napravo za prestavitev oziroma nastavitev lege, velja to za vse lege sedeža. Vendar pa v tem primeru, ob odstopanju od določbe točke 3.3.3.2 te odredbe, ne sme biti "uporabne lege" naslona za glavo, ki bi bila nižja od 700 mm.

3.3.5 Višina naslona za glavo na srednjem zadnjem sedežu lahko odstopa od zahtev točk 3.3.2 in 3.3.3.1 te odredbe, vendar ne sme biti nižja od 700 mm.

3.4 Trdnost elementov

3.4.1 Naslon za glavo in njegovi pritrdilni elementi morajo biti dovolj trdni, da brez porušitve zdržijo obremenitev 89 daN.

3.4.2 Naslon za glavo, nastavljiv po višini, mora biti izveden tako, da ga ni mogoče dvigniti prek najvišje predvidene točke, razen s posegom, ki ni nikakor povezan z normalnim nastavljanjem višine.

3.4.3 Šteje se, da trdnosti naslonjalo sedeža in naprave za njegovo nastavljanje ustrezata zahtevam te odredbe, če pri testiranju ne pride do loma sedeža oziroma njegovega naslonjalo.

4 PRESKUŠANJE VOZILA

4.1 Preskušanje vozila po določenih te odredbe lahko opravi samo pooblaščen laboratorij v skladu z določili pravilnika ECE R 17.05. Ta pravilnik izhaja iz Sporazuma o prevzemu enotnih pogojev za homologacijo in za vzajemno priznavanje homologacije opreme in delov motornih vozil, ki je bil sprejet 20. marca 1958 v Ženevi. K temu sporazumu

je z nasledstvenim sklepom pristopila tudi Republika Slovenija (Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 15/92).

4.2 Pravilnik ECE R 17.05 je mogoče dobiti v izvirniku (v angleškem jeziku) v Informacijskem centru Urada Republike Slovenije za standardizacijo in meroslovje v Ljubljani.

5 HOMOLOGACIJA VOZILA

5.1 Homologacija vozila po določenih te odredbe in s tem v zvezi izdani dokumenti morajo biti izdelani v skladu s pravilnikom ECE R 17.05. Homologacijski organ v Republiki Sloveniji je Urad Republike Slovenije za standardizacijo in meroslovje.

6 POSTOPEK PREVERJANJA

6.1 Ustreznost vozil v skladu s to odredbo se preverja po postopku, ki ga predpisuje odredba o homologaciji vozil (Uradni list RS, št. 43/96).

7 VELJAVNOST

7.1 Z dnem uveljavitve te odredbe preneha veljati odredba o homologiranju vozil glede na sedeže, njihovo pritrditev in naslone za glavo (št. 17) – (Uradni list RS, št. 35/94).

7.2 Ta odredba začne veljati 1. oktobra 1999 s tem, da ostanejo homologacije, izdane pred tem datumom po odredbi št. 17, v veljavi še do 1. oktobra 2002.

Št. 009-10/96-36

Ljubljana, dne 20. oktobra 1997.

dr. Lojze Marinček l. r.
Minister
za znanost in tehnologijo

3549.

Na podlagi 6. člena zakona o standardizaciji (Uradni list RS, št. 1/95) in 99. člena zakona o upravi (Uradni list RS, št. 67/94, 20/95 – odl. US RS, 29/95) izdaja minister za znanost in tehnologijo

ODREDBO

o homologiranju motornih vozil glede na zavarovanje pred nedovoljeno uporabo (št. 18.02)

1 SPLOŠNO

1.1 Motorna vozila z najmanj tremi kolesi morajo biti homologirana v skladu s to odredbo.

2 PODROČJE UPORABE

2.1 Ta odredba se nanaša na varnostne naprave, ki preprečujejo nedovoljeno uporabo motornih vozil z najmanj tremi kolesi.

3 ZAHTEVE

3.1 Zahteve za vozila kategorij* M1 in N1

3.1.1 Splošne zahteve

3.1.1.1 Varnostna naprava mora biti izvedena tako, da je izključena:

3.1.1.1.1 pri zaganjanju motorja z normalno napravo za zaganjanje;

3.1.1.1.2 pri upravljanju (krmiljenju) vozila in pri vožnji naprej z lastnim pogonom.

3.1.1.2 Zahteve iz točke 3.1.1.1 te odredbe se morajo izpolniti že z enim samim premikom enega kontaktnega ključa.

3.1.1.3 Sistem, ki deluje s pomočjo ključa v ključavnici, ne sme dopustiti izvlečenja ključa iz ključavnice, ne da bi

* Klasifikacija vozil po pravilnikih ECE je bila objavljena v prilogi št. 1 k odredbi o homologaciji vozil (Uradni list RS, št. 43/96)

se s tem aktivirala varnostna naprava iz točke 3.1.1.1 te odredbe, razen v primeru iz točke 3.1.2.1.5 te odredbe.

3.1.1.4 Varnostna naprava iz točke 3.1.1.1 te odredbe in deli vozila, na katere učinkuje, morajo biti izvedeni tako, da jih je nemogoče hitro in neopazno odpreti, izločiti iz delovanja ali uničiti (na primer z enostavnim, cenanim in lahko dosegljivim orodjem, napravami ali predmeti).

3.1.1.5 Varnostna naprava iz točke 3.1.1.1 te odredbe mora biti del osnovne opreme vozila (to je opreme, ki jo mora proizvajalec vgraditi v vozilo pred prvo prodajo). Vgrajena mora biti tako, da jo je v zaklenjenem stanju mogoče demontirati samo s specialnim orodjem – tudi, če je pred tem demontirano ohišje varnostne naprave. Če je mogoče varnostno napravo izločiti iz delovanja z odstranitvijo vijakov, morajo biti le-ti, kadar je varnostna naprava vključena, pokriti z deli varnostne naprave, razen če so vijaki taki, da jih ni mogoče odviti.

3.1.1.6 Sistem mehanske ključavnice mora omogočati najmanj 1000 različnih kombinacij ključev oziroma tako število, ki ustreza letni proizvodnji vozil, če je ta manjša od 1000. Za isti tip vozila mora biti razmerje kombinacije ključavnice proti številu vozil približno 1: 1000.

3.1.1.7 Električni/elektronski zaporni sistemi, npr. daljinski upravljalnik, morajo imeti najmanj 50.000 variant in morajo vključevati plavajočo (spreminjajočo se) kodo in/ali imeti možnost zamenjave 5000 različic v 24 urah.

3.1.1.8 Ključ in ključavnica ne smeta biti vidno kodirana.

3.1.1.9 Ključavnica mora biti konstruirana, izdelana in vgrajena tako, da je vrtenje cilindra ključavnice v blokiranem stanju z navorom, ki je manjši od 2,45 Nm, mogoče samo z izvirnim ključem.

3.1.1.10 Varnostne naprave morajo biti izvedene tako, da je izključena vsaka možnost, da bi se zaradi okvare vključile, medtem ko motor deluje, kar bi lahko posebej v primeru blokade ogrozilo varnost.

3.1.1.10.1 Varnostne naprave, ki delujejo na krmilni sistem, na sistem prenosa moči ali na ročico menjalnika, morajo biti izvedene tako, da jih je mogoče vključiti šele potem, ko je motor že ustavljen. Temu mora slediti postopek, ki ni neprekinjeno podaljšanje postopka ustavljanja motorja.

3.1.1.10.2 Pri varnostnih napravah, ki delujejo na krmilni sistem, na sistem prenosa moči ali na ročico menjalnika na tak način, da se vključijo z izvlečenjem ključa, je treba za vključitev izvleči ključ za najmanj 2 mm oziroma morajo take naprave imeti zaporo, ki prepreči nehoteno delno ali popolno izvlečenje ključa.

3.1.1.11 Za blokiranje ali/in deblokiranje naprave je dovoljeno uporabiti dodaten vir energije. Sama varnostna naprava pa mora ostati v blokiranem stanju izključno s pomočjo sredstev, ki ne potrebujejo dovoda energije.

3.1.1.12 Ne sme biti mogoče vključiti motor, če ni bila prej deblokirana varnostna naprava.

3.1.1.13 Varnostne naprave, ki preprečujejo sprostitve zavor vozila, so prepovedane.

3.1.1.14 Če je varnostna naprava opremljena z opozorilno napravo za voznika, se mora le-ta aktivirati, ko voznik odpre svoja vrata, razen v primeru, ko je varnostna naprava že vključena oziroma je kontaktni ključ izvlečen.

3.1.2 Posebne zahteve

Poleg splošnih zahtev iz poglavja 3.1.1 te odredbe morajo varnostne naprave ustrezati tudi naslednjim posebnim zahtevam.

3.1.2.1 Varnostna naprava, ki deluje na krmilni sistem

3.1.2.1.1 Varnostna naprava, ki deluje na krmilni sistem, mora le-tega blokirati. Pred zagonom motorja mora

biti normalno delovanje krmilnega sistema ponovno vzpostavljeno.

3.1.2.1.2 Delovanja vključene varnostne naprave ne sme biti mogoče preprečiti.

3.1.2.1.3 Po 2500 blokiranjih in deblokiranjih v obe smeri ob preskusu vzdržljivosti skladno z zahtevo 1. dela dodatka št. 4 pravilnika ECE R 18.02 mora varnostna naprava še vedno ustrezati vsem zahtevam točk 3.1.10, 3.1.2.1.1, 3.1.2.1.2 in 3.1.2.1.4 te odredbe.

3.1.2.1.4 Naprava za preprečevanje nedovoljene uporabe vozila mora v svoji vključeni legi zadostiti eni od naslednjih zahtev:

3.1.2.1.4.1 biti mora dovolj trdna, da zdrži navor 300 Nm okrog osi krmilnega mehanizma v obeh smereh pri statičnih pogojih, ne da bi na krmilnem mehanizmu nastala okvara, ki bi lahko ogrozila varnost;

3.1.2.1.4.2 mora vključevati napravo, ki zdrsi ali popusti, tako da sistem lahko zdrži stalen ali prekinjajoč navor najmanj 100 Nm. Ta navor mora blokirni sistem zdržati tudi po preskusu, opisanem v drugem delu dodatka št. 4 pravilnika ECE R 18.02

3.1.2.1.4.3 mora vključevati napravo, ki dopušča prosto vrtenje volana okrog blokirane osi krmilnega mehanizma. Blokirni mehanizem mora biti dovolj trden, da zdrži statično obremenitev z navorom 200 Nm na osi krmilnega mehanizma v obeh smereh.

3.1.2.1.5 Pri varnostni napravi, pri kateri je mogoče izvleči ključ iz ključavnice tudi v neki drugi legi, razen v tisti, v kateri se blokira krmilni sistem, je treba zagotoviti, da tega ni mogoče storiti nenamerno.

3.1.2.1.6 Če neki sestavni del odpove tako, da naprave ni mogoče z lahkoto obremeniti z navorom iz točk 3.1.2.1.4.1, 3.1.2.1.4.2 in 3.1.2.1.4.3 te odredbe, krmilni sistem pa ostane blokiran, mora sistem zadostiti zahtevam.

3.1.2.2 Varnostna naprava, ki deluje na prenos moči

3.1.2.2.1 Varnostna naprava, ki deluje na prenos moči, mora preprečiti vrtenje pogonskih koles vozila.

3.1.2.2.2 Delovanja vključene varnostne naprave ne sme biti mogoče preprečiti.

3.1.2.2.3 Ko je ključ v ključavnici varnostne naprave, ne sme biti mogoče nenamerno blokiranje prenosnega sistema in ravno tako tudi ne, če je naprava, ki preprečuje zagon motorja, vključena.

3.1.2.2.4 Varnostna naprava mora brezhibno delovati tudi po določeni obrabi, to je po 2500-kratnem blokiranju in deblokiranju prenosnega sistema.

3.1.2.2.5 Če je varnostna naprava taka, da se ključ lahko izvleče tudi v neki drugi legi, razen tisti, v kateri se aktivira blokiranje prenosnega sistema, je treba zagotoviti, da se to ne more zgoditi nenamerno.

3.1.2.2.6 Varnostna naprava mora brez škodljivih posledic za varnost vožnje zdržati statično obremenitev v obe smeri z navorom, ki je za 50 odstotkov večji od največjega navora pri prenosu moči. Ta največji navor se ne določa po največjem navoru motorja, ampak po največjem navoru, ki ga lahko prenese sklopka oziroma avtomatski menjalnik.

3.1.2.3 Varnostna naprava, ki deluje na menjalno ročico

3.1.2.3.1 Varnostna naprava, ki deluje na menjalno ročico, mora preprečiti vsako menjanje prestav.

3.1.2.3.2 Pri ročnih menjalnikih je menjalna ročica lahko blokirana le v vzvratni prestavi, dopustna je tudi blokada v nevtralni legi (prosti tek).

3.1.2.3.3 Pri avtomatskih menjalnikih, kjer ima komandna ročica tudi lego za parkiranje, sme biti ročica blokirana samo v tej legi, dopustna pa je tudi blokada v legi prostega teka ali pa vzvratne vožnje.

3.1.2.3.4 Pri avtomatskih menjalnikih, kjer komandna ročica nima lege za parkiranje, sme biti ročica blokirana samo v legi prostega teka ali pa vzvratne vožnje.

3.1.2.3.5 Varnostna naprava mora brezhibno delovati tudi po določeni obrabi, to je po 2500-kratnem blokiranju in deblokiranju menjalne ročice.

3.1.3 Elektromehanske in elektronske naprave za preprečevanje nedovoljene rabe vozila

3.1.3.1 Elektromehanske in elektronske naprave za preprečevanje nedovoljene rabe vozila morajo, če so vgrajene ustrezati zahtevam iz poglavij 3.1.1 in 3.1.2 te odredbe ter zahtevam pravilnika ECE R 97.

3.2 Zahteve za motorna vozila z najmanj tremi kolesi, razen vozil kategorije M1 in N1

3.2.1 Splošne zahteve

3.2.1.1 Varnostna naprava mora biti izvedena tako, da je izključena:

3.2.1.1.1 pri zaganjanju motorja z normalno napravo za zaganjanje;

3.2.1.1.2 pri upravljanju (krmiljenju) vozila in pri vožnji naprej z lastnim pogonom.

3.2.1.2 Zahteve iz točke 3.2.1.1 te odredbe se morajo izpolniti že z enim samim premikom enega kontaktnega ključa.

3.2.1.3 Sistem, ki deluje s pomočjo ključa v ključavnici, ne sme dopustiti izvlečenja ključa iz ključavnice, ne da bi se s tem aktivirala varnostna naprava iz točke 3.2.1.1 te odredbe, razen v primeru iz točke 3.2.2.1.5 te odredbe.

3.2.1.4 Varnostna naprava iz točke 3.2.1.1 te odredbe in deli vozila, na katere učinkuje, morajo biti izvedeni tako, da jih je nemogoče hitro in neopazno odpreti, izločiti iz delovanja ali uničiti (na primer z enostavnim, cenenim in lahko dosegljivim orodjem, napravami ali predmeti).

3.2.1.5 Varnostna naprava iz točke 3.2.1.1 te odredbe mora biti del osnovne opreme vozila (to je opreme, ki jo mora proizvajalec vgraditi v vozilo pred prvo prodajo). Vgrajena mora biti tako, da jo je v zaklenjenem stanju mogoče demontirati samo s specialnim orodjem – tudi, če je pred tem demontirano ohišje varnostne naprave. Če je mogoče varnostno napravo izločiti iz delovanja z odstranitvijo vijakov, morajo biti le-ti, kadar je varnostna naprava vključena, pokriti z deli varnostne naprave, razen če so vijaki taki, da jih ni mogoče odviti.

3.2.1.6 Sistem ključavnice mora omogočati najmanj 1000 različnih kombinacij ključev oziroma tako število, ki ustreza letni proizvodnji vozil, če je ta manjša od 1000. Za isti tip vozila mora biti razmerje kombinacije ključavnice proti številu vozil približno 1: 1000.

3.2.1.7 Ključ in ključavnica ne smeta biti vidno kodirana.

3.2.1.8 Ključavnica mora biti konstruirana, izdelana in vgrajena tako, da je vrtenje cilindra ključavnice v blokiranem stanju z navorom, ki je manjši od 2,45 Nm, mogoče samo z izvirnim ključem.

3.2.1.9 Varnostne naprave morajo biti tako izvedene, da je izključena vsaka nevarnost, da bi se med vožnjo po nesreči vključila blokada, kar bi lahko ogrozilo varnost.

3.2.1.9.1 Varnostne naprave, ki delujejo na krmilni sistem, na sistem prenosa moči ali na ročico menjalnika, morajo biti izvedene tako, da jih je mogoče vključiti šele potem, ko je motor že ustavljen. Temu mora slediti postopek, ki ni neprekinjeno podaljšanje postopka ustavljanja motorja.

3.2.1.9.2 Pri varnostnih napravah, ki delujejo na krmilni sistem, na sistem prenosa moči ali na ročico menjalnika na tak način, da se vključijo z izvlečenjem ključa, je treba za vključitev izvleči ključ za najmanj 2 mm oziroma morajo

take naprave imeti zaporo, ki prepreči nehoteno delno ali popolno izvlečenje ključa.

3.2.1.10 Za blokiranje oziroma/in deblokiranje je dovoljeno uporabiti dodaten vir energije. Sama varnostna naprava pa mora ostati v blokiranem stanju izključno pod vplivom mehanskih sil.

3.2.1.11 Ne sme biti mogoče vključiti motor, če ni bila prej deblokirana varnostna naprava.

3.2.1.12 Varnostne naprave, ki preprečujejo sprostitve zavor vozila, so prepovedane.

3.2.1.13 Če je varnostna naprava opremljena z opozorilno napravo za voznika, se mora le-ta aktivirati, ko voznik odpre svoja vrata, razen v primeru, ko je varnostna naprava že vključena oziroma je kontaktni ključ izvlečen.

3.2.2 Posebne zahteve

Poleg splošnih zahtev iz poglavja 3.2.1 te odredbe morajo varnostne naprave ustrezati tudi naslednjim posebnim zahtevam.

3.2.2.1 Varnostna naprava, ki deluje na krmilni sistem

3.2.2.1.1 Varnostna naprava, ki deluje na krmilni sistem, mora le-tega blokirati.

3.2.2.1.2 Delovanja vključene varnostne naprave ne sme biti mogoče preprečiti.

3.2.2.1.3 Po 2500 blokiranjih in deblokiranjih v obe smeri ob preskusu vzdržljivosti skladno z dodatkom št. 6 pravilnika ECE R 18.02 mora varnostna naprava še vedno ustrezati zahtevam iz točk 3.2.1.9, 3.2.2.1.1, 3.2.2.1.2 in 3.2.2.1.4 te odredbe.

3.2.2.1.4 Varnostna naprava mora v vključenem stanju brez škodljivih posledic za krmilni mehanizem zdržati statično obremenitev z navorom 200 Nm na osi krmilnega mehanizma v obeh smereh.

3.2.2.1.5 Če je varnostna naprava taka, da se ključ lahko izvleče tudi v neki drugi legi, razen tisti, v kateri se aktivira blokiranje prenosnega sistema, je treba zagotoviti, da se to ne more zgoditi nenamerno.

3.2.2.2 Varnostna naprava, ki deluje na prenos moči

3.2.2.2.1 Varnostna naprava, ki deluje na prenos moči, mora preprečiti vrtenje pogonskih koles vozila.

3.2.2.2.2 Delovanja vključene varnostne naprave ne sme biti mogoče preprečiti.

3.2.2.2.3 Ko je ključ v ključavnici varnostne naprave, ne sme priti do nenamerne blokiranja prenosnega sistema in ravno tako tudi ne, če je naprava, ki preprečuje zagon motorja, vključena.

3.2.2.2.4 Varnostna naprava mora brezhibno delovati tudi po določeni obrabi, to je po 2500-kratnem blokiranju in deblokiranju prenosnega sistema.

3.2.2.2.5 Če je varnostna naprava taka, da se ključ lahko izvleče tudi v neki drugi legi, razen tisti, v kateri se aktivira blokiranje prenosnega sistema, je treba zagotoviti, da se to ne more zgoditi nenamerno.

3.2.2.2.6 Varnostna naprava mora brez škodljivih posledic za varnost vožnje zdržati statično obremenitev v obe smeri z navorom, ki je za 50 odstotkov večji od največjega navora pri prenosu moči. Ta največji navor se ne določa po največjem navoru motorja, ampak po največjem navoru, ki ga lahko prenese sklopka oziroma avtomatski menjalnik.

3.2.2.3 Varnostna naprava, ki deluje na menjalno ročico

3.2.2.3.1 Varnostna naprava, ki deluje na menjalno ročico, mora preprečiti vsako menjanje prestav.

3.2.2.3.2 Pri ročnih menjalnikih je menjalna ročica lahko blokirana le v vzvratni prestavi, dopustna je tudi blokada v nevtralni legi (prosti tek).

3.2.2.3.3 Pri avtomatskih menjalnikih, kjer ima komandna ročica tudi lego za parkiranje, sme biti ročica blokirana

samo v tej legi, dopustna pa je tudi blokada v legi prostega teka ali pa vzvratne vožnje.

3.2.2.3.4 Pri avtomatskih menjalnikih, kjer komandna ročica nima lege za parkiranje, sme biti ročica blokirana samo v legi prostega teka ali pa vzvratne vožnje.

3.2.2.3.5 Varnostna naprava mora brezhibno delovati tudi po določeni obrabi, to je po 2500-kratnem blokiranju in deblokiranju menjalne ročice.

4 PRESKUŠANJE VARNOSTNIH NAPRAV

4.1 Preskušanje varnostnih naprav po določilih te odredbe lahko opravi samo pooblaščen laboratorij v skladu s določili pravilnika ECE R 18.02. Ta pravilnik izhaja iz sporazuma o prevzemu enotnih pogojev za homologacijo in za vzajemno priznavanje homologacije opreme in delov motornih vozil, ki je bil sprejet 20. marca 1958 v Ženevi. K temu sporazumu je z nasledstvenim sklepom pristopila tudi Republika Slovenija (Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 15/92).

4.2 Pravilnik ECE R 18.02 je mogoče dobiti v izvorniku (v angleškem jeziku) v Informacijskem centru Urada Republike Slovenije za standardizacijo in meroslovje v Ljubljani.

5 HOMOLOGACIJA VARNOSTNIH NAPRAV

5.1 Homologacija varnostnih naprav po določilih te odredbe in s tem v zvezi izdani dokumenti morajo biti izdelani v skladu s pravilnikom ECE R 18.02. Homologacijski organ v Republiki Sloveniji je Urad Republike Slovenije za standardizacijo in meroslovje.

6 POSTOPEK PREVERJANJA

Ustreznost vozil v skladu s to odredbo se preverja po postopku, ki ga predpisuje odredba o homologaciji vozil (Uradni list RS, št. 43/96).

7 VELJAVNOST

7.1 Z dnem uveljavitve te odredbe preneha veljati odredba o homologiranju motornih vozil glede na zavarovanje pred nedovoljeno uporabo (št. 18.01) – (Uradni list RS, št. 5/95)

7.2 Ta odredba začne veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu RS. Ta odredba se začne uporabljati 1. oktobra 1998, za vozila, izdelana pred tem datumom, pa 1. oktobra 2001.

Št. 009-10/96-37

Ljubljana, dne 20. oktobra 1997.

dr. Lojze Marinček l. r.
Minister
za znanost in tehnologijo

3550.

Na podlagi 6. člena zakona o standardizaciji (Uradni list RS, št. 1/95) in 99. člena zakona o upravi (Uradni list RS, št. 67/94, 20/95 – odl. US RS in 29/95) izdaja minister za znanost in tehnologijo

ODREDBO

o dopolnitvi odredbe o homologiranju zaščitnih čelad za voznike in sovoznike motornih koles in koles z motorjem (št. 22.04)

1. člen

Odredba o homologiranju zaščitnih čelad za voznike in sovoznike motornih koles in koles z motorjem (št. 22.04) (Uradni list RS, št. 55/96) se dopolni tako, da se točki 7.1

doda stavek: "Homologacije, izdane na podlagi odredbe št. 22.03, ostanejo v veljavi do 20. marca 1998."

2. člen

Ta odredba začne veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

Št. 009-10/96-18

Ljubljana, 20. oktobra 1997.

dr. Lojze Marinček l. r.
Minister
za znanost in tehnologijo

3551.

Na podlagi 6. člena zakona o standardizaciji (Uradni list RS, št. 1/95) in 99. člena zakona o upravi (Uradni list RS, št. 67/94, 20/95 – odl. US RS in 29/95) izdaja minister za znanost in tehnologijo

ODREDBO

o homologiranju naslonov za glavo, posameznih in vgrajenih v naslonjala sedežev (št. 25.04)

1 SPLOŠNO

1.1 Nasloni za glavo, ki se uporabljajo v vozilih za prevoz potnikov, morajo biti homologirani v skladu s to odredbo.*

2. PODROČJE UPORABE

2.1 Ta odredba se nanaša na naprave, katerih naloga je omejiti premik glave odraslega potnika nazaj glede na ostali del telesa, da bi se tako v primeru nesreče zmanjšala nevarnost poškodb vratnega dela hrbtenice.

2.1.1 Ti nasloni za glavo so lahko grajeni skupaj z naslonjalom sedeža, snemljivi ali ločeni.

2.1.2 Ta odredba se ne nanaša na naslone za glavo, ki se vgradijo na zložljive sedeže, na sedeže, ki so postavljeni prečno na vzdolžno os vozila, ali na sedeže, ki so obrnjeni nazaj.

2.1.3 Odredba se nanaša tudi na sama naslonjala sedežev, če so izvedena tako, da služijo obenem kot nasloni za glavo.

2.2 Nasloni za glavo, po določilih iz točke 2.1 te odredbe, so naprave, namenjene ločeni uporabi, to je uporabi kot posamezna oprema na sedežih za odrasle potnike, ki so obrnjeni naprej, v vozilih s tremi ali več kolesi.

3 ZAHTEVE

3.1 Naslon za glavo v nobenem primeru ne sme povzročiti dodatne nevarnosti za potnike v vozilu. Naslon za glavo ne sme v nobenem primeru imeti nevarne hrapavosti ali ostrih robov, ki bi lahko povečali nevarnost poškodb.

3.2 Prednji in zadnji deli naslonov za glavo morajo biti preskušeni glede na absorpcijo energije.

3.3 Prednji in zadnji deli naslonov za glavo morajo biti tako oblazinjeni, da ni mogoč neposreden dotik glave potnika z deli ogrodja naslona za glavo. Ti deli ogrodja, ki so nameščeni tako, da se jih je mogoče dotakniti s kroglo s premerom 165 mm, morajo biti zaobljeni s polmerom, ki ni manjši od 5 mm.

* Po tej odredbi ni potrebno homologirati naslonov za glavo v vozilih kategorije M1, ki so homologirani v skladu z odredbo o homologaciji vozil glede na sedeže, njihovo pritrditev in naslone za glavo (št. 17).

3.4 Zahteve iz točk 3.2 in 3.3 te odredbe ne veljajo za zadnje dele naslonov za glavo, ki so nameščeni na tistih sedežih v vozilu, za katerimi ni več sedežev.

3.5 Nasloni za glavo morajo biti pritrjeni na naslonjalo sedeža oziroma na ogrodje vozila tako, da med testom ne more noben trd in nevaren predmet prodreti skozi oblazinjenje, ravno tako obremenitve med testom ne smejo povzročiti štrlečih in nevarnih delov na elementih za pritrnitev naslona za glavo na naslonjalo sedeža, ki bi lahko predstavljati nevarnost za potnike v vozilu.

3.6 Višina naslona za glavo

3.6.1 Višino naslona za glavo je treba meriti skladno z zahtevami iz točke 6.5 pravilnika ECE R 17.05

3.6.2 Pri naslonih za glavo, ki niso nastavljivi po višini, višina ne sme biti manjša od 800 mm za prednje oziroma 750 mm za druge sedeže.

3.6.3 Pri naslonih za glavo, ki so nastavljivi po višini:

3.6.3.1 višina ne sme biti manjša od 800 mm za prednje oziroma 750 mm za druge sedeže; ta višina mora biti dosežena v vmesni legi med najnižjo in najvišjo možno nastavljivo lego;

3.6.3.2 ne sme biti "uporabne lege" naslona za glavo, ki bi bila nižja od 750 mm;

3.6.3.3 pri sedežih, ki niso prednji sedeži, so lahko nasloni za glavo izvedeni tako, da jih je mogoče prekloniti v lego, kjer je njihova višina manjša od 750 mm, pod pogojem, da je potnikom jasno razpoznavno, da taka lega naslona za glavo ni namenjena za uporabo;

3.6.3.4 pri prednjih sedežih so nasloni za glavo lahko izvedeni tako, da se, če sedež ni zaseden, samodejno premaknejo v lego, kjer je njihova višina manjša od 750 mm, pod pogojem, da se samodejno zopet vrnejo v prvotno lego, ko je sedež zaseden.

3.6.4 Mere, omenjene v točkah 3.3.2 in 3.3.3.1 te odredbe, so lahko tudi manjše od 800 mm v primeru, da bi lahko dosegli primeren odmik naslona za glavo od notranje površine strehe, oken ali katerega drugega dela vozila, pod pogojem, da ta odmik ne presega 25 mm. Pri sedežih, ki so opremljeni z napravo za prestavitev oziroma nastavitev lege, velja to za vse lege sedeža. Vendar pa v tem primeru, ob odstopanju od določbe točke 3.3.3.2 te odredbe, ne sme biti "uporabne lege" naslona za glavo, ki bi bila nižja od 700 mm.

3.6.5 Višina naslona za glavo na srednjem zadnjem sedežu lahko odstopa od zahtev iz točk 3.3.2 in 3.3.3.1 te odredbe, vendar ne sme biti nižja od 700 mm.

3.7 Višina tistega dela naslona za glavo, na katerega se naslanja glava, mora biti pri naslonu, ki je nastavljiv po višini, najmanj 100 mm.

3.8 Pri naslonu za glavo, ki ni nastavljiv po višini, sme biti med naslonom sedeža in naslonom za glavo presledek, ki ni večji kot 60 mm.

3.9 Po višini nastavljiv naslon za glavo mora biti pri svoji najnižji legi odmaknjen od zgornjega roba naslona sedeža največ 25 mm.

3.10 Naslon za glavo in njegovi pritrdilni elementi morajo biti izvedeni tako, da največji premik glave nazaj ni večji od 102 mm, merjen po določilih te odredbe.

3.11 Naslon za glavo in njegovi pritrdilni elementi morajo biti dovolj trdni, da brez porušitve zdržijo obremenitev 89 daN.

3.12 Naslon za glavo, nastavljiv po višini, mora biti izveden tako, da ga ni mogoče dvigniti prek najvišje predvidene točke, razen s posegom, ki ni nikakor povezan z normalnim nastavljanjem višine.

4 PRESKUŠANJE NASLONA ZA GLAVO

4.1 Preskušanje naslona za glavo lahko opravi samo pooblaščen laboratorij v skladu z določili pravilnika ECE R 25.04. Ta pravilnik izhaja iz sporazuma o prevzemu enotnih pogojev za homologacijo in za vzajemno priznavanje homologacije opreme in delov motornih vozil, ki je bil sprejet 20. marca 1958 v Ženevi. K temu sporazumu je z nasledstvenim sklepom pristopila tudi Republika Slovenija (Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 15/92).

4.2 Pravilnik ECE R 25.04 je mogoče dobiti v izvirniku (v angleškem jeziku) v Informacijskem centru Urada Republike Slovenije za standardizacijo in meroslovje v Ljubljani.

5 HOMOLOGACIJA NASLONA ZA GLAVO

5.1 Homologacija naslona za glavo in s tem v zvezi izdani dokumenti morajo biti izdelani v skladu s pravilnikom ECE R 25.04. Homologacijski organ v Republiki Sloveniji je Urad Republike Slovenije za standardizacijo in meroslovje.

6 POSTOPEK PREVERJANJA

6.1 Ustreznost vozil v skladu s to odredbo se preverja po postopku, ki ga predpisuje odredba o homologaciji vozil (Uradni list RS, št. 43/96).

7 VELJAVNOST ODREDBE

7.1 Z uveljavitvijo te odredbe preneha veljati odredba o homologiranju naslonov za glavo, posameznih in vgrajenih v naslonjala sedežev (št. 25) – (Uradni list RS, št. 35/94).

7.2 Ta odredba začne veljati 1. oktobra 1999 s tem, da ostanejo homologacije, izdane pred tem datumom po odredbi št. 25, v veljavi še do 1. oktobra 2002.

Št. 009-10/96-38

Ljubljana, dne 20. oktobra 1997.

dr. Lojze Marinček l. r.
Minister
za znanost in tehnologijo

3552.

Na podlagi 6. člena zakona o standardizaciji (Uradni list RS, št. 1/95) in 99. člena zakona o upravi (Uradni list RS, št. 67/94, 20/95 – odl. US RS in 29/95) izdaja minister za znanost in tehnologijo

ODREDBO

o homologiranju osebnih vozil glede na njihove zunanje štrleče dele (št. 26.02)

1 SPLOŠNO

1.1 Osebna vozila kategorije* M1 morajo biti homologirana v skladu s to odredbo.

2 PODROČJE UPORABE

2.1 Ta odredba se nanaša na zunanje štrleče dele osebnih vozil, ne nanaša pa se na zunanja vzvratna ogledala in na napravo za vleko prikolice.

2.2 Namen te odredbe je zmanjšati nevarnost oziroma stopnjo telesnih poškodb osebe, ki jo vozilo zadene ali oplazi.

3 ZAHTEVE

3.1 Splošne zahteve

3.1.1 Določila te odredbe se ne nanašajo na tiste zunanje dele vozila (polno obremenjenega, z zaprtimi vrati, okni, pokrovi itd.), ki so:

* Klasifikacija vozil po pravilnikih ECE je bila objavljena v prilogi št. 1 k odredbi o homologaciji vozil (Uradni list RS, št. 43/96)

3.1.1.1 na višini, višji od 2 metrov, ali

3.1.1.2 pod nivojem poda ali

3.1.1.3 nameščeni tako, da se jih pri mirovanju ali delovanju ni mogoče dotakniti s kroglo s premerom 100 mm.

3.1.2 Zunanja površina vozila ne sme imeti nobenih koničastih ali ostrih delov, obrnjenih navzven, oziroma štrlečih delov takih oblik, mer, usmerjenosti ali trdote, ki bi lahko povečali nevarnost ali stopnjo telesnih poškodb osebe, ki bi jo vozilo zadelo ali oplazilo.

3.1.3 Zunanja površina vozila ne sme imeti nobenih navzven štrlečih delov, ki bi se lahko zataknili ob pešca, kolesarja ali motorista.

3.1.4 Vsi navzven štrleči del vozila morajo biti zaobljeni s polmerom najmanj 2,5 mm. To ne velja za dele, ki štrlijo iz površine manj kot 5 mm, vendar morajo biti tudi njihovi navzven štrleči robovi posneti, razen če taki deli štrlijo iz površine manj kot 1,5 mm.

3.1.5 Štrleči deli zunanje površine vozila, ki so izdelani iz materialov, katerih trdota ne presega 60 Shore A, imajo lahko robove zaobljene s polmerom, ki je manjši od 2,5 mm.

Merjenje trdote je treba opraviti na enakem elementu, kot je vgrajen na vozilu. Kjer te meritve ni mogoče opraviti po postopku Shore A, je treba uporabiti drugo, primerljivo metodo.

3.1.6 Zahteve iz prejšnjih točk 3.1.1 do 3.1.5 te odredbe je treba upoštevati dodatno k posameznim posebnim zahtevam iz točke 3.2 te odredbe, razen tam, kjer posamezne zahteve iz te točke izrecno ne zahtevajo drugače.

3.2. Posebne zahteve

3.2.1 Okraski

3.2.1.1 Okraski, ki štrlijo iz podlage več kot 10 mm, se morajo pod vplivom sile 10 daN podati, se ukriviti ali pa sneti. Ta sila mora delovati na njihovo najbolj izpostavljeno točko v katerikoli smeri, vzporedni s podlago, na katero so pritrjeni. Te zahteve ne veljajo za okraske, pritrjene na prednji maski (rešetki hladilnika), za katere veljajo samo splošna določila, poglavje 3.1 te odredbe.

Za preskusno pritiskanje s silo 10 daN se uporablja pritiska naprava s ploščatim koncem, katere premer ne sme biti večji od 50 mm. Kjer to ni mogoče, je treba uporabiti drug enakovreden postopek. Ko so se okraski pod vplivom preskusne sile podali, se ukrivili ali pa sneli, preostali deli ne smejo štrleti iz površine več kot 10 mm. Ti preostali deli okrasov morajo v vsakem primeru ustrezati zahtevam iz točke 3.1.2 te odredbe. Če je neki okras vgrajen na podstavek, se ta podstavek šteje kot del okraska in ne kot del osnovne površine vozila.

3.2.1.2 Določila točke 3.2.1.1 te odredbe ne veljajo za zaščitne trakove in obloge na zunanji površini vozila, ki morajo biti čvrsto pritrjeni na vozilo.

3.2.2 Žarometi

3.2.2.1 Štrleči pokrovi in obrobe žarometov so sicer dovoljeni, vendar le pod pogojem, da ne štrlijo več kot 30 mm prek zunanje površine stekla žarometu in da njihov polmer zaobljenja nikjer ni manjši od 2,5 mm.

Če je žaromet vgrajen za dodatno prozorno površino, se izbočenje meri od najbolj izpostavljenega dela prozorne površine skladno s postopkom, ki je opisan v 3. točki dodatka št. 3 k pravilniku ECE R 26.02.

3.2.2.2 Pogrezljivi žarometi morajo ustrezati tem zahtevam tako v delovni kot tudi v pogreznjeni legi.

3.2.2.3 Zahteve iz točke 3.2.2.1 te odredbe se ne uporabljajo za žaromete, ki so ugreznjeni v karoserijo, če so le izpolnjene zahteve iz točke 3.2.9.1 te odredbe.

3.2.3 Rešetke in reže

3.2.3.1 Določila točke 3.1.4 te odredbe ne veljajo za reže med trdnimi ali gibljivimi deli, vključno tistimi, ki

predstavljajo vstopne ali izstopne rešetke za zrak, kot tudi ne za rešetke hladilnika, če le razdalja med dvema sosednjima elementoma ni večja od 40 mm in imajo te reže in rešetke funkcionalni namen. Pri režah od 40 do 25 mm morajo biti polmeri zaobljenja na čelni strani najmanj 1 mm, pri režah, širokih 25 mm ali ožjih, pa najmanj 0,5 mm. Razdaljo med dvema sosednjima elementoma reže oziroma rešetke je treba meriti po postopku, ki ga določa 4. točka dodatka št. 3 k pravilniku ECE R 26.02.

3.2.3.2 Povezava med čelno in bočno stranjo vsakega elementa, ki tvori rešetko ali režo, mora biti zaobljena.

3.2.4 Brisalci stekla

3.2.4.1 Brisalci morajo biti nameščeni tako, da je os brisalca prekrita z zaščitnim ohišjem, katerega zaobljenje ustreza zahtevam iz točke 3.1.4 te odredbe in katerega zaključna površina ni manjša od 150 mm². Pri zaokroženih zaščitnih ohišjih mora biti projicirana površina, merjena na oddaljenosti največ 6,5 mm od najbolj izpostavljene točke, velika najmanj 150 mm². Tem zahtevam morajo ustrezati tudi brisalci zadnjega stekla in brisalci žarometov.

3.2.4.2 Točka 3.1.4 te odredbe ne velja za metlice brisalcev in njihove nosilce, vendar ti deli ne smejo imeti ostrih robov ali koničastih delov.

3.2.5 Odbijači

3.2.5.1 Konci odbijačev morajo biti na zunanji strani zakrivljeni proti zunanji površini vozila, da ne bi kaj obviselo na njih. Šteje se, da je ta zahteva izpolnjena, če so odbijači utopljeni v karoserijo ali pa so celo vgrajeni vanjo ali če so konci odbijačev tako zakrivljeni, da se jih ni mogoče dotakniti s kroglo s premerom 100 mm in rega med odbijačem in okoliškim delom karoserije ne presega 20 mm.

3.2.5.2 Vsi deli odbijačev morajo biti izdelani tako, da so vsi togi deli, ki so obrnjeni navzven, zaobljeni s polmerom najmanj 5 mm.

3.2.5.3 Zahteve iz točke 3.2.5.2 te odredbe se ne uporabljajo za dele odbijača oziroma za dele na odbijaču, katerih projekcija je manjša od 5 mm; to velja še posebej za vezne pokrove in šobe za pranje žarometov pod pogojem, da so navzven obrnjeni robovi teh delov posneti, razen, kjer taki deli ne štrlijo iz površine več kot 1,5 mm.

3.2.6 Ročaji, tečaji in pritisni gumbi na vratih, pokrovih prtljažnikov in motornih prostorov, pokrovi rezervoarjev za gorivo in pokrovi odprtih za nalivanje goriva

3.2.6.1 Ročaji na vratih in pokrovih prtljažnikov lahko štrlijo iz površine največ 40 mm, 30 mm vsi drugi deli, naštetih v točki 3.2 te odredbe.

3.2.6.2 Če so ročaji na stranskih vratih vrtljivi, morajo izpolnjevati eno ali drugo od naslednjih zahtev:

3.2.6.2.1 Pri ročajih, ki so vrtljivi vzporedno z ravnino vrat, morajo biti njihovi prosti (odprti) deli obrnjeni nazaj. Konci takih ročajev morajo biti zakrivljeni navznoter proti površini vrat in se premikati v vdolbini v vratih.

3.2.6.2.2 Ročaji, ki se pri odpiranju odklanjajo navzven v katerikoli smeri, ki ni vzporedna z ravnino vrat, morajo biti v zaprti legi utopljeni v okoliško ploščevino ali vključeni v zaščitno oblogo. Prosti del takega ročaja mora biti usmerjen nazaj ali pa navzdol.

Za ustrezne se lahko štejejo tudi ročaji, ki sicer ne izpolnjujejo zahtev prejšnjega odstavka, če:

(a) imajo neodvisen mehanizem za vračanje v izhodiščno lego,

(b) v primeru, da se tak mehanizem pokvari, ne morejo štrleti iz površine več kot 15 mm,

(c) v tako odprti legi zadovoljujejo zahteve točke 3.1.4 te odredbe,

(d) če projekcija njihove površine, merjena na oddaljenosti, ki ni večja od 6,5 mm od najbolj izpostavljene točke, ni večja od 150 mm².

3.2.7 Kolesa, kolesni vijaki (matice), pokrovi pest in pokrovi koles

3.2.7.1 Določila točke 3.1.4 te odredbe se ne uporabljajo.

3.2.7.2 Kolesa, kolesni pokrovi, kolesni vijaki ali matice in pokrovi pest ne smejo imeti ostrih ali koničastih delov, ki bi štrleli preko zunanje površine kolesnega obroča. Krilne matice niso dovoljene.

3.2.7.3 Noben del kolesa (razen gume), ki se nahaja nad vodoravno ravnino, ki poteka skozi os kolesa, pri vožnji ne sme štrleti naravnost prek navpične projekcije karoserije. Če se temu ni mogoče izogniti, morajo biti kolesne matice in pokrov pesta pokriti s kolesnim pokrovom, katerega polmer zaobljenja ne sme biti manjši od 30 mm, sam pokrov pa ne sme štrleti prek navpične projekcije karoserije več kot 30 mm.

3.2.8 Robovi pločevine

3.2.8.1 Ostri robovi pločevine, kot npr. žlebovi za vodo ali vodila pomičnih vrat, so dovoljeni samo, če so zavihani ali prekriti s ščitnikom, ki ustreza zahtevam te odredbe.

Nezaščiteni rob se šteje kot primerno zavihan, če je zakrivljen nazaj za približno 180° ali pa je zakrivljen proti karoseriji tako, da se ga ni mogoče dotakniti s kroglo s premerom 100 mm.

3.2.9 Stene nadgradnje vozila

3.2.9.1 Utori in robovi v steni nadgradnje vozila imajo lahko polmer zaobljenja, ki je manjši od 2,5 mm, vendar ne manjši od ene desetine višine "H", ki se določi po metodi opisani v 1. točki dodatka št. 3 k pravilniku ECE R 26.02.

3.2.10 Bočni deflektorji (za vodo in zrak)

3.2.10.1 Robovi bočnih deflektorjev, ki so obrnjeni navzven, morajo imeti polmer zaobljenja najmanj 1 mm.

3.2.11 Nastavki za dvigalko in konci izpušnih cevi

3.2.11.1 Nastavki za dvigalko in konci izpušnih cevi ne smejo štrleti več kot 10 mm preko navpične projekcije podne linije vozila, ki se nahaja navpično nad njimi. Kot izjema tej zahtevi lahko štrli izpušna cev tudi več kot 10 mm preko navpične projekcije podne linije, če se konča z zaokroženimi robovi in je polmer zaobljenja najmanj 2,5 mm.

3.2.12 Vstopne in izstopne lopute za zrak

3.2.12.1 Vstopne in izstopne lopute za zrak morajo ustrezati zahtevam iz točk 3.1.2, 3.1.3 in 3.1.4 te odredbe v vseh legah uporabe.

3.2.13. Streha

3.2.13.1 Strehe, ki se dajo odpreti, se preverjajo samo v zaprti legi.

3.2.13.2 Kabrioletna vozila se preverjajo z dvignjeno in spuščeno streho.

3.2.13.2.1 Pri spuščeni strehi se ne preverja notranjost vozila pod namišljeno površino, ki bi jo tvorila streha, če bi bila dvignjena.

3.2.13.2.2 Če je pokrivalo vzvodovja strehe pri spuščeni strehi predvideno kot del standardne opreme, se vozilo preskuša z nameščenim pokrivalom.

3.2.14. Okna

3.2.14.1 Okna, ki se odpirajo navzven, morajo v vseh legah uporabe ustrezati naslednjim zahtevam:

3.2.14.1.1 noben izpostavljen del okna ne sme biti obrnjen naprej;

3.2.14.1.2 noben del okna ne sme štrleti preko najbolj izpostavljenega dela vozila.

3.2.15 Nastavki za registrske tablice

3.2.15.1 Podporni nastavki, ki jih je predvidel proizvajalec vozila za pritrjevanje registrskih tablic, morajo ustreza-

ti zahtevam iz točke 3.1.4 te odredbe, če se jih je mogoče dotakniti s kroglo s premerom 100 mm, ko je registrska tablica pritrjena skladno z navodili proizvajalca vozila.

3.2.16 Prtljažniki in nosilci za smuči

3.2.16.1 Prtljažniki in nosilci za smuči morajo biti pritrjeni na vozilo tako trdno, da povezava lahko prenaša vodoravne sile, tako vzdolžne kot tudi prečne, ki so po svoji velikosti najmanj enake dovoljeni navpični obremenitvi prtljažnika, kot je to določil njegov proizvajalec. Za preskus prtljažnika ali nosilca za smuči, pritrjenega na vozilo skladno z navodilom proizvajalca, preskusna obremenitev ne sme biti točkovna.

3.2.16.2 Površine, ki se jih je po montaži prtljažnika ali nosilca za smuči mogoče dotakniti s kroglo s premerom 165 mm, ne smejo imeti delov, katerih polmer zaobljenja je manjši od 2,5 mm, razen če se lahko uporabijo zahteve iz točke 3.2.3 te odredbe.

3.2.16.3 Pritrdilni elementi, kot so vijaki in matice, ki jih je mogoče pritrčiti oziroma popustiti brez uporabe orodja, ne smejo štrleti za več kot 40 mm nad površine, ki jih obravnava točka 3.2.16.2 te odredbe. Velikost štrline se določa po metodi, opisani v 2. točki dodatka št. 3 pravilnika ECE R 26.02 s tem, da se uporabi krogla s premerom 165 mm v vseh tistih primerih, kjer se uporablja metoda po točki 2.2 istega dodatka.

3.2.17 Radijske sprejemne in oddajne antene

3.2.17.1 Radijske sprejemne in oddajne antene morajo biti pritrjene na vozilo tako, da so njihovi prosti deli v vsaki legi uporabe po določenih proizvajalca manj kot 2 m nad površino cestišča. Biti morajo tudi znotraj prostora, ki ga omejujejo navpične ravnine, ki so 10 cm znotraj najbolj izpostavljenih delov vozila, kot je opisano v točki 2.7 pravilnika ECE R 26.02.

3.2.17.2 Antene morajo biti pritrjene na vozilo, po potrebi pa tudi njihovi prosti konci omejeni v gibanju, tako, da noben del antene ne more prodreti preko skrajnih zunanjih robov vozila, kot je to določeno v točki 2.7 pravilnika ECE R 26.02.

3.2.17.3 Steblo antene ima lahko polmer zaobljenja manjši od 2,5 mm, vendar mora biti prosti konec opremljen s trdno kapo, katere polmer zaobljenja ne sme biti manjši od 2,5 mm.

3.2.17.4 Podnožja anten ne smejo štrleti iz površine več kot 30 mm, merjeno skladno z določilom 2. točke dodatka št. 3 pravilnika ECE R 29.02. Pri antenah, ki imajo v podnožju vgrajen ojačevalec, pa lahko podnožje štrli iz površine do 40 mm.

3.2.18 Navodila za montažo

3.2.18.1 Prtljažnikov, nosilcev za smuči in radijskih anten, ki so bile homologirane kot samostojne tehnične enote, ni dovoljeno prodajati oziroma kupovati, če niso opremljene z navodilom za montažo. Navodilo za montažo mora vsebovati dovolj informacij, da je mogoče homologirane sestavne dele montirati na vozilo tako, da to ustreza zahtevam poglavij iz 3.1 in 3.2 te odredbe. Še posebej mora biti navedena pravilna lega teleskopskih anten.

4 PRESKUŠANJE VOZILA

4.1 Preskušanje vozila po določenih te odredbe lahko opravi samo pooblaščen laboratorij v skladu z določili pravilnika ECE R 26.02. Ta pravilnik izhaja iz sporazuma o prevzemu enotnih pogojev za homologacijo in za vzajemno priznavanje homologacije opreme in delov motornih vozil, ki je bil sprejet 20. marca 1958 v Ženevi. K temu sporazumu je z nasledstvenim sklepom pristopila tudi Republika Slovenija (Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 15/92).

4.2 Pravilnik ECE R 26.02 je mogoče dobiti v izvorniku (v angleškem jeziku) v Informacijskem centru Urada Republike Slovenije za standardizacijo in meroslovje v Ljubljani.

5 HOMOLOGACIJA VOZILA

5.1 Homologacija vozila po določilih te odredbe in s tem v zvezi izdani dokumenti morajo biti izdelani v skladu s pravilnikom ECE R 26.02. Homologacijski organ v Republiki Sloveniji je Urad Republike Slovenije za standardizacijo in meroslovje.

6 POSTOPEK PREVERJANJA

6.1 Ustreznost vozil v skladu s to odredbo se preverja po postopku, ki ga predpisuje odredba o homologaciji vozil (Uradni list RS, št. 43/96).

7 VELJAVNOST ODREDBE

7.1 Z uveljavitvijo te odredbe preneha veljati odredba o homologiranju osebnih vozil glede na njihove zunanje štrleče dele (št. 26) – (Uradni list RS, št. 35/94)

7.2 Ta odredba začne veljati 13. decembra 1998 za nove homologacije tipa vozila, vse obstoječe homologacije, ki ne ustrezajo zahtevam odredbe št. 26.02, pa za nova vozila prenehajo veljati 1. julija 2000.

Št. 009-10/96-24

Ljubljana, dne 20. oktobra 1997.

dr. Lojze Marinček l. r.
Minister
za znanost in tehnologijo

3553.

Na podlagi 6. člena zakona o standardizaciji (Uradni list RS, št. 1/95) in 99. člena zakona o upravi (Uradni list RS, št. 67/94, 20/95 – odl. US RS in 29/95) izdaja minister za znanost in tehnologijo

ODREDBO

o homologiranju avtoplaščev za cestna motorna vozila in njihove priklopnike (št. 30.02)

1 SPLOŠNO

1.1 Avtoplašči za cestna motorna vozila in njihove priklopnike morajo biti homologirani v skladu s to odredbo.

2 PODROČJE UPORABE

2.1 Ta odredba se nanaša na nove avtoplašče za osebna vozila in njihove priklopnike. Ne velja za avtoplašče, ki so izdelani za hitrosti, večje od 240 km/h.

3 ZAHTEVE

3.1 Mere avtoplaščev

3.1.1 Širina preseka avtoplašča

3.1.1.1 Širina preseka je opredeljena s formulo:

$$S = S_1 + K(A \cdot A_1)$$

kjer je:

S širina preseka (v mm), merjena na merilnem platišču

S₁ nazivna širina preseka (v mm), kot je skladno s

predpisi označena na boku avtoplašča

A širina (v mm) merilnega platišča po navedbi proizvajalca

A₁ širina (v mm) teoretičnega platišča;

A₁ je enaka S₁, pomnoženi z vrednostjo x po navedbi proizvajalca; za K se vstavi vrednost 0,4.

3.1.1.2 Za tiste tipe avtoplaščev, za katere je oznaka navedena v prvem stolpcu preglednice dodatka 5 pravilnika ECE R 30.02, pa velja tista širina preseka, ki je navedena v preglednici za posamezni avtoplašč.

3.1.2 Zunanji premer avtoplašča

3.1.2.1 Zunanji premer avtoplašča je določen s formulo:

$$D = d + 2H$$

kjer je

D zunanji premer (v mm)

d konstanta po točki 2.18.1.3 pravilnika ECE R 30.02 (v mm)

H nazivna višina preseka avtoplašča (v mm), $H = 0,01 S_1 \cdot R_a$,

S₁ nazivna širina preseka avtoplašča (v mm)

R_a presečno razmerje avtoplašča (višina/širina), kot je označeno na boku avtoplašča

3.1.2.2 Za tiste tipe avtoplaščev, za katere je oznaka navedena v prvem stolpcu preglednice dodatka 5 pravilnika ECE R 30.02, pa velja tisti zunanji premer, ki je naveden v preglednici za posamezni avtoplašč.

3.1.3 Postopek merjenja avtoplašča

3.1.3.1 Glavne mere avtoplašča je treba izmeriti po postopku, predpisanem v dodatku 6 pravilnika ECE R 30.02.

3.1.4 Predpisi za širino preseka avtoplašča

3.1.4.1 Skupna širina avtoplašča je lahko manjša od širine preseka avtoplašča, določene po postopku iz točke 3.1.1.

3.1.4.2 Skupna širina avtoplašča lahko presega širino preseka avtoplašča, določeno po postopku iz točke 3.1.1, za:

3.1.4.2.1 6% pri diagonalnih avtoplaščih

3.1.4.2.2 4% pri radialnih avtoplaščih

3.1.4.2.3 pri avtoplaščih, ki so opremljeni z zaščitnim rebrom, se lahko te vrednosti, dobljene s temi odstopanji, presežejo za 8 mm

3.1.5 Predpisi za zunanji premer avtoplašča

Zunanji premer avtoplašča ne sme biti manjši oziroma večji od vrednosti D_{min} oziroma D_{max}, določenih s formulo:

$$D_{min} = d + (2H \cdot a)$$

$$D_{max} = d + (2H \cdot b)$$

3.1.5.1 Pri velikostih, ki so navedene v dodatku št. 5 pravilnika ECE R 30.02, velja:

$$H = 0,5 (D - d) \text{ (glej 3.1.2.1)}$$

3.1.5.2 za druge velikosti avtoplaščev, ki niso zajete v dodatku št. 5 ECE R 30.00, pa veljata vrednosti "d" in "H" po točki 3.1.2.1.

3.1.5.3 Koeficient "a" = 0,97,

koeficient "b" pa po preglednici:

	Radialni avtoplašči	Diagonalni avtoplašči
Normalni (cestni) avtoplašči	1,04	1,08

3.2 Preskus zmogljivosti (obremenitev/hitrost)

3.2.1 Na vsakem avtoplašču je treba opraviti preskus zmogljivosti po določilih dodatka št. 7 pravilnika ECE R 30.02.

3.2.2 Avtoplašč, ki po preskusu zmogljivosti ne kaže znakov odstopanja tekalne plasti, razslojevanja posameznih plasti, odstopanja korda, odletavanja delov dezena ali preloma tekstilnega ogrodja, je ta preskus uspešno prestal.

3.2.3 Zunanji premer avtoplašča, izmerjen šest ur po zaključku preskusa zmogljivosti, ne sme odstopati za več kot ± 3,5% od vrednosti, izmerjene pred preskusom.

3.3 Kazalec obrabe

3.3.1 Vsak avtoplašč mora imeti najmanj šest prečnih vrst kazalcev obrabe, ki so nameščeni v približno enakih razmikih v glavnih utorih tekalne površine. Ti kazalci obrabe morajo biti izvedeni tako, da jih ni mogoče zamenjati z mostički med rebri oziroma bloki tekalne površine.

3.3.2 Za avtoplašče, ki se montirajo na platišča z nazivnim premerom do vključno 12", so dovoljene samo štiri vrste kazalcev obrabe.

3.3.3 Kazalci obrabe morajo s točnostjo $-0,00$ mm do $+0,60$ mm pokazati, da so utori tekalne površine samo še 1,6 mm globoki.

3.3.4 Višina kazalcev obrabe se določa z razliko med oddaljenostjo tekalne površine od vrha kazalca obrabe in oddaljenostjo od dna utora.

4 PRESKUŠANJE AVTOPLAŠČEV

4.1 Preskušanje avtoplaščev po določenih te odredbe lahko opravi samo pooblaščen laboratorij v skladu z določili pravilnika ECE R 30.02. Ta pravilnik izhaja iz Sporazuma o prevzemu enotnih pogojev za homologacijo in za vzajemno priznavanje homologacije opreme in delov motornih vozil, ki je bil sprejet 20. marca 1958 v Ženevi. K temu sporazumu je z nasledstvenim sklepom pristopila tudi Republika Slovenija (Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 15/92).

4.2 Pravilnik ECE R 30.02 je mogoče dobiti v izvorniku (v angleškem jeziku) v Informacijskem centru Urada Republike Slovenije za standardizacijo in meroslovje v Ljubljani.

5 HOMOLOGACIJA AVTOPLAŠČEV

5.1 Homologacija avtoplaščev po določenih te odredbe in s tem v zvezi izdani dokumenti morajo biti izdelani v skladu s pravilnikom ECE R 30.02. Homologacijski organ v Republiki Sloveniji je Urad Republike Slovenije za standardizacijo in meroslovje.

6 POSTOPEK PREVERJANJA

6.1 Ustreznost vozil v skladu s to odredbo se preverja po postopku, ki ga predpisuje odredba o homologaciji vozil (Uradni list RS, št. 43/96).

7 VELJAVNOST

7.1 Z dnem uveljavitve te odredbe preneha veljati odredba o homologiranju avtoplaščev za cestna motorna vozila in njihove priklopnike (št. 30.02) – (Uradni list RS, št. 5/95).

7.2 Ta odredba začne veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

Št. 009-10/96-53

Ljubljana, dne 20. oktobra 1997.

dr. Lojze Marinček l. r.
Minister
za znanost in tehnologijo

3554.

Na podlagi 6. člena zakona o standardizaciji (Uradni list RS, št. 1/95) in 99. člena zakona o upravi (Uradni list RS, št. 67/94, 20/95 – odl. US RS in 29/95) izdaja minister za znanost in tehnologijo

ODREDBO

o homologiranju vozil za javni prevoz potnikov glede izvedbe nadgradnje (št. 36.03)

1 SPLOŠNO

1.1 Avtobusi, namenjeni za prevoz več kot 16 potnikov, morajo biti homologirani v skladu s to odredbo.

2 PODROČJE UPORABE

2.1 Predpisi te odredbe veljajo za konstruiranje in izvedbo nadgrajenih vozil za prevoz potnikov v javnem prometu, ki imajo poleg vozniškega več kot 16 sedežev ali stojišč in katerih največja širina je večja od 2,3 m. Veljajo za enonijska vozila v togi ali zgibni izvedbi.

2.2 Ta vozila se delijo v tri razrede:

2.2.1 Razred I: mestni avtobus; vozilo tega razreda ima sedeže in prostore za stoječe potnike.

2.2.2 Razred II: medkrajevni avtobus; vozilo tega razreda ima lahko tudi prostore za stoječe potnike, vendar samo v sredinskem prehodu.

2.2.3 Razred III: turistični avtobus (za dolge vožnje); vozilo tega razreda nima prostorov za stoječe potnike.

3 ZAHTEVE

3.1 Obremenitve

3.1.1 Razporeditev obremenitve vozila se določa na ravni in vodoravni podlagi v dveh stopnjah obremenitve:

3.1.1.1 neobremenjeno, po določenih točke 3.1.3 te odredbe, in

3.1.1.2 obremenjeno, po določenih točke 3.1.4 te odredbe.

3.1.2 Prednja os mora biti obremenjena z najmanj takim odstotkom skupne mase vozila, kot to določa naslednja tabela:

Razred	I	I	II	II	III	III
Stanje obremenitve togi						
neobremenjeno	20	20	25	20	25	20
obremenjeno	25	20	25	20	25	20

3.1.3 "Neobremenjeno" vozilo v smislu točke 3.1 in 3.3 te odredbe je prazno vozilo, pripravljeno za vožnjo (z 90% napolnjeno posodo za gorivo, z mazivom, hladilno tekočino, orodjem in rezervnim kolesom, če je vgrajeno), z dodatno maso 75 kg za voznika in po 75 kg za vsako spremljajočo službeno osebo, za katero je predviden poseben sedež. (MV) [kg].

3.1.4 "Obremenjeno" vozilo v smislu točke 3.1 te odredbe je neobremenjeno vozilo po točki 3.1.3 in dodatno:

– z maso Q na vsakem sedežu,

– s tolikšnim številom uteži z maso Q, ki ustreza dovoljenemu številu stoječih potnikov, enakomerno porazdeljenimi po površini S_1 , ki je namenjena za prevoz stoječih potnikov,

– z maso B, enakomerno porazdeljeno v prtljažnem prostoru, in

– če pride v poštev, z maso BX, enakomerno porazdeljeno po strešnem prtljažniku.

3.1.5 Vrednosti za Q so navedene v točki 3.3 te odredbe za posamezne razrede avtobusov.

3.1.6 Masa B v kg mora biti številčno enaka najmanj $100 \times V$ (prostornina prtljažnega prostora v m^3).

3.1.7 Masa BX mora ustrezati najmanj obremenitvi 75 kg/m^2 celotne površine strehe avtobusa, ki je namenjena za prevoz prtljage.

3.2 Območje, namenjeno potnikom

3.2.1 Skupna površina, ki je na razpolago potnikom, S_0 , se izračuna tako, da se od skupne površine poda avtobusa odštejejo:

3.2.1.1 površina vozniškega prostora,

3.2.1.2 površine stopnic pri vratih in površine vseh stopnic z globino, manjšo od 30 cm,

3.2.1.3 vse površine, nad katerimi znaša svetla višina, merjena od poda, manj kot 135 cm, pri tem pa se ne upošteva tistih delov, ki štrlijo v ta prostor skladno z določilom točke 3.7.8.6.3 te odredbe, in

3.2.1.4 površina vseh delov gibljivega dela zgibnega avtobusa, ki niso dostopni zaradi predelnih sten in/ali oprijemnega drogovja.

3.2.2 Površina S_1 , ki je namenjena stoječim potnikom (samo pri avtobusih razreda I in II, kjer je prevoz stoječih potnikov dovoljen), se izračuna tako, da se od površine S_0 odštejejo naslednje površine:

3.2.2.1 pri avtobusih razreda I in II:

3.2.2.1.1 površina vseh delov poda, kjer je naklon večji od 8%,

3.2.2.1.2 površina vseh predelov, ki stoječemu potniku niso dostopni, če so vsi sedeži zasedeni, z izjemo sklopnih sedežev,

3.2.2.1.3 površina vseh predelov, nad katerimi znaša svetla višina, merjena od poda, manj kot 190 cm, oziroma del sredinskega hodnika nad zadnjo osjo ali za njo in sosednjih delov, kjer je svetla višina manjša od 180 cm (oprijemno drogovje se tu ne upošteva),

3.2.2.1.4 področje pred navpično ravnino, ki poteka skozi sredino sedežne blazine voznikovega sedeža (v najbolj nazaj pomaknjeni legi) in srednjo točko zunanjega ogledala, ki je nameščeno na nasprotni strani vozila glede na voznikov sedež, in

3.2.2.1.5 območje 30 cm pred vsakim sedežem, razen pred sklopnim;

3.2.2.1.6 vsak del površine poda, ki ni izključen s točkami 3.2.2.1.1 do 3.2.2.1.5 te odredbe, na katerega ni mogoče položiti pravokotnika z merama 40 cm x 30 cm; in

3.2.2.1.7 pri vozilih razreda II, površina vseh predelov poda, ki niso del sredinskega hodnika.

3.3 Število potniških mest

3.3.1 V vozilu je treba predvideti število sedežev (P_s), ki niso sklopni sedeži, ki ustrezajo zahtevam iz točke 3.7.8 te odredbe. Pri avtobusih razreda I ali II mora biti število P_s enako najmanj številu kvadratnih metrov površine namenjene potnikom in posadki (S_0), zaokroženim navzdol na naslednjo celo vrednost; v primeru vozil razreda I, je to število lahko zmanjšano za 10% ($0,9 S_0$).

3.3.2 Skupno število potniških mest (N) se izračuna na naslednji način:

$$N \leq P_s + S_1/S_{sp} \text{ oziroma } N \leq (MT-MV-LV-RVX)/Q$$

pri čemer je:

P_s – število sedežev (točka 3.3.1 te odredbe);

S_1 – površina (m^2), namenjena stoječim potnikom (točka 3.2.2 te odredbe);

S_{sp} – potrebna površina za enega stoječega potnika (m^2);

MT – tehnično dovoljena skupna masa vozila (v kg);

MV – masa praznega vozila (točka 3.1.3 te odredbe) – (v kg);

L – specifična masa prtljage v prtljažnem prostoru (kg/m^3);

V – prostornina prtljažnega prostora (v m^3);

R – specifična masa prtljage na strehi (kg/m^2);

VX – površina strehe avtobusa, prirejena za prevoz prtljage (v m^2);

Q – masa (kg), ki se predvideva kot obremenitev na vsakem sedežu in prostoru za stoječega potnika, če obstaja (točka 3.3.2.2 te odredbe).

3.3.2.1 Pri avtobusih razreda III znaša $S = 0$

3.3.2.2 Vrednosti za Q , S_{sp} , L in R so za različne razrede avtobusov podane v naslednji tabeli:

Razred	Q (kg)	S_{sp} (m^2 /potnika) Potrebna površina za enega stoječega potnika	L (kg/m^3)	R (kg/m^2)
I**	68	0,125	100	75
II	71*	0,150	100	75
III	71*	ni stoječih potnikov	100	75

* vključno 3 kg ročne prtljage

** če se avtobus razreda II ali III homologira kot avtobus razreda I, se ne upošteva masa prtljage, ki se prevaža v tistih prtljažnih prostorih, ki so dostopni samo z zunanje strani

3.3.3 Pri izračunu po točki 3.3.2 te odredbe obremenitev posameznih osi ne sme biti večja od največjih tehnično dovoljenih vrednosti za te osi.

3.3.4 V notranjosti vozila v bližini vrat mora biti jasno viden napis, s črkami oziroma simboli višine najmanj 15 mv in številkami višine najmanj 25 mm, ki označuje:

3.3.4.1 število sedežev, za katero je vozilo predvideno (P_s) in

3.3.4.2 skupno število potnikov, za katero je vozilo predvideno (N).

3.4 Zaščita pred požarom

3.4.1 Motorni prostor

3.4.1.1 V motornem prostoru se ne smejo uporabljati lahko vnetljive snovi za dušenje zvoka, ki bi se lahko napojile z gorivom ali mazivom, razen če so prekrite z neprepustnim slojem.

3.4.1.2 S primernim oblikovanjem motornega prostora ali z namestitvijo iztočnih odprtin je treba poskrbeti, da se v motornem prostoru ne bi nabiralo gorivo ali mazivo.

3.4.1.3 Motorni prostor in vse druge vire toplote (npr. retarder, peči) razen toplovodnih naprav za gretje potniškega prostora, je treba ločiti od ostalega dela vozila z zaščitnim zaslonom iz materiala, odpornega proti vročini.

3.4.2 Odprtine za natakanje goriva

3.4.2.1 Odprtine za natakanje goriva so lahko dostopne samo z zunanje strani vozila.

3.4.2.2 Nalivno grlo posode za gorivo ne sme biti bližje odprtini vrat kot 50 cm, če se posoda za gorivo polni z bencinom, in 25 cm, če se posoda za gorivo polni z dieselskim gorivom. Ne sme se nahajati v potniškem prostoru ali prostoru za voznika in mora biti nameščeno tako, da pri natakanju gorivo ne more priti v stik z motorjem ali izpušno napravo.

3.4.2.3 Gorivo ne sme iztekati skozi pokrov posode za gorivo ali odprtine za odzračevanje, tudi če se posoda za gorivo zavrti za 180° okrog svoje vzdolžne osi. V tem primeru je rahlo puščanje goriva sicer dovoljeno, če ni večje od 30 g/min. Če je vozilo opremljeno z več med seboj povezanimi posodami za gorivo, mora tlak med preskusom ustrezati tlaku ob najbolj neugodni razporeditvi posod za gorivo.

3.4.2.4 Če se nalivno grlo posode za gorivo nahaja na boku vozila, pokrov v zaprti legi ne sme štrleti iznad okoliških delov karoserije.

3.4.2.5 Pokrov nalivnega grla mora biti izdelan tako, da ga ni mogoče nehote odpreti.

3.4.3 Posoda za gorivo

3.4.3.1 Vse posode za gorivo morajo biti dobro pritrjene. Noben del posode za gorivo se ne sme nahajati manj kot 60 cm od prednjega dela oziroma manj kot 30 cm od zadnjega roba vozila, da je posoda pri morebitnem čelnem trčenju zaščiten z nadgradnjo vozila.

3.4.3.2 Noben del posode za gorivo ne sme štrleti izven nadgradnje vozila.

3.4.3.3 Vse posode za gorivo je treba preskusiti z notranjim nadtlakom. Preskus se opravi na izgrajeni posodi za gorivo s serijskim nalivnim grlom in pokrovom. Posoda za gorivo se popolnoma napolni z vodo, vsi priključki, ki vodijo navzven, se zaprejo in skozi priključek za dovod goriva k motorju se povečuje tlak do vrednosti nadtlaka, ki ustreza dvojni višini obratovalnega nadtlaka, vendar najmanj 0,3 ba-

ra. Ta nadtlak je treba vzdrževati eno minuto. Med tem časom se ne sme pojaviti nobena razpoka v steni posode za gorivo niti puščanje vsebine. Trajne deformacije so dovoljene.

3.4.3.4 Posode za gorivo morajo biti odporne proti koroziji.

3.4.3.5 Vsak nadtlak v odnosu na obratovalni tlak se mora s pomočjo primernih naprav (odzračevalne odprtine, nadtladni ventili in podobno) takoj izravnati. Odzračevalne odprtine morajo biti izvedene tako, da je izključena vsaka nevarnost požara.

3.4.4 Naprava za oskrbo z gorivom

3.4.4.1 V prostoru za voznika oziroma potnike ne sme biti nameščen noben del, ki služi za oskrbo vozila z gorivom.

3.4.4.2 Napeljava za gorivo in vsi drugi deli naprave za dovod goriva v motor morajo biti nameščeni tako, da so v razumni meri zaščiteni.

3.4.4.3 Deli napeljave za gorivo ne smejo biti izpostavljeni čezmernim obremenitvam zaradi zvijanja, upogibanja ali nihanja nadgradnje vozila ali pa motorja.

3.4.4.4 Povezave gibljivih cevi s togimi deli naprave za oskrbo z gorivom morajo biti izvedene tako, da ob delovnih pogojih delovanja vozila ostanejo tesne kljub staranju, zvijanju, upogibanju in vibracijam karoserije ali motorja.

3.4.4.5 Gorivo, ki bi lahko iztekalo iz kateregakoli dela naprave za oskrbo z gorivom, mora prosto odtekati na tla (cestišče) in ne sme v nobenem primeru priti v stik z izpušno napravo.

3.4.5 Varnostno stikalo

Zaradi zmanjšanja nevarnosti požara po zaustavitvi vozila je treba namestiti posebno varnostno stikalo, ki mora imeti naslednje lastnosti:

3.4.5.1 nameščeno mora biti tako, da ga voznik lahko doseže s svojega sedeža;

3.4.5.2 biti mora razločno označeno in opremljeno z zaščitnim pokrovom ali neko podobno napravo, ki preprečuje nehoteno vključitev. V neposredni bližini stikala mora biti ploščica z jasnim navodilom za uporabo, npr. "Odstraniti pokrov in ročico potisniti navzdol! Uporabiti samo pri stoječem vozilu!".

3.4.5.3 Z vključitvijo stikala je treba doseči sočasno:

3.4.5.3.1 hitri odklop motorja;

3.4.5.3.2 aktiviranje glavnega stikala za odklop akumulatorjev, ki mora biti nameščeno čim bližje akumulatorjem in ki odklopi najmanj en pol akumulatorja od ostalega dela električne napeljave; to ne velja za tokokrog, ki napaja funkcijo po točki 3.4.5.3.3 te odredbe, in tokokroge ki so namenjeni za neprekinjeno delovanje tahografa in drugih naprav, katerih nenadni odklop bi lahko povzročil večjo nevarnost. Take naprave so npr.:

3.4.5.3.2.1 zasilna notranja razsvetljava,

3.4.5.3.2.2 odvzem toplote za dodatne grelne naprave,

3.4.5.3.2.3 centralno elektronsko zaklepanje vrat;

3.4.5.3.3 vklop varnostnih utripalk.

3.4.5.4 Poleg varnostnega stikala so lahko nameščene tudi druge naprave, ki opravljajo funkcije iz točke 3.4.5.3 te odredbe, vendar ne smejo vplivati na delovanje varnostnega stikala.

3.4.6 Električna oprema in kabli

3.4.6.1 Vsi kabli morajo biti dobro izolirani. Kabli in druga električna oprema morajo biti odporni proti vplivom temperature in vlage, ki so jim izpostavljeni. Posebno pozornost je treba posvetiti odpornosti proti temperaturam, olju in param v motornem prostoru.

3.4.6.2 Noben kabel ne sme biti izpostavljen močnejšemu toku od tistega, za katerega je bil predviden, ob upoštevanju najvišje temperature okolja in načina položitve.

3.4.6.3 Vsi tokokrogi morajo biti opremljeni z varovalkami ali prekinjevalci tokokrogov, razen kabla za polnjenje akumulatorja in kabla za maso ter tistih tokokrogov, ki napajajo zaganjalnik, vžig, žarilne svečke in napravo za zaustavitev motorja. Tokokrogi, ki napajajo naprave z majhno porabo

energije, so lahko varovani s skupno varovalko ali skupnim prekinjevalcem, če nazivni tok ne presega 16 A.

3.4.6.4 Vsi kabli morajo biti dobro zaščiteni in tako varno položeni, da se ne morejo poškodovati zaradi obrabe ali drgnjenja.

3.4.6.5 Če napetost v enem ali več tokokrogih vozila presega 100 V ef (kvadratna srednja vrednost), mora biti v neposrednem dosegu voznika nameščeno stikalo, s katerim je mogoče vse te tokokroge odklopiti od glavnega napajalnega tokokroga. Stikalo, ki nima električnega stika z maso, mora prekiniti vse pole. To stikalo ne sme prekiniti tokokrogov, ki napajajo zunanjo osvetlitev vozila.

3.4.6.6 Za osvetlitev notranjosti vozila morata biti predvidena najmanj dva tokokroga, pri čemer pa izpad enega tokokroga ne sme vplivati na drugega. Tokokrog, ki je namenjen izključno za napajanje osvetlitve vstopnih oziroma izstopnih vrat, se lahko šteje za enega takih tokokrogov.

3.4.7 Akumulatorji

3.4.7.1 Vsi akumulatorji morajo biti dostopni in dobro pritrjeni.

3.4.7.2 Akumulatorji morajo biti nameščeni izven prostora za voznika in potnike in na mestu, ki je dobro prezračevano z zunanje strani.

3.4.8 Gasilni aparati in oprema za prvo pomoč

3.4.8.1 V vozilu morajo biti predvideni prostori za enega ali več gasilnih aparatov. En gasilni aparat mora biti nameščen v neposredni bližini voznika. Prostor za gasilni aparat mora imeti najmanj naslednje mere: 600 x 200 x 200 mm. Dovoljeno je, da v ta prostor štrlijo tudi drugi deli, če je kljub temu v prostor mogoče postaviti gasilni aparat predpisane velikosti.

3.4.8.2 V vozilu morajo biti predvideni prostori za eno ali več omaric za prvo pomoč. Prostor za omarico prve pomoči mora imeti najmanj prostornino 7 dm³ in najmanjša mera sme znašati 80 mm.

3.4.9 Materiali

3.4.9.1 Uporaba gorljivih materialov v oddaljenosti manj kot 100 mm od izpušne cevi ni dopustna, razen če je tak material dobro zaščiten.

3.5 Izhodi

3.5.1 Število

3.5.1.1 Najmanjše število delovnih vrat v odvisnosti od števila potnikov in razreda avtobusa je:

Število potnikov	Razred I	Razred II	Razred III
17 – 45	1	1	1
46 – 70	2	1	1
70 – 100	3	2	1
> 100	4	3	1

3.5.1.2 V vsakem togem delu zgibnega avtobusa morajo biti najmanj ena delovna vrata, v prednjem delu zgibnega avtobusa razreda I pa najmanj dvoje delovnih vrat.

3.5.1.3 Vsako vozilo mora imeti najmanj dvoje vrat.

3.5.1.4 Po določilih tega predpisa se štejejo vrata, ki se odpirajo s tujo pomočjo, za izhod samo, če jih je mogoče, kadar je to potrebno, odpreti z roko po enkratnem aktiviranju naprave iz točke 3.5.5.1 te odredbe.

3.5.1.5 Najmanjše število izhodov v sili mora biti tako, da je skupno število izhodov:

Število potnikov	Število izhodov
17 – 30	4
31 – 45	5
45 – 60	6
61 – 75	7
76 – 90	8
več kot 90	9

Lopute v strehi lahko štejejo le kot eden od zgoraj omenjenih zasilnih izhodov.

3.5.1.6 Pri zgibnih avtobusih je treba pri določanju predvidenih izhodov upoštevati vsak togi del vozila kot samostojno vozilo. Število potnikov je treba določiti za vsak togi del posebej, prehod med obema deloma pa se ne sme šteti za izhod.

3.5.1.7 Če prostor za voznika ni povezan s prostorom za potnike, mora imeti dva izhoda, ki se ne smeta nahajati na isti strani vozila. Če je eden od teh izhodov okno, mora ustrezati predpisom za zasilni izhod v oknu iz točke 3.5.8 te odredbe.

3.5.1.8 Dvojna delovna vrata se štejejo za dvojne vrat, dvojno okno pa za dvojne zasilnih izhodov v oknu.

3.5.1.9 Lahko se predpiše, da mora biti poleg zasilnih vrat in zasilnih izhodov v oknu v avtobusih razreda II in III še en zasilni izhod skozi loputo v strehi. Zasilni izhodi skozi streho so lahko tudi v avtobusih razreda I, njihovo število mora biti naslednje:

Število potnikov	Število izhodov v strehi
50 ali manj	1
več kot 50	2

3.5.2 Razmestitev izhodov

3.5.2.1 Delovna vrata morajo biti na desni strani vozila in najmanj ena od teh vrat morajo biti v prednjem delu vozila.

3.5.2.2 Dvoje vrat mora biti med seboj toliko oddaljenih, da znaša razdalja med navpičnima osema obeh vrat najmanj 40% skupne dolžine vozila, merjeno vzporedno s srednjo vzdolžno osjo vozila. Če so ena od teh vrat dvojna vrata, se ta razdalja meri med najbolj oddaljenimi vrati.

3.5.2.3 Izhodi morajo biti tako razporejeni, da je število izhodov na vsaki strani vozila enako.

3.5.2.4 Najmanj en zasilni izhod se mora nahajati na prednji ali na zadnji strani vozila. Pri vozilih razreda I se šteje, da je ta pogoj izpolnjen, če je na strehi urejen zasilni izhod skozi loputo.

3.5.2.5 Izhodi, ki so na isti strani vozila, morajo biti enakomerno razporejeni po celotni dolžini vozila.

3.5.2.6 Namestitev vrat v zadnjo steno avtobusa je dovoljena, če to niso delovna vrata.

3.5.2.7 Če ima vozilo zasilne izhode skozi lopute na strehi, morajo biti le-ti razporejeni takole: če je samo en tak izhod, mora biti v srednji tretjini vozila, če sta dva, razdalja med njima ne sme biti manjša kot 2 m, merjeno med najbližje si ležečima robovoma odprtini, in to vzporedno z vzdolžno osjo vozila.

3.5.3 Najmanjše mere izhodov

3.5.3.1 Izhodi morajo imeti naslednje najmanjše mere (v cm):

		Razred I	Razred II	Razred III	Opombe
delovna vrata	odprtina	višina	180	165	165
		širina	enojna	vrata	65
zasilna vrata	odprtina	višina		125	
		širina	dvojna	vrata	120
zasilni izhod v oknu	površina odprtine (cm ²)		4000		v odprtino je treba včrtati pravokotnik 50 x 70 cm
zasilni izhod v oknu na zadnji steni*					v odprtino je treba včrtati pravokotnik z višino 35 in širino 155 cm, vogali so zaobljeni r = 25 cm
zasilna loputa v strehi	površina odprtine (cm ²)		4000		v odprtino je treba včrtati pravokotnik 50 x 70 cm

* Če proizvajalec ni predvidel zasilnega izhoda v oknu s predpisanimi merami.

3.5.4 Tehnični predpisi za vsa delovna vrata

3.5.4.1 Delovna vrata se morajo tako z notranje kot tudi z zunanje strani odpirati z lahkoto takrat, ko vozilo stoji (ni pa nujno med vožnjo). Ta predpis ne izključuje možnosti, da se vrata z zunanje strani zapahnejo, če jih je kljub temu mogoče odpreti z notranje strani.

3.5.4.2 Pri neobremenjenem vozilu, ki stoji na ravni podlagi, se naprava za odpiranje vrat z zunanje strani ne sme nahajati višje od 180 cm nad tlemi.

3.5.4.3 Enojna vrata z ročnim odpiranjem, ki se odpirajo navzven preko zunanjega obrisa karoserije, morajo biti s tečajji ali v vrtilcih tako obešena, da se v primeru, ko se v odprti legi pri vožnji vozila naprej zadenejo ob trden predmet, lahko zaprejo.

3.5.4.4 Če so vrata opremljena z zaskočno ključavnico, mora imeti ta dvojne zaskočne stopenj.

3.5.4.5 Na notranji strani vrat ne sme biti nobene priprave za pokrivanje stopnic, ko so vrata zaprta.

3.5.4.6 Če ni mogoč neposreden pregled, morajo biti nameščene optične ali druge naprave, ki omogočajo vozniku, da lahko s svojega sedeža opazi, če se potnik nahaja v neposredni bližini nesamodejnih vrat, in to znotraj ali zunaj vozila.

3.5.4.7 Vsaka vrata, ki se odpirajo navznoter, morajo biti izvedena tako, da pri svojem gibanju ne morejo poškodovati potnikov. Po potrebi morajo biti nameščene posebne varovalne naprave.

3.5.4.8 Če se delovna vrata nahajajo v bližini vrat toaletnega prostora ali vrat v nek drug notranji prostor, morajo biti zaščitena pred nehotenim odpiranjem. To pa ne velja, če se delovna vrata med vožnjo s hitrostjo, večjo od 5 km/h, samodejno zapahnejo.

3.5.5 Dodatne tehnične predpise za delovna vrata vsebujejo določila iz točk 5.6.5 in 5.6.6 pravilnika ECE 36.03.

3.5.7 Tehnični predpisi za zasilna vrata

3.5.7.1 Ko vozilo miruje, se morajo zasilna vrata z lahkoto odpirati tako z notranje kot tudi z zunanje strani. Ta predpis ne izključuje možnosti, da se vrata z zunanje strani zapahnejo, če jih je kljub temu s pomočjo normalnega mehanizma za odpiranje mogoče odpreti z notranje strani.

3.5.7.2 Zasilna vrata ne smejo biti izvedena niti kot vrata z odpiranjem s pomočjo tuje sile niti kot drsna vrata.

3.5.7.3 Pri neobremenjenem vozilu, ki stoji na ravni podlagi, se ročaj za odpiranje vrat z zunanje strani ne sme nahajati višje kot 180 cm nad tlemi.

3.5.7.4 Zasilna vrata, ki so pritrjena na tečajih v bočnih stenah vozila, morajo biti nasajena na prednjem delu vrat in se morajo odpirati navzven. Trakovi, verige ali druge priprave za omejevanje kota odpiranja vrat so dovoljeni, če ne preprečujejo, da se vrata odprejo za najmanj 100° in da ostanejo odprta v tej legi.

3.5.7.5 Če se zasilna vrata nahajajo v bližini vrat toaletnega prostora ali vrat v nek drug notranji prostor, morajo biti zaščitena pred nehotenim odpiranjem. To pa ne velja, če se zasilna vrata med vožnjo s hitrostjo, večjo od 5 km/h, samodejno zapahnejo.

3.5.7.6 Delovna vrata voznika se ne štejejo za zasilna vrata za potnike, če niso lahko dostopna in bi se morali potniki riniti med volanom in vozniškim sedežem, da bi jih dosegli.

3.5.7.7 Vsa zasilna vrata, ki niso dobro vidna z voznikovega sedeža, morajo biti opremljena z zvočno opozorilno napravo, ki opozarja voznika, če niso popolnoma zaprta. Ta naprava se ne sme izključiti s samim zapiranjem krila vrat, ampak samo z zaprtjem zapaha vrat.

3.5.8 Tehnični predpisi za zasilni izhod v oknu

3.5.8.1 Vsako okno, predvideno za zasilni izhod, ki je pritrjeno s tečaji, se mora odpirati navzven.

3.5.8.2 Vsako okno, predvideno za zasilni izhod:

3.5.8.2.1 se mora z lahkoto odpreti s primerno pripravo z notranje oziroma zunanje strani ali pa

3.5.8.2.2 mora biti izdelano iz varnostnega stekla, ki ga je mogoče lahko razbiti. To pomeni, da ne sme biti izdelano iz lepljenega stekla ali plastike.

3.5.8.3 Okna, predvidena za zasilni izhod, ki se dajo zapahnuti z zunanje strani, morajo biti izvedena tako, da jih je vedno mogoče odpreti z notranje strani.

3.5.8.4 Okno, predvideno za zasilni izhod, ki je opremljeno z vodoravnim šarnirjem na zgornji strani, mora imeti posebno pripravo, ki drži okno v odprti legi.

3.5.8.5 Razdalja med spodnjim robom okna, predvidena za zasilni izhod v bočni steni vozila, in podom vozila neposredno pod oknom ne sme biti pri oknu, ki je pritrjeno na tečajih, večja od 100 cm in ne manjša od 65 cm pri oknu s tečaji oziroma 50 cm pri oknu, ki je predvideno za razbitje.

Razdalja okna s tečaji je sicer lahko tudi zmanjšana na 50 cm, če je odprtina okna do višine 65 cm zavarovana z varnostno pripravo, ki preprečuje morebiten padec potnika iz vozila. V takem primeru mora imeti okno nad omenjeno varnostno pripravo najmanj take mere, kot jih zahteva točka 3.5.3.1 te odredbe.

3.5.8.6 Vsa okna, predvidena za zasilni izhod, ki so pritrjena s tečaji in ki niso dobro vidna z voznikovega sedeža, morajo biti opremljena z zvočno opozorilno napravo, ki opozarja voznika, kadar niso popolnoma zaprta. Ta naprava se ne sme izključiti s samim premikanjem okna, ampak samo z zaprtjem zapaha okna.

3.5.9 Tehnični predpisi za zasilni izhod v strešni loputi

3.5.9.1 Strešne lopute, predvidene za zasilni izhod, morajo biti tako nameščene, da dostop do njih ni oviran niti z notranje niti z zunanje strani. Lopute, ki so prirejene tako, da se izvržejo, morajo imeti učinkovito zaščito pred nehotenim odpiranjem.

3.5.9.2 Strešne lopute, predvidene za zasilni izhod, se morajo z lahkoto odpirati tako zunanje kot tudi z notranje strani. Ta predpis ne izključuje možnosti, da se lopute zaradi parkiranja vozila zapahnejo, če jih je kljub temu mogoče s pomočjo normalnega mehanizma za odpiranje odpreti z notranje strani.

3.5.10 Tehnični predpisi za zložljive stopnice

Če so na vozilu vgrajene zložljive stopnice, morajo ustrezati naslednjim pogojem:

3.5.10.1 Njihovo delovanje mora biti sinhronizirano z delovanjem ustreznih delovnih ali zasilnih vrat.

3.5.10.2 Pri zaprtih vratih ne sme noben del stopnice štrleti za več kot 10 mm iz obrisa okoliškega dela nadgradnje.

3.5.10.3 Pri odprtih vratih in iztegnjeni stopnici mora površina stopnice ustrezati zahtevam iz točke 3.6.7 te odredbe.

3.5.10.4 Pri iztegnjeni stopnici mora biti preprečeno premikanje vozila z mesta s pomočjo lastnega pogona.

3.5.10.5 Dokler se vozilo premika, ne sme biti mogoče premakniti zložljive stopnice v iztegnjeno lego. V primeru, da mehanizem za premikanje stopnice odpove, se mora stopnica sklopiti in ostati v taki legi. Tak primer ali pa poškodba same stopnice ne sme vplivati na normalno odpiranje vrat.

3.5.10.6 Če stoji potnik na iztegnjeni stopnici, ne sme biti mogoče zapreti vrat pri tej stopnici. Izpolnjevanje tega določila se preveri tako, da se na sredino iztegnjene stopnice postavi utež z maso 15 kg, kar ustreza teži majhnega otroka. Ta zahteva pa ne velja za vrata v neposrednem vidnem polju voznika.

3.5.10.7 Premikanje zložljive stopnice ne sme ogroziti potnikov ali oseb, ki stojijo na postaji.

3.5.10.8 Vsi naprej in nazaj usmerjeni vogali zložljive stopnice morajo biti zaokroženi s polmerom, ki ni manjši od 5 mm, vsi robovi pa morajo biti zaokroženi s polmerom najmanj 2,5 mm.

3.5.10.9 Pri odprtih vratih mora ostati zložljiva stopnica trdno v svoji iztegnjeni legi. Pri obremenitvi 136 kg na sredini enojne stopnice in 272 kg na sredini dvojne stopnice, ne sme biti upogib kateregakoli dela stopnice večji kot 10 mm.

3.5.11 Napisi

3.5.11.1 Vsak zasilni izhod mora biti z notranje in zunanje strani vozila označen z napisom: "Zasilni izhod".

3.5.11.2 Vse naprave za zasilno odpiranje delovnih vrat kot tudi za odpiranje zasilnih izhodov morajo biti označene z notranje in zunanje strani vozila s posebnim simbolom ali napisom.

3.5.11.3 Na vseh napravah za zasilno odpiranje izhodov ali v njihovi neposredni bližini mora biti jasno navodilo za uporabo.

3.5.11.4 Napisi iz točk od 3.5.11.1 do 3.5.11.3 te odredbe morajo biti v slovenskem jeziku.

3.6 Notranja oprema

3.6.1 Dostop do delovnih vrat (skica 1 dodatka št. 3 pravilnika ECE R 36.03)

3.6.1.1 Prazen prostor, ki se od stranske stene vozila, v kateri so nameščena delovna vrata, razteza v notranjost vozila, mora omogočati prost prehod preskusnega telesa z debelino 10 cm, širino 40 cm in višino 70 cm nad tlemi, na

katerega je postavljeno drugo preskusno telo z isto debelino, a s širino 55 cm in višino, ki ustreza predpisu za posamezen razred avtobusa. Dvodelno preskusno telo je treba med premikanjem iz izhodiščne položaja do točke, kjer se dotakne prve stopnice, držati vzporedno z odprtino vrat. Izhodiščno lego določa točka, kjer se proti notranjosti vozila obrnjena ploskev preskusnega telesa dotika tangente zunanje odprtine vrat. Nato je treba preskusno telo držati pravokotno na predvideno pot uporabnika prehoda (potnika).

3.6.1.2 Višina drugega dela preskusnega telesa je 110 cm za avtobuse razreda I, 95 cm za avtobuse razreda II in 85 cm za avtobuse razreda III. Alternativno se lahko uporabi vmesni kos trapezne oblike z višino 50 cm, ki predstavlja prehod širine spodnjega dela v zgornji del preskusnega telesa. Pri tem pa mora biti skupna višina zgornjega pravokotnega dela skupaj s trapeznim prehodnim delom 110 cm za vse razrede avtobusov.

3.6.1.3 Potem se dvodelno preskusno telo premakne za 30 cm iz svoje izhodiščne lege, držati ga je treba tako, da se dotika zgornje površine stopnice.

3.6.1.4 Valjasto preskusno telo (skica 3 dodatka št. 3 k pravilniku ECE R 36.03), ki služi za kontrolo prostega prostora prehoda, je treba premakniti iz prehoda v smeri verjetnega pomikanja izstopajočega potnika do lege, kjer njegova srednja os doseže zgornji rob zgornje stopnice, oziroma dokler se ravnina, ki poteka tangencialno na zgornji del valja, ne dotakne dvodelnega preskusnega telesa – odvisno od tega, kaj se zgodi prej – in nato držati v tej legi (skica 9 dodatka št. 3 k pravilniku ECE R 36.03).

3.6.1.5 Med valjastim preskusnim telesom v legi po točki 3.6.1.4 te odredbe in dvodelnim preskusnim telesom v legi po točki 3.6.1.3 te odredbe mora biti prazen prostor, katerega spodnja in zgornja meja sta naznačeni v skici 9 dodatka št. 3 k pravilniku ECE R 36.03. Ta prostor mora biti oblikovan tako, da dopušča prost prehod posebnega preskusnega telesa (v navpični legi), katerega debelina je največ 2 cm, zunanja oblika pa ustreza obrisu valjastega preskusnega telesa (točka 3.6.5.1 te odredbe). To posebno preskusno telo je treba premikati od zgornje lege, kjer se tangencialno dotika valjastega preskusnega telesa, v smeri verjetnega gibanja izstopajočega potnika, dokler se ne dotakne dvodelnega preskusnega telesa, ki stoji na spodnji stopnici. Spodnji del posebnega preskusnega telesa se mora pri tem gibati po namišljeni črti, ki povezuje zgornje robove vseh stopnic (skica 9 dodatka št. 3 k pravilniku ECE R 36.03).

3.6.1.6 Potreben prosti prostor za premikanje dvodelnega preskusnega telesa ne sme vključevati prostora, ki se nahaja 30 cm pred neobremenjeno sedežno blazino sedeža pa do najvišje točke blazine.

3.6.1.7 Preklopni sedeži morajo biti pri določanju tega prostora v položaju uporabe sedeža.

3.6.1.8 Za osebje namenjen preklopni sedež lahko v položaju uporabe zapre dostop do enih delovnih vrat, če:

3.6.1.8.1 je v vozilu samem in tudi v homologacijskem dokumentu jasno napisano, da je ta sedež namenjen izključno spremnemu osebju avtobusa;

3.6.1.8.2 se sedež, ko ni v uporabi, samodejno preklopi v lego, da so pogoji iz točke 3.6.1.1 ali 3.6.1.2 in točk od 3.6.1.3 do 3.6.1.5 te odredbe izpolnjeni;

3.6.1.8.3 ta vrata ne štejejo za predpisan izhod po določilih iz točke 3.5.1.5 te odredbe;

3.6.1.8.4 je sedež opremljen s samodejnim varnostnim pasom in

3.6.1.8.5 če noben del tega sedeža v položaju uporabe ali pa v sklopljenem položaju ne štrli preko navpične ravnine, ki poteka skozi srednjo točko sedežne blazine vozniškega sedeža v njegovi najbolj nazaj pomaknjeni legi in sredi-

no zunanje ogledala, nameščenega na bočni steni vozila, ki je nasprotna vozniškemu sedežu.

3.6.1.9 Ko vozilo stoji na ravni in vodoravni podlagi v normalnih pogojih za vožnjo, ne sme naklon poda in dostopnih prehodov presežati 5%.

3.6.1.10 Prehodi in dostopi morajo biti prekriti z nedrsečim materialom.

3.6.2 Dostop do zasilnih vrat (skica 2 dodatka št. 3 k pravilniku ECE R 36.02)

3.6.2.1 Prazen prostor med prehodom in odprtino zasilnih vrat mora omogočati premikanje preskusnega telesa v pokončni (navpični) legi. Preskusno telo sestavlja dvodelen valj, ki ima spodaj do višine 70 cm nad podom premer 30 cm, naprej do skupne višine 140 cm pa premer 55 cm.

3.6.2.2 Osnovna ploskev spodnjega valja mora ležati v projekciji zgornjega valja.

3.6.2.3 Če se vzdolž prehoda nahajajo preklopni sedeži, morajo biti pri preskusu ti v položaju uporabe.

3.6.3 Dostop do zasilnih izhodov v oknih

3.6.3.1 Skozi vsako okno, ki služi kot zasilni izhod, mora biti mogoče pomakniti preskusno telo, in sicer od sredinskega prehoda ven iz vozila.

3.6.3.2 Preskusno telo je treba premikati v smeri, ki bi jo v sili uporabil potnik v vozilu, ko bi hotel zapustiti vozilo. Preskusno telo je pri tem treba držati pravokotno na smer gibanja.

3.6.3.3 Kot preskusno telo se v tem primeru uporabi tanka plošča z merama 60 x 40 cm, katere vogali so zaokroženi s polmerom 20 cm. Pri zasilnem izhodu v zadnjem oknu pa ima preskusno telo lahko meri 140 x 35 cm, pri čemer so vogali zaokroženi s polmerom 17,5 cm.

3.6.4 Dostop do zasilnih izhodov skozi strešno loputo

3.6.4.1 Razen pri vozilih razreda I mora biti vsaj en zasilni izhod skozi strešno loputo tako nameščen, da se pri sekani štiristrana piramida na naklonom stranic 20° in višine 160 cm dotika sedeža ali neke druge podpore. Piramida mora biti v pokončni (navpični) legi in manjša površina se mora pri tem dotikati izhodne odprtine lopute. Podpore so lahko tudi zložljive ali premične, če jih je mogoče fiksirati v legi uporabe.

3.6.4.2 Če je debelina konstrukcije strehe večja od 15 cm, se mora manjša površina preskusne piramide dotikati odprtine zasilnega izhoda v višini zunanje površine strehe.

3.6.5 Prehodi (skica 3 dodatka št. 3 k pravilniku ECE R 36.02)

3.6.5.1 V vozilih za javni prevoz potnikov morajo biti prehodi tako dimenzionirani, da omogočajo prosto premikanje preskusnega telesa, ki ga sestavljata dva soosna valja, ki ju povezuje narobe obrnjen prisekani stožec z naslednjimi merami (v cm):

	Razred I	Razred II	Razred III
Premer spodnjega valja	45	35	30
Višina spodnjega valja	90	90	90
Premer zgornjega valja	55	55	45
Višina zgornjega valja	50	50	50
Skupna višina	190	190	190

Preskusno telo se med preskusom lahko dotika ročaje in zank na oprijemnem drogovju in jih lahko tudi premika.

3.6.5.2 Pri vozilih razreda I se lahko premer spodnjega valja zmanjša s 45 na 40 cm v tistem delu sredinskega prehoda, ki se nahaja:

3.6.5.2.1 za navpično prečno ravnino 1,5 m pred srednjo zadnjo osi in

3.6.5.2.2 za navpično prečno ravnino, ki poteka skozi zadnji rob odprtine zadnjih delovnih vrat.

3.6.5.3 Pri vozilih razreda III so lahko sedeži na eni ali obeh straneh prehoda bočno premični. V tem primeru se lahko širina prehoda zmanjša na mero, ki ustreza premeru spodnjega valja 22 cm, pod pogojem, da je vsak tak sedež opremljen z napravo, ki omogoča osebi, ki stoji v prehodu, da sama premakne sedež, tudi če je zaseden, nazaj v tako lego, da je svetla širina prehoda najmanj 30 cm.

3.6.5.4 Višina zgornjega valja se lahko zmanjša za 10 cm v tistem delu prehoda, ki se nahaja:

3.6.5.4.1 za navpično prečno ravnino 1,5 m pred srednjico zadnje osi in

3.6.5.4.2 za navpično prečno ravnino, ki poteka skozi zadnji rob odprtine zadnjih delovnih vrat.

3.6.5.5 Pri zgibnih avtobusih mora biti mogoče preskusno telo iz točke 3.6.5.1 te odredbe neovirano premikati skozi gibljivi del vozila. Noben del upogljive notranje obloge vozila, še posebej ne del meha, ne sme štrleti v prehod.

3.6.5.6 Vgradnja stopnic v sredinskem prehodu je dovoljena. Širina stopnice ne sme biti manjša od efektivne širine prehoda na zgornjem robu stopnice.

3.6.5.7 Zasilni sedeži, ki bi omogočali potnikom, da bi sedeli v prehodu, niso dovoljeni.

3.6.5.8 Bočno premični sedeži, ki v eni legi štrlijo v prehod, niso dovoljeni, razen v avtobusih razreda III, skladno s točko 3.6.5.3 te odredbe.

3.6.6 Naklon sredinskega prehoda

Naklon sredinskega prehoda ne sme prekoračiti naslednjih vrednosti:

3.6.6.1 v vzdolžni smeri:

3.6.6.1.1 8% pri avtobusih razreda I in II ali

3.6.6.1.2 12,5% pri avtobusih razreda III,

3.6.6.2 v prečni smeri 5% za vse razrede avtobusov.

3.6.7 Stopnice (skica 4 dodatka št. 3 k pravilniku ECE R 36.03)

3.6.7.1 Vrednosti za največjo višino in najmanjšo globino stopnic za potnike pri delovnih in zasilnih vratih in v samem vozilu so (cm):

		Razred I	Razred II	Razred III
Prva stopnica	največja višina	36 ¹⁾	40 ¹⁾²⁾	40 ¹⁾²⁾
	najmanjša globina	30		
Naslednje stopnice	največja višina	25 ³⁾	35	35
	najmanjša višina	12		
	najmanjša globina	20		

1) 70 cm pri zasilnih vratih.

2) 43 cm pri vozilu z izključno mehanskim vzmetenjem.

3) Pri vratih za zadnjo osjo je višina stopnice lahko 30 cm.

3.6.7.2 Višina stopnice se po določilih tega odstavka meri v sredini njene širine. Pri tem morajo proizvajalci vozil posebno pozornost posvetiti invalidnim in drugim osebam z oteženim gibanjem, tako da predvidijo kar najmanjšo možno višino stopnic.

3.6.7.3 Noben prehod iz poglobljenega sredinskega prehoda na površino s sedeži ne šteje kot stopnica. Višinska razlika med teme dvema površinama pa ne sme presegati 35 cm.

3.6.7.4 Višina prve stopnice nad cestiščem se meri pri neobremenjenem vozilu, pri čemer mora tlak zraka v avtopnevmatikah ustrezati zahtevam proizvajalca za tehnično dovoljeno skupno maso vozila.

3.6.7.5 Če je stopnic več kot ena, lahko prva stopnica sega 10 cm v površino navpične projekcije druge stopnice, pri navpični projekciji na naslednjo spodaj ležečo stopnico pa mora ostati prosta površina z globino najmanj 20 cm (skica 4 dodatka št. 3 k pravilniku ECE R 36.02). Pri tem morajo biti robovi stopnic izvedeni tako, da je možnost spotikanja potnikov kar najmanjša. Robovi stopnic morajo biti izvedeni v svetli kontrastni barvi.

3.6.7.6 Širina in oblika stopnic morata biti izbrani tako, da je pri enojnih vratih mogoče položiti na prvo stopnico pravokotnik z merama 40 x 30 cm, na vsako od ostalih stopnic pa pravokotnik z merama 40 x 20 cm, pri dvojnih vratih pa dva taka pravokotnika. Šteje se, da je ta pogoj izpolnjen, če je na stopnico mogoče položiti najmanj 95% površine pravokotnika. Pri dvojnih vratih mora vsaka polovica vrat izpolnjevati te pogoje.

3.6.7.7 Ko vozilo stoji na ravni in vodoravni podlagi v normalnih pogojih za vožnjo, ne sme naklon stopnice v nobeni smeri presegati 5%.

3.6.8 Potniški sedeži (vključno s sklopnimi sedeži) in prostor za sedeče potnike

3.6.8.1 Najmanjša širina sedeža (skica 5 dodatka št. 3 k pravilniku ECE R 36.03)

3.6.8.1.1 Najmanjša širina sedežne blazine, merjena od vzdolžne navpične ravnine, ki poteka skozi sredino sedeža, mora biti:

3.6.8.1.1.1 20 cm pri avtobusih razreda I in II in

3.6.8.1.1.2 22,5 cm pri avtobusih razreda III.

3.6.8.1.2 Najmanjša širina razpoložljivega prostora za vsak sedež, merjena od vzdolžne navpične ravnine, ki poteka skozi sredino sedeža v višini med 27 in 65 cm nad površino neobremenjene sedežne blazine, mora biti:

3.6.8.1.2.1 25 cm pri posameznih sedežih in

3.6.8.1.2.2 22,5 cm pri sedežni klopi za dva in več potnikov.

3.6.8.2 Najmanjša globina sedežne blazine (skica 7 dodatka št. 3 k pravilniku ECE R 36.03) mora biti:

3.6.8.2.1 35 cm pri avtobusih razreda I in

3.6.8.2.2 40 cm pri avtobusih razreda II in III.

3.6.8.3 Višina sedežne blazine (skica 6 dodatka št. 3 k pravilniku ECE R 36.02) neobremenjenega sedeža nad podom mora biti tako visoka, da znaša razdalja med podom in vodoravno ravnino, ki se dotika prednjega zgornjega roba sedežne blazine, od 40 do 50 cm. Ta višina pa se nad kolotekom in nad pokrovom motorja lahko zmanjša do 35 cm.

3.6.8.4 Razdalja med sedeži (skica 6 dodatka št. 3 k pravilniku ECE R 36.03)

3.6.8.4.1 Če so sedeži postavljeni v isto smer, mora biti vodoravna razdalja med prednjo stranjo naslona nekega sedeža in zadnjo stranjo naslona sedeža pred njim, merjena v višini nad zgornjo površino sedežne blazine in do višine 62 cm nad podom, najmanj:

Razred I 65 cm

Razred II 68 cm

Razred III 75 cm

3.6.8.4.2 Vse meritve je treba opraviti v navpični ravnini, ki poteka skozi središčno točko vsakega sedeža. Pri tem mora biti sedež neobremenjen.

3.6.8.4.3 Pri sedežih, ki so obrnjeni eden proti drugemu, mora biti razdalja med obema prednjima stranema naslonov, merjena preko najvišjih točk sedežnih blazin, najmanj 130 cm.

3.6.8.5 Prostor za sedeče potnike (skica 8 dodatka št. 3 k pravilniku ECE R 36.03)

3.6.8.5.1 Pred vsakim potniškim sedežem mora biti prazen prostor, katerega najmanjše mere prikazuje skica 8 dodatka št. 3 k pravilniku ECE R 36.03. V ta prostor lahko ob upoštevanju zahtev iz točke 3.6.8.4 te odredbe štrli naslon sedeža pred njim ali približno enako postavljena predelna stena. V tem prostoru se lahko nahajajo tudi noge sedeža, če je pri tem še dovolj prostora za noge potnika.

3.6.8.5.2 V tistem delu avtobusa, ki je najlažje dostopen, morata biti najmanj dva naprej ali nazaj obrnjena sedeža, posebej namenjena invalidnim potnikom, ki morata biti tudi ustrezno označena. Izvedena morata biti tako, da je pred njima dovolj prostora, in opremljena z oprijemali, ki olajšajo uporabo sedeža. Po možnosti naj bo s teh sedežev mogoča komunikacija z voznikom, skladno s točko 3.6.9 te odredbe.

3.6.8.6 Prostor nad sedeži

3.6.8.6.1 Nad vsakim sedežem mora biti najmanj 90 cm praznega prostora, merjeno od najvišje točke sedežne blazine. Ta prostor se mora raztezati preko celotne navpične projekcije sedežne površine in površine, predvidene za noge potnika.

3.6.8.6.2 V prostor nad površino iz točke 3.6.8.6.1 te odredbe sme štrleti samo:

3.6.8.6.2.1 naslon prednjega sedeža;

3.6.8.6.2.2 del konstrukcije avtobusa, če le-ta ne štrli izven trikotnika, katerega konica se nahaja na višini 65 cm nad podom avtobusa, 10 cm dolga osnovnica pa na robu zgornjega dela omenjenega prostora na tisti strani, ki je obrnjena k bočni steni vozila (skica 8 dodatka št. 3 k pravilniku ECE R 36.03);

3.6.8.6.2.3 kanal za napeljave (npr. ogrevanje), ki stoji na podu avtobusa in meji na bočno steno vozila, če njegov presek ne presegaš 200 cm² in ima širino največ 10 cm (skica 11 dodatka št. 3 k pravilniku ECE R 36.03);

3.6.8.6.2.4 zgornji del okna v svoji odprti legi (vključno s pritrđišči), če gre za okno, katerega zgornji del se da odpreti navznoter.

3.6.9 Sporazumevanje z voznikom

3.6.9.1 Pri avtobusih razreda I in II mora biti predvidena naprava, s katero lahko potniki sporočijo vozniku, naj vozilo ustavi.

3.6.9.2 Če je v vozilu predviden prostor za vozno osebo, ki nima neposredne povezave z voznikom oziroma potniškim prostorom, mora obstajati naprava za medsebojno sporazumevanje med voznikom in voznim osebjem.

3.6.10 Naprave za tople napitke in za kuhanje.

Naprave za tople napitke in za kuhanje morajo biti vgrajene oziroma zaščitene tako, da vroča pijača ali hrana pri močnem zaviranju ali vožnji v krivini ne more pljusniti na sedeče potnike.

3.6.11 Vrata notranjih prostorov

Vsa vrata v stranišče in druge notranje prostore:

3.6.11.1 morajo biti samozaskočna in ne smejo imeti priprav, ki bi jih držale odprta, če bi tako odprta vrata lahko ovirala dostop do zasilnega izhoda;

3.6.11.2 odprta ne smejo zakrivati ročaja ali naprave za odpiranje delovnih oziroma zasilnih vrat;

3.6.11.3 morajo v sili omogočiti odpiranje z zunanje strani prostora;

3.6.11.4 smejo dovoljevati zaklepanje z zunanje strani samo v primeru, da jih je vedno mogoče odpreti z notranje strani.

3.7 Notranja razsvetljava

3.7.1 Električna notranja razsvetljava mora biti predvidena za:

3.7.1.1 vse prostore za potnike in gibljivi prostor zgiba pri zgibnih avtobusih;

3.7.1.2 stopnice;

3.7.1.3 dostop do izhodov;

3.7.1.4 vse napise v notranjosti in naprave za odpiranje izhodov v notranjosti vozila in

3.7.1.5 vse prostore, kjer se nahajajo kakšne ovire.

3.8 Gibljivi srednji del zgibnih avtobusov

3.8.1 Gibljivi srednji del, ki povezuje med seboj toge dele zgibnega avtobusa, mora biti izveden tako, da omogoča vrtenje okoli navpične in okoli vodoravne osi. Ti dve osi se morata sekati v točki zgiba in biti pravokotni na smer vožnje avtobusa.

3.8.2 Če stoji neobremenjen, za vožnjo pripravljen zgibni avtobus na ravni in vodoravni površini, ne sme biti med podom obeh togih delov in podom gibljivega dela zgiba špranje, katere širina:

3.8.2.1 presega 1 cm, ko se vsa kolesa zgibnega avtobusa nahajajo v isti ravnini;

3.8.2.2 presega 2 cm, ko so kolesa osi, ki je zgibu najbližja, za 15 cm višje kot kolesa drugih osi.

3.8.3 Višinska razlika med podom togih delov vozila in podom gibljivega srednjega dela vozila ne sme biti večja kot:

3.8.3.1 2 cm pri pogojih iz točke 3.8.2.1 te odredbe in

3.8.3.2 3 cm pri pogojih iz točke 3.8.2.2 te odredbe.

3.8.4 Pri zgibnih avtobusih mora biti s pomočjo ločilnih sten ali oprijemnega drogovja preprečen dostop potnikov do tistih delov vozila:

– kjer je v podu špranja, ki je po točki 3.8.2 te odredbe nedopustna,

– kjer pod ne more nositi teže potnikov in

– kjer je premikanje gibljivih sten vozila nevarno za potnike.

3.9 Lastnosti vožnje v krivini

3.9.1 Vozilo mora biti sposobno voziti v obeh smereh v krogu s polmerom 12,5 m, ne da bi katerikoli zunanji del vozila pri tem štrlel iz tega kroga.

3.9.2 Ko se premikajo najbolj izpostavljene zunanje točke vozila po krožnici s polmerom 12,5 m, tako v eni kot tudi v drugi smeri, mora celotno vozilo ostati v kolobarju širine 7,2 m (skica A/B dodatka št. 4 k pravilniku ECE R 36.02).

3.9.3 Pri mirujočem vozilu, je treba na tla narisati črto, ki poteka tangencialno na zunanji bok vozila. Pri zgibnih vozilih je treba ob to črto postaviti oba toga dela vozila. Ko vozilo zapelje v krog s polmerom po točki 3.9.1 in 3.9.2 te odredbe zgoraj, se pri enojnih vozilih noben del vozila ne sme premakniti za več kot 0,8 m preko tangente (skica A dodatka št. 4 k pravilniku ECE R 36.03), pri zgibnih vozilih pa ne za več kot 1,2 m (skica B dodatka št. 4 k pravilniku ECE R 36.03).

3.9.4 Pri vozilu, katerega os je opremljena z razbremenilno napravo, morajo biti te zahteve izpolnjene v najbolj neugodni legi osi.

3.10 Smerna stabilnost zgibnih avtobusov

Ko zgibni avtobus vozi naravnost, se morata srednji vzdolžni navpični ravnini obeh togih delov vozila medsebojno ujemati in tvoriti eno samo neprekinjeno ravnino.

3.11 Oprijemno drogovje in ročaji

3.11.1 Splošni predpisi

3.11.1.1 Oprijemno drogovje in ročaji morajo biti dovolj trdni.

3.11.1.2 Izvedeni in vgrajeni morajo biti tako, da niso nevarni potnikom.

3.11.1.3 Presek oprijemnega drogovja in ročajev mora biti tak, da jih potnik lahko prime in trdno drži. Nobena mera ne sme biti manjša od 2 cm in ne večja od 4,5 cm, z izjemo ročajev na vratih in sedežih kot tudi v prehodih v avtobusih razreda II in III. V tem primeru je najmanjša dovoljena mera oprijemnega droga 1,5 cm, če druge mere znašajo najmanj 2,5 cm.

3.11.1.4 Prazen prostor med ročajem in sosednjim togim delom karoserije mora biti najmanj 4 cm. Pri ročajih, ki so nameščeni na vratih ali na sedežih oziroma na dostopih v vozilih razreda II ali III, je dovoljena najmanjša oddaljenost 3,5 cm.

3.11.1.5 Površina oprijemnega drogovja in ročajev ne sme drseti ter mora barvno izstopati.

3.11.2 Oprijemno drogovje in ročaji za stoječe potnike v avtobusih razreda II in III

3.11.2.1 Za vsak del poda vozila, ki je skladno s točko 3.2.2 te odredbe namenjen stoječim potnikom, mora biti na voljo dovolj oprijemnega drogovja in ročajev. Šteje se, da je ta pogoj izpolnjen, če se pri vsakem mogočem položaju preskusne priprave (po dodatku št. 5 pravilnika ECE 36.03) nahajata v dosegu roke najmanj dva ročaja ali droga. V ta namen lahko štejejo tudi gibljivi ročaji v obliki visečih zank, če so ustrezno pritrjeni. Preskusno pripravo je pri tem mogoče poljubno obračati okoli njene navpične osi.

3.11.2.2 Pri preskusu po točki 3.11.2.1 te odredbe se lahko upoštevajo samo tisto oprijemno drogovje in tisti ročaji, ki se nahajajo najmanj 80 cm in največ 190 cm nad podom vozila.

3.11.2.3 Za vsak prostor, ki ga lahko zavzame stoječ potnik, mora biti najmanj eno od obeh potrebnih oprijemal na višini, ki ni večja od 150 cm nad podom.

3.11.2.4 Prostori, ki jih lahko zavzamejo stoječi potniki in ki niso s sedeži ločeni od sten vozila, morajo biti opremljeni z vodoravnimi oprijemnimi drogovji, ki potekajo vzporedno s stenami vozila na višini med 80 in 150 cm.

3.11.3 Oprijemni drogovji in ročaji za delovna vrata

3.11.3.1 Odprtine vrat morajo biti na obeh straneh opremljene z ročaji in/ali oprijemnimi drogovji. Pri dvojnih vratih se šteje, da je ta pogoj izpolnjen, če obstaja sredinski ročaj ali oprijemni drog.

3.11.3.2 Oprijemni drogovji in/ali ročaji na delovnih vratih morajo biti tako nameščeni, da jih potnik, ki stoji na cestišču v neposredni bližini avtobusa ali na katerikoli stopnici, lahko prime. Oprijemne točke morajo biti na višini med 80 in 100 cm nad tlemi in merjeno vodoravno:

– oddaljene od zunanega roba prve stopnice največ 40 cm proti notranjosti vozila v primeru, da potnik stoji na cestišču, oziroma

– v primeru, da potnik stoji na neki stopnici, ne odmaknjene od zunanega roba te stopnice navzven in oddaljene od istega roba te stopnice proti notranjosti vozila za največ 60 cm.

3.11.4 Oprijemno drogovje in ročaji za invalidne potnike

Oprijemno drogovje in ročaji med delovnimi vrati in sedeži za invalidne potnike, opisani v točki 3.6.8.5.2 te odredbe, morajo biti izvedeni tako, da kar najbolj ustrezajo zahtevam potnikov, katerim so namenjeni.

3.12 Varovalne priprave pri stopnicah

Na mestih, kjer obstaja nevarnost, da bi ob močnem zaviranju sedeči potniki lahko padli naprej v stopnišče, mora biti nameščena varovalna priprava. Ta mora biti visoka naj-

manj 80 cm, merjeno od poda, na katerem počivajo noge potnika, in se mora raztezati od stene vozila proti notranjosti, in to najmanj 10 cm preko vzdolžne simetrale sedeža, na katerem sedi potnik, oziroma do najbolj notranjega roba stopnice, če je ta razdalja manjša od prej opisane.

3.13 Mreže za prtljago, zaščita voznika

Voznik mora biti zaščiten pred prtljago, ki bi lahko pri močnem zaviranju padla iz mrež za prtljago.

3.14 Pokrovi v podu vozila

Pokrovi v podu vozila morajo biti pritrjeni in zavarovani tako, da jih brez orodja ali ključev ni mogoče odpreti. Naprave za njihovo dviganje oziroma zavarovanje ne smejo štrleti iz ravnine poda za več kot 8 mm. Štrleči robovi morajo biti zaobljeni.

4 PRESKUŠANJE VOZIL GLEDE IZVEDBE NADGRADNJE

4.1 Preskušanje vozil glede izvedbe nadgradnje po določilih te odredbe lahko opravi samo pooblaščen laboratorij v skladu z določili pravilnika ECE R 36.03. Ta pravilnik izhaja iz sporazuma o prevzemu enotnih pogojev za homologacijo in za vzajemno priznavanje homologacije opreme in delov motornih vozil, ki je bil sprejet 20. marca 1958 v Ženevi. K temu sporazumu je z nasledstvenim sklepom pristopila tudi Republika Slovenija (Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 15/92).

4.2 Pravilnik ECE R 36.03 je mogoče dobiti v izvorniku (v angleškem jeziku) v Informacijskem centru Urada Republike Slovenije za standardizacijo in meroslovje v Ljubljani.

5 HOMOLOGACIJA VOZIL GLEDE IZVEDBE NADGRADNJE

5.1 Homologacija vozil glede izvedbe nadgradnje po določilih te odredbe in s tem v zvezi izdani dokumenti morajo biti izdelani v skladu s pravilnikom ECE R 36.03. Homologacijski organ v Republiki Sloveniji je Urad Republike Slovenije za standardizacijo in meroslovje.

6 POSTOPEK PREVERJANJA

6.1 Ustreznost vozil v skladu s to odredbo se preverja po postopku, ki ga predpisuje odredba o homologaciji vozil (Uradni list RS, št. 43/96).

7 VELJAVNOST

7.1 Z uveljavitvijo te odredbe preneha veljati odredba o homologiranju vozil za javni prevoz potnikov glede izvedbe nadgradnje (št. 36.02) – (Uradni list RS, št. 55/96)

7.2 Ta odredba začne veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu RS.

7.2.1 Ta odredba se začne uporabljati 1. oktobra 1998 za nove tipe vozil,

7.2.2 za vozila homologirana pred tem datumom pa 1. oktobra 1999 za nova vozila in 1. oktobra 2001 za rabljena.

Št. 009-010/96-41

Ljubljana, dne 20. oktobra 1997.

dr. Lojze Marinček l. r.
Minister
za znanost in tehnologijo

3555.

Na podlagi 6. člena zakona o standardizaciji (Uradni list RS, št. 1/95) in 99. člena zakona o upravi (Uradni list RS, št. 67/94, 20/95 – odl. US RS in 29/95) izdaja minister za znanost in tehnologijo

ODREDBO**o homologiranju varnostnih sedežev za otroke v motornih vozilih (št. 44.03)****1 SPLOŠNO**

1.1 Varnostni sedeži za zavarovanje otrok v motornih vozilih morajo biti homologirani v skladu s to odredbo.

2 PODROČJE UPORABE

2.1 Ta odredba velja za varnostne sedeže za zavarovanje otrok, ki so prirejeni za namestitev v motorna vozila z najmanj dvema kolesi in ki niso namenjeni uporabi na zlozljivih sedežih in na sedežih, ki so obrnjeni pravokotno na vzdolžno ravnino vozila.

3 ZAHTEVE**3.1 Razvrstitev varnostnih sedežev za otroke****3.1.1 Razvrstitev po razredih:**

3.1.1.1 Razred 0 za otroke, katerih telesna teža ne presega 10 kg.

3.1.1.2 Razred 0+ za otroke, katerih telesna teža ne presega 13 kg.

3.1.1.3 Razred I za otroke s telesno težo od 9 do 18 kg.

3.1.1.4 Razred II za otroke s telesno težo od 15 do 25 kg.

3.1.1.5 Razred III za otroke s telesno težo od 22 do 36 kg.

3.1.2 Razvrstitev po kategorijah:

3.1.2.1 Univerzalni – otroški sedeži za uporabo v vseh tipih vozil.

3.1.2.2 Delno univerzalni – otroški sedeži za uporabo v določenih tipih vozil.

3.1.2.3 Poluniverzalni – otroški sedeži za uporabo v določenih tipih vozil.

3.1.2.4 Specialni – otroški sedeži za uporabo samo v določenem vozilu s posebnim sistemom pritrditve, ki ga je predvidel proizvajalec vozila, ali vgrajeni v samem vozilu.

3.2 Lega in pritrditev v vozilu

3.2.1 Univerzalni, delno univerzalni in poluniverzalni otroški sedeži se lahko uporabljajo na prednjih in zadnjih sedežih vozila, če so pritrdjeni skladno z navodili proizvajalca.

3.2.2 Univerzalni in delno univerzalni otroški sedeži morajo biti pritrdjeni v vozilu z varnostnimi pasovi za odrasle, ki morajo ustrezati predpisom pravilnikov ECE R 16 in ECE R 14.

3.2.3 Poluniverzalni otroški sedeži morajo biti pritrdjeni na konstrukcijo vozila s pomočjo v pravilniku ECE R 14 predvidenih spodnjih pritrdišč in dodatnih pritrdišč, ki morajo ustrezati zahtevam dodatka št. 11 k pravilniku ECE R 44.03.

3.2.4 Specialni otroški sedeži za določeno vozilo morajo biti pritrdjeni s pomočjo pritrdilnih elementov, ki jih je v ta namen predvidel proizvajalec vozila ali pa proizvajalec otroškega sedeža.

3.2.5 Pri otroških varnostnih pasovih oziroma pritrdilnih pasovih otroških sedežev, pri katerih se uporabljajo pritrdišča, na katera so pritrdjeni varnostni pasovi za odrasle, mora tehnična služba preveriti:

– ali dejanska razporeditev pritrdišč ustreza tisti razporeditvi, ki je bila homologirana po pravilniku ECE R 14, oziroma je njej enakovredna;

– ali učinkovita uporaba enega od obeh sistemov ne ovira drugega;

– ali zaponke sistema za odrasle ni mogoče zamenjati z zaponko dodatnega sistema.

Za otroške sedeže, pri katerih se uporabljajo opore oziroma dodatne naprave, ki so pritrdjene na pritrdišča, homologirane po pravilniku ECE R 14, in ki s tem postavljajo

dejansko razporeditev pritrdišč izven področja veljavnosti pravilnika ECE R 14, veljajo naslednja pravila:

Taki otroški sedeži so lahko homologirani samo kot poluniverzalni ali specialni otroški sedeži.

Tehnična služba mora za opore in pritrditve pri homologaciji upoštevati zahteve dodatka št. 11 pravilnika ECE R 44.02.

Opore morajo biti tudi dinamično preskušene.

Dejanska razporeditev in učinkovitost pritrdišč za odrasle, s pomočjo katerih je opora pritrdjena, ne smeta biti okrnjeni.

3.2.6 Sedežne blazine za izravnavo višine morajo biti pritrdjene z varnostnimi pasovi za odrasle oziroma s posebnimi vezmi.

3.2.7 Proizvajalec otroškega sedeža mora pisno izjaviti, da toksičnost vseh materialov, iz katerih je sedež izdelan in so dosegljivi otroku, ki je privezan v sedežu, ustreza predpisom standarda CEN "Varnost igrač" – 3. del, junij 1982. Veljavnost teh navedb preverja tehnična služba po svoji presoji. Določila te točke ne veljajo za otroške sedeže razredov II in III.

3.2.8 Proizvajalec otroškega sedeža mora pisno izjaviti, da vnetljivost vseh materialov, iz katerih je sedež izdelan, ustreza predpisom "ECE Združene resolucije R.E.3" – dokument TRANS/SC1/WP29/78 točka 1.42. Veljavnost teh navedb preverja tehnična služba po svoji presoji.

3.3 Lastnosti**3.3.1 Otroški sedež mora biti izdelan tako:**

3.3.1.1 da v vsaki svoji predvideni legi zagotavlja potrebno varnost;

3.3.1.2 da je mogoče otroka preprosto in hitro posaditi v sedež oziroma ga vzeti iz njega. Pri otroškem sedežu z varnostnim pasom H ali Y brez navijalca mora biti mogoče pri postopku, predpisanem v točki 7.2.1.4 pravilnika ECE R 44.03, vse ramenske in medenične varnostne pasove medsebojno premikati. V tem primeru je lahko otroški sedež opremljen z dvema ali več veznimi deli;

3.3.1.3 da je mogoče otroški sedež postaviti poševno brez ponovne nastavitve veznih pasov. Za tako postavitve je potreben dodaten poseg z roko;

3.3.1.4 da otroški sedež razredov 0, 0+ ali I otroka drži v taki legi, da je zagotovljena njegova varnost tudi takrat, ko spi.

3.3.2 Pri vseh otroških sedežih razredov I, II in III, ki imajo "medenični pas" mora konstrukcija sedeža zagotavljati, da v primeru obremenitve "medenični pas" res poteka preko medenice.

3.3.3 Vsi pasovi otroškega sedeža morajo biti nameščeni tako, da pri normalni rabi ne ogrožajo niti ne ovirajo uporabnika.

Razmik med ramenskimi pasovi v bližini vratu mora biti najmanj tako širok, kot je vrat ustrezne preskusne lutke.

3.3.4 Celoten sistem ne sme povzročiti prekomernega pritiska na občutljive dele telesa otroka (trebuh, spodnji del telesa itd.). Sistem mora biti izveden tako, da pri trku vozila ne pride do pritiska na teme glave otroka.

3.3.4.1 Pasovi "Y" so dovoljeni samo pri tistih otroških sedežih, ki so obrnjeni nazaj.

3.3.5 Otroški sedež mora biti izveden in pritrdjen tako:

3.3.5.1 da je nevarnost poškodbe otroka ali drugih potnikov v vozilu zaradi ostrih robov oziroma štrlečih delov čim manjša;

3.3.5.2 da nima ostrih robov oziroma štrlečih delov, ki bi lahko poškodovali prevleko sedeža v vozilu ali obleko potnika;

3.3.5.3 da dodatne vztrajnostne sile pri trku ne delujejo na občutljive dele otrokovega telesa (trebuh, spodnji del telesa itd.).

3.3.5.4 da togi deli otroškega sedeža na tistih delih, kjer se dotikajo varnostnih pasov, nimajo ostrih delov, ki bi lahko prerezali pasove.

3.3.6 Vsi snemljivi deli, namenjeni pritrjevanju oziroma snemanju posameznih elementov otroškega sedeža, morajo biti izvedeni tako, da je nevarnost zamenjave oziroma napačne uporabe kar najmanjša. Če so na voljo naprave za zapiranje varnostnih pasov za odrasle, ki se uporabljajo za pritrditev otroškega sedeža, morajo biti le-te trdno nameščene na njem. Otroški sedeži oziroma varnostne naprave za posebne zahteve, ki so namenjeni otrokom s posebnimi potrebami, imajo lahko tudi dodatne dele. Pogoj je le, da teh delov ni mogoče napačno pritrditi in da je v primeru nesreče reševalnemu osebju takoj jasno, kako je treba te elemente odpeti.

3.3.7 Če ima otroški sedež razredov I, II in kombinacije I in II hrbtni naslon, mora notranja višina tega naslona, izmerjena na način, kot ga določa dodatek št. 12 pravilnika ECE R 44.02, znašati najmanj 500 mm.

3.3.8 Dovoljena je uporaba samo takih navijalcev, ki so opremljeni s samodejno zaporo.

3.3.9 Otroški sedeži razreda I morajo biti izdelani tako, da otrok, ki sedi v takem sedežu, ne more z lahkoto razrahljati tistega dela, ki drži spodnji del trupa. Vsi deli, ki služijo temu namenu, morajo biti na sedež trdno pritrjeni.

3.3.10 Otroški sedež je lahko izveden za uporabo v več kot enem razredu pod pogojem, da ustreza zahtevam vsakega od teh razredov.

3.3.11 Če je otroški sedež opremljen z navijalcem pasu, mora le-ta ustrezati zahtevam iz točke 7.2.3 pravilnika ECE R 44.03.

3.3.12 Pri uporabi sedežnih blazin (za izravnavo višin) je treba preveriti, da se varnostni pasovi za odrasle lahko prosto premikajo skozi pritrdilne odprtine otroških sedežev. To velja še posebej pri tistih sedežnih blazinah, ki se uporabljajo na prednjih sedežih vozila, kjer je lahko ročica za premikanje sedeža relativno dolga in toga. Trdno nameščena zaponka ne sme potekati skozi pritrdilne elemente sedežne blazine in ne sme biti dovoljeno, da bi pas nalegal drugače, kot je pri preskusu.

4 PRESKUŠANJE OTROŠKEGA SEDEŽA

4.1 Preskušanje otroškega sedeža v smislu te odredbe lahko opravi samo pooblaščen laboratorij v skladu z določili pravilnika ECE R 44.03. Ta pravilnik izhaja iz sporazuma o prevzemu enotnih pogojev za homologacijo in za vzajemno priznavanje homologacije opreme in delov motornih vozil, ki je bil sprejet 20. marca 1958 v Ženevi. K temu sporazumu je z nasledstvenim sklepom pristopila tudi Republika Slovenija (Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 15/92).

4.2 Pravilnik ECE R 44.03 je mogoče dobiti v izvorniku (v angleškem jeziku) v Informacijskem centru Urada Republike Slovenije za standardizacijo in meroslovje v Ljubljani.

5 HOMOLOGACIJA OTROŠKEGA SEDEŽA

5.1 Homologacija otroškega sedeža v smislu te odredbe in s tem v zvezi izdani dokumenti morajo biti izdelani v skladu s pravilnikom ECE R 44.03. Homologacijski organ v Republiki Sloveniji je Urad Republike Slovenije za standardizacijo in meroslovje.

6 POSTOPEK PREVERJANJA

6.1 Ustreznost otroškega sedeža v skladu s to odredbo se preverja s pomočjo homologacijske oznake, ki mora biti na njem.

7 VELJAVNOST

7.1 Z uveljavitvijo te odredbe preneha veljati odredba o homologiranju varnostnih sedežev za otroke v motornih vozilih (št. 44.02) – (Uradni list RS, št. 15/96). Homologacije izdane po odredbi št. 44.02 ostanejo v veljavi še do 1. oktobra 1998.

7.2 Ta odredba velja od 1. januarja 1998 dalje.

Št. 009-10/96-54

Ljubljana, dne 20. oktobra 1997.

dr. Lojze Marinček l. r.
Minister
za znanost in tehnologijo

3556.

Na podlagi 6. člena zakona o standardizaciji (Uradni list RS, št. 1/95) in 99. člena zakona o upravi (Uradni list RS, št. 67/94, 20/95 – odl. US RS in 29/95) izdaja minister za znanost in tehnologijo

ODREDBO

o homologiranju cestnih vozil glede na namestitev svetlobne opreme (št. 48.01)

1. SPLOŠNO

1.1 Vozila kategorij* M, N in O morajo biti homologirana v skladu s to odredbo.

2. PODROČJE UPORABE

2.1 Ta odredba se nanaša na namestitev svetlobne opreme na cestna motorna vozila, z nadgradnjo ali brez nje, z najmanj štirimi kolesi in konstrukcijsko določeno hitrostjo, večjo od 25 km/h, kot tudi na njihove priklopnike. Izjema so tirna vozila, kmetijski in gozdarski traktorji in delovni stroji.

3. ZAHTEVE

3.1 Splošne zahteve

3.1.1 Naprave za osvetljevanje in dajanje svetlobnih signalov morajo biti vgrajene oziroma nameščene tako, da pri normalni rabi in kljub morebitnim vibracijam, katerim so izpostavljene, ne spremenijo s to odredbo predpisanih lastnosti in da ostane tudi vozilo skladno z določili te odredbe. Predvsem se ne smejo nenamerno spremeniti nastavitve žarometov in drugih svetilk.

3.1.2 Žarometi za dolgi in kratki svetlobni pramen in žarometi za meglo morajo biti vgrajeni tako, da jih je mogoče na preprost način pravilno nastaviti.

3.1.3 Za vse naprave za dajanje svetlobnih signalov, tudi tiste, ki so nameščene na bočnih straneh vozila, velja, da mora biti po vgradnji na vozilo referenčna os svetilke vzporedna s podlago, na kateri vozilo stoji. Za bočne odsevnik mora biti ta os pravokotna na navpično ravnino, ki poteka skozi vzdolžno os vozila, pri vseh drugih napravah za dajanje svetlobnih signalov pa mora biti vzporedna z njo. Dovoljeno odstopanje je $\pm 3^\circ$ v vseh smereh. Če je proizvajalec svetlobne naprave predpisal posebne zahteve za vgradnjo, jih je treba dosledno upoštevati.

3.1.4 Če ni posebej predpisano drugače, je treba višino in usmeritev svetilk preverjati na neobremenjenem vozilu, ki stoji na ravni vodoravni površini, pod pogoji normalne rabe vozila (motor vozila deluje, priklopno vozilo priključeno na vlečno vozilo)

* Klasifikacija vozil po pravilnikih ECE je bila objavljena v prilogi št. 1 k odredbi o homologaciji vozil (Uradni list RS, št. 43/96)

3.1.5 Če ni posebej predpisano drugače, morajo biti svetilke istega para

3.1.5.1 nameščene simetrično glede na vzdolžno os vozila (ta ocena se opravi glede na zunanjo geometrično obliko svetilke in ne glede na svetlečo površino svetilke);

3.1.5.2 nameščene medsebojno simetrično glede na vzdolžno os vozila; ta zahteva ne zadeva notranje strukture svetilk;

3.1.5.3 ustrezati istim kolorimetričnim predpisom in

3.1.5.4 imeti približno enake fotometrične lastnosti.

3.1.6 Pri vozilih z nesimetrično zunanjo obliko je treba ta določila čimbolj upoštevati.

3.1.7 Svetilke z različnimi funkcijami so lahko samostojne, združene, kombinirane ali integrirane, vendar le, če vsaka svetilka ustreza vsem zahtevam glede barve, položaja, usmeritve, geometrične vidnosti, električne vezave in drugih zahtev (če obstajajo), ki zanjo veljajo.

(Samostojne svetilke so tiste, ki imajo ločene leče, ločene izvore svetlobe in ločena ohišja.

Združene svetilke imajo ločene leče in ločene izvore svetlobe, a skupno ohišje.

Kombinirane svetilke imajo ločene leče, a skupen izvor svetlobe in skupno ohišje.

Integrirane svetilke imajo ločene izvore svetlobe – lahko tudi skupen izvor svetlobe, ki deluje na različne načine, v celoti ali delno skupne leče in skupno ohišje.)

3.1.8 Največja višina svetilke nad cestiščem se meri do najvišje točke, najmanjša višina pa do najnižje točke navidezne površine v smeri referenčne osi. (Pojem navidezne površine je definiran v točki 2.10 pravilnika ECE R 48.01).

Pri žarometih za kratki svetlobni pramen se najmanjša višina od tal meri do najnižje točke dejanskega izstopa svetlobe iz optičnega sistema (reflektor, leča, projekcijska leča), neodvisno od uporabe.

Kjer višina (največja in najmanjša) od tal nedvomno ustreza zahtevam te odredbe, ni treba določati točnih robov posameznih površin.

Položaj svetilke glede širine se določa od tistega roba navidezne površine v smeri referenčne osi, ki je najbolj oddaljen od navpične srednje vzdolžne ravnine vozila, ko se določa skupna širina, in od notranjih robov navidezne površine v smeri referenčne osi, ko se določa razdalja med svetilkama.

Kjer položaj, kar zadeva širino, nedvomno ustreza zahtevam te odredbe, ni treba določati točnih robov posameznih površin.

3.1.9 Če ni posebej predpisano drugače, ne sme nobena svetilka oddajati utripajoče svetlobe, razen smernih svetilk in varnostnih utripalk.

3.1.10 Nobena svetilka ne sme oddajati rdeče svetlobe, ki bi bila vidna s prednje strani in bi lahko povzročila zмотo,

in nobena svetilka (razen žaromet za vzvratno vožnjo) ne sme oddajati bele svetlobe, ki bi bila vidna z zadnje strani in bi lahko povzročila zмотo. Pri tem se ne upoštevajo svetilke, nameščene v notranjosti vozila. V primeru dvoma je treba izpolnjevanje teh zahtev preveriti skladno z dodatkom št. 4 pravilnika ECE R 48.01 (preverjanje se opravi na višini med 1 in 2,2 m nad tlemi).

3.1.11 Električna vezava mora biti izvedena tako, da se prednje in zadnje pozicijske svetilke, gabaritne svetilke (če so vgrajene), bočne svetilke (če so vgrajene) in svetilke za osvetlitev registrske tablice hkrati vključijo (izključijo). Ta pogoj pa ne velja, če se prednje in zadnje pozicijske svetilke kot tudi bočne svetilke, kombinirane ali integrirane z omejenimi svetilkami, uporabljajo kot parkirne svetilke.

3.1.12 Električna vezava mora biti izvedena tako, da je mogoče vključiti žaromete za dolgi oziroma kratki svetlobni pramen kot tudi žaromete za meglo oziroma zadnje svetilke za meglo šele potem, ko so vključene že svetilke iz točke 3.1.11 te odredbe. To ne velja za žaromete za dolgi oziroma kratki svetlobni pramen, kadar se uporabljajo za dajanje svetlobnih signalov, ki sestojijo iz kratkih svetlobnih bliskov.

3.1.13 Kontrolne svetilke

Vsako "kontrolno vključitve", ki jo predpisuje ta odredba, je mogoče nadomestiti s "kontrolno delovanja".

3.1.14 Skrite svetilke

3.1.14.1 Skrivanje svetilk ni dovoljeno, razen žarometov za dolgi oziroma kratki svetlobni pramen ter žarometov za meglo, ki so lahko skriti, kadar niso vključeni.

3.1.14.2 V primeru okvare naprave za skrivanje žaromete mora skriti žaromet, ki se nahaja v delovni legi, v tej legi tudi ostati oziroma mora biti mogoče postaviti žaromet v delovno lego brez uporabe orodja.

3.1.14.3 Skriti žaromet mora biti mogoče postaviti v delovno lego in ga vključiti z eno in isto napravo, seveda pa mora biti mogoče s to napravo žaromet samo postaviti v delovno lego, ne pa tudi vključiti. Pri združenih žarometih za dolgi in kratki svetlobni pramen je taka naprava potrebna samo za žaromet za kratki svetlobni pramen.

3.1.14.4 Prekinitev premikanja skritega žaromete ne sme biti mogoča samovoljno z vozniskega sedeža, dokler žaromet ni dosegel svoje končne – delovne lege. Če obstaja nevarnost, da bi vključeni žarometi med premikanjem zaslepili druge udeležence v prometu, ne sme biti mogoče vključiti žarometov, dokler ne dosežejo svoje končne lege.

3.1.14.6 Skriti žaromet mora doseči svojo delovno lego v času treh sekund po vklopu (pri temperaturah naprave med -30°C in $+50^{\circ}\text{C}$).

3.1.15 Barva svetlobe, ki jo oddajajo v tej odredbi navedene svetilke in odsevniki, je naslednja:

– žaromet za dolgi svetlobni pramen	bela
– žaromet za kratki svetlobni pramen	bela
– žaromet za meglo	bela ali rumena
– žaromet za vzvratno vožnjo	bela
– smerna svetilka	oranžno rumena
– varnostne utripalke	oranžno rumena
– zavorna svetilka	rdeča
– svetilka zadnje registrske tablice	bela
– prednja pozicijska svetilka	bela
– zadnja pozicijska svetilka	rdeča
– zadnja meglenka	rdeča
– parkirna svetilka	bela spredaj, rdeča zadaj in oranžno rumena, če je parkirna svetilka integrirana v bočno smerno svetilko ali bočno svetilko

– bočna svetilka	oranžno rumena; skrajna zadnja bočna svetilka je lahko tudi rdeča, če je združena, kombinirana ali integrirana z zadnjo pozicijsko ali gabaritno svetilko, zavorno svetilko, zadnjo meglenko ali je združena oziroma ima del svetleče površine skupen z zadnjim odsevnikom.
– gabaritna svetilka	bela spredaj, rdeča zadaj
– svetilka za dnevno vožnjo	bela
– zadnji odsevnik – ne trikotni	rdeča
– zadnji odsevnik – trikotni	rdeča
– prednji odsevnik – ne trikotni	ustrezna vpadni svetlobi
– bočni odsevnik – ne trikotni	oranžna, skrajni zadnji bočni odsevnik je lahko tudi rdeč, če je združen oziroma ima del svoje svetleče površine skupen z zadnjo pozicijsko ali gabaritno svetilko, zadnjo meglenko, zavorno svetilko ali skrajno zadnjo bočno svetilko.

3.1.16 Število svetilk

Na vozilu mora biti nameščenih toliko svetilk, kot je to predpisano v točkah 3.2.1 do 3.2.19 te odredbe. Vozila so lahko opremljena tudi z dodatnimi svetilkami, ki so potrebne za opravljanje določene dejavnosti.

3.1.17 Svetilke so lahko pritrjene tudi na posamezne gibljive dele vozila, razen v primerih, opisanih v točkah 3.1.18, 3.1.19 in 3.1.21 te odredbe.

3.1.18 Zadnje pozicijske svetilke, zadnje smerne svetilke in zadnji odsevniki, tako trikotni kot tudi ne trikotni, ne smejo biti pritrjeni na gibljive dele vozila, razen če te svetilke v vseh mogočih fiksiranih legah gibljivih delov, na katere so pritrjene, ustrezajo zahtevam za položaj, geometrijsko vidnost in fotometrične lastnosti, predpisanim za te svetilke.

Če se zahteve iz gornjega odstavka dosegajo z namestitvijo dveh svetilk, označenih z "D" (točka 2.16.1 pravilnika ECE R 48.01), je dovolj, da samo ena od obeh ustreza zgoraj opisanim zahtevam.

3.1.19 Na vozilu ne sme biti nobenega gibljivega dela s svetlobno signalno napravo ali brez nje, ki bi v katerikoli fiksirani legi prekrival več kot 50% navidezne površine prednjih ali zadnjih pozicijskih svetilk, prednjih ali zadnjih smernih svetilk in odsevnikov, gledano v referenčni osi posamezne naprave.

Če to ni izvedljivo:

3.1.19.1 mora posebna opomba na homologacijskem dokumentu opozoriti administrativne organe drugih držav, ki uporabljajo pravilnik ECE R 48.01, da je na tem vozilu lahko v določenih primerih več kot 50% navidezne površine, gledano v smeri referenčne osi, prekrite z nekim gibljivim delom vozila;

3.1.19.2 mora biti v vozilu posebno opozorilo za voznika, da mora v določenih legah posameznih gibljivih delov vozila opozoriti druge udeležence v prometu o prisotnosti vozila z drugimi sredstvi; npr. z varnostnim trikotnikom ali drugimi predpisanimi sredstvi.

3.1.20 Če so gibljivi deli vozila v legi, drugačni od normalne (ko je vozilo pripravljeno za vožnjo), naprave, vgrajene nanje, ne smejo prekomerno motiti drugih udeležencev v prometu.

3.1.21 Če je svetilka pritrjena na neki gibljivi del vozila in je ta del v svoji normalni legi, se mora pri tem svetilka vedno postaviti v položaj, kot ga je predvidel proizvajalec skladno z zahtevami te odredbe. Pri žarometih za kratki svetlobni pramen in žarometih za megle se šteje, da so te zahteve izpolnjene, če se gibljivi del desetkrat premakne in vrne nazaj v svojo normalno lego, pri tem pa nobena meritev kota naklona svetilke ne odstopa za več kot 0,15% od pouprečne vrednosti vseh desetih meritev.

Če pa je ta vrednost presežena, je treba limite, določene v točki 3.2.6.1.1 te odredbe, prilagoditi tem odstopanjem in zmanjšati dovoljene stopnje naklonov pri preverjanju vozila

glede na nastavitve žarometov v odvisnosti od obremenitve vozila.

3.1.22 Z izjemo odsevnikov se šteje, da neka svetilka kljub temu, da ima homologacijsko oznako, ni prisotna na vozilu, če je ni mogoče usposobiti za delovanje samo z vstavitvijo žarnice na žarilno nitko.

3.2 Posebne zahteve

3.2.1 Žaromet za dolgi svetlobni pramen

3.2.1.1 Prisotnost

Obvezna na motornih vozilih, prepovedana na priklopnih vozilih.

3.2.1.2 Število

Dva ali štiri.

Če je vozilo opremljeno s štirimi skritimi žarometi, je vgradnja dveh dodatnih žarometov dovoljena samo zaradi dajanja svetlobnih signalov podnevi. Ti signali lahko sestojijo iz kratkih svetlobnih bliskov.

3.2.1.3 Shema vgradnje

Ni posebnega predpisa.

3.2.1.4 Razporeditev

3.2.1.4.1 Po širini:

Ni posebnega predpisa.

3.2.1.4.2 Po višini:

Ni posebnega predpisa.

3.2.1.4.3 Po dolžini:

Spredaj na vozilu in tako nameščeni, da njihova svetloba ne more motiti voznika neposredno ali posredno prek ogledal ali drugih odbojnih površin.

3.2.1.4 Geometrijska vidnost

Vidnost svetleče površine, vključno z vidnostjo v predelih, ki niso osvetljeni v smeri opazovanja, mora biti zagotovljena v stožčastem prostoru, ki ga omejujejo tvornice, ki potekajo skozi zunanji rob svetleče površine in tvorijo kot najmanj 5 stopinj proti referenčni osi žarometu.

Izvor kotov geometrijske vidnosti je zunanji rob projekcije svetleče površine na prečno ravnino, ki poteka tangencialno na najbolj sprednjo točko leče žarometu.

3.2.1.6 Usmeritev

Naprej.

Ločeno od naprav za pravilno nastavljanje žarometov. Če sta na vozilo vgrajena dva para žarometov za dolgi svetlobni pramen, je lahko en par, ki daje samo dolgi svetlobni pramen, vrtljiv v odvisnosti od kota zasuka volana. Os vrtenja mora biti približno navpična.

3.2.1.7 Električna vezava

3.2.1.7.1 Žarometi za dolgi svetlobni pramen se lahko vključijo samo hkrati ali v parih. Pri preklopu s kratkega na dolgi svetlobni pramen se mora vključiti najmanj en par žarometov za dolgi svetlobni pramen. Pri preklopu z dolgega na kratki svetlobni pramen pa se morajo vsi dolgi svetlobni prameni izključiti hkrati.

3.2.1.7.2 Žarometi za kratki svetlobni pramen so lahko vključeni hkrati z žarometi za dolgi svetlobni pramen.

3.2.1.7.3 Kjer so vgrajeni skriti žarometi, mora njihova dvignjena (delovna) lega preprečevati hkratno delovanje dodatnih žarometov, namenjenih dajanju svetlobnih signalov podnevi (glej točko 3.1.12).

3.2.1.8 Kontrola vključitve

Obvezna.

3.2.1.9 Druge zahteve

3.2.1.9.1 Največja svetilnost vseh žarometov za dolgi svetlobni pramen, ki se lahko vključijo hkrati, ne sme presežati 225.000 cd, kar ustreza referenčni vrednosti 75.

3.2.1.9.2 Ta največja svetilnost se določi s seštevanjem lastnih referenčnih oznak posameznih žarometov. Referenčno oznako "10" je treba dati vsakemu žarometu, označenemu z "R" ali "CR".

3.2.2. Žaromet za kratki svetlobni pramen

3.2.2.1 Prisotnost

Obvezna na motornih vozilih, prepovedano na priklopnih vozilih.

3.2.2.2 Število

Dva.

3.2.2.3 Shema vgradnje

Ni posebnega predpisa.

3.2.2.4 Razporeditev

3.2.2.4.1 Po širini:

Od navpične vzdolžne srednje ravnine vozila najbolj oddaljeni del navidezne površine žarometa v smeri referenčne osi ne sme biti več kot 400 mm oddaljen od skrajnega zunanega roba vozila (po širini).

Razdalja med notranjimi robovi navidezni površin v smeri referenčnih osi para žarometov ne sme biti manjša od 600 mm.

Ta razdalja se lahko zmanjša na 400 mm, če je skupna širina vozila manjša od 1.300 mm.

3.2.2.4.2 Po višini:

Najmanj 500 mm, največ 1.200 mm od tal.

3.2.2.4.3 Po dolžini:

Sprejeto na vozilu. Šteje se, da je ta pogoj izpolnjen, če njihova svetloba ne more motiti voznika neposredno ali posredno prek ogledal ali drugih odbojnih površin.

3.2.2.5 Geometrijska vidnost

Opredeljena je s kotom α v navpični smeri in kotom β v vodoravni smeri. Ti koti se merijo od referenčne osi žarometov.

$\alpha = 15^\circ$ navzgor in 10° navzdol,

$\beta = 45^\circ$ navzven in 10° navznoter.

Ker svetilnost, predpisana za žaromete za kratki svetlobni pramen, ne pokriva celotnega geometrijskega vidnega polja, je v preostalem delu za potrebe homologacijskega postopka zadostna minimalna svetilnost 1 cd. Razni deli vozila v bližini žarometov ne smejo povzročati učinkov, ki bi motili druge udeležence v prometu.

3.2.2.6 Usmeritev

Naprej.

3.2.2.6.1 Usmeritev v navpični smeri

3.2.2.6.1.1 Osnovni naklon kratkega svetlobnega pramena v neobremenjenem stanju vozila z eno osebo za volanom mora proizvajalec določiti s točnostjo 0,1%. To osnovno nastavitve mora proizvajalec vozila označiti s simbolom, predpisanim v dodatku št. 7 pravilnika ECE R 48.01 jasno in neizbrisno na vozilu v neposredni bližini žarometov ali pa tipske tablice.

Vrednosti osnovnega naklona so definirane v točki 3.2.2.6.1.2 te odredbe.

3.2.2.6.1.2 Naklon svetlobnega pramena (meja svetlotemno) žarometov za kratek svetlobni pramen v navpični smeri,

merjen pod statičnimi pogoji skladno z dodatkom št. 5 pravilnika ECE R 48.01, mora ostati med naslednjimi mejnimi vrednostmi, osnovni naklon pa mora imeti naslednjo vrednost (v odvisnosti od višine, izražene v metrih, spodnjega roba navidezne površine žarometov v smeri referenčne osi):

$h < 0,8$

mejne vrednosti: med -0,5% in -2,5%

osnovna nastavitve: med -1,0% in -1,5%

$0,8 \leq h \leq 1,0$

mejne vrednosti: med -0,5% in -2,5%

osnovna nastavitve: med -1,0% in -1,5%

ali po želji proizvajalca

mejne vrednosti: med -1,0% in -3,0%

osnovna nastavitve: med -1,5% in -2,0%

Prijava vozila na homologacijo mora v takem primeru vsebovati podatek, katero različico je treba upoštevati.

$h > 1,0$

mejne vrednosti: med -1,0% in -3,0%

osnovna nastavitve: med -1,5% in -2,0%

3.2.2.6.2 Naprava za nastavitve naklona žarometov

3.2.2.6.2.1 V primeru, da je za doseganje zahtev iz točk 3.2.2.6.1.1 in 3.2.2.6.1.2 te odredbe potrebna posebna naprava za nastavitve naklona žarometov, mora biti ta naprava samodejna.

3.2.2.6.2.2 Dovoljene so tudi ročne naprave za nastavljanje žarometov (stopenjske ali brezstopenjske), če imajo označeno posebno lego, v kateri je mogoče žaromete z običajnimi nastavnimi vijaki ali podobnimi sredstvi nastaviti v osnovno lego, kot je predpisano v točki 3.2.2.6.1.1 te odredbe.

Te ročne naprave za nastavljanje morajo biti nastavljene tako, da je mogoče z njimi upravljati z vozniškega sedeža.

Brezstopenjske naprave za nastavljanje žarometov morajo imeti oznake, ki označujejo stopnje obremenitve, ki zahtevajo nastavljanje kratkega pramena žarometov.

Število stopenj pri stopenjskih napravah za nastavljanje žarometov mora biti takšno, da pri vseh stanjih obremenitve vozila zagotavlja skladnost z vrednostmi, predpisanimi v točki 3.2.2.6.1.2 te odredbe, predpisanimi v dodatku št. 5 pravilnika ECE R 48.01.

Tudi pri teh napravah morajo biti jasno označene stopnje obremenitve po dodatku št. 5 pravilnika ECE R 48.01, ki zahtevajo nastavljanje žarometov. Te oznake morajo biti v bližini naprave za nastavljanje žarometov. (Glej dodatek št. 8 pravilnika ECE R 48.01)

3.2.2.6.2.3 Ob okvari naprave, opisane v točkah 3.2.2.6.2.1 in 3.2.2.6.2.2 te odredbe, svetlobni pramen ne sme zavzeti take lege, pri kateri bi bil naklon svetlobnega pramena manjši, kot je bil v trenutku nastanka okvare.

3.2.2.6.3 Merilni postopek

3.2.2.6.3.1 Po nastavitvi osnovnega naklona je treba meriti navpični naklon kratkega svetlobnega pramena, izražen v odstotkih, pri statičnih pogojih, in to v vseh pogojih obremenitve, kot jih določa dodatek št. 5 pravilnika ECE R 48.01.

3.2.2.6.3.2 Merjenje spreminjanja kota naklona kratkega svetlobnega pramena v odvisnosti od obremenitve mora biti izvedeno po postopku iz dodatka št. 6 pravilnika ECE R 48.01.

3.2.2.7 Električna vezava

Stikalo za preklop z dolgega na kratki svetlobni pramen mora izključiti vse žaromete za dolgi svetlobni pramen hkrati.

Kratki svetlobni pramen lahko ostane vključen tudi, ko je vključen dolgi svetlobni pramen.

Pri žarometu za kratki svetlobni pramen z izvorom svetlobe, ki deluje po principu praznjenja v plinu skladno s

pravilnikom ECE R 98, mora ostati izvor svetlobe prižgan tudi takrat, ko sveti dolgi svetlobni pramen.

3.2.2.8 Kontrola vključitve

Dovoljena.

3.2.2.9 Druge zahteve

Zahteve točke 3.1.5.2 te odredbe ne veljajo za žaromete za kratki svetlobni pramen.

Žarometi za kratki svetlobni pramen ne smejo biti vrtljivi v odvisnosti od kota zasuka volana.

Žarometi za kratki svetlobni pramen z izvorom svetlobe, ki deluje po principu praznjenja v plinu, so lahko dovoljeni samo, če je vgrajena naprava za čiščenje žarometov, ki je skladna s pravilnikom ECE R 45. (Uporaba mehanskega sistema za čiščenje žarometov ni dovoljena, če so leče žarometov plastične, označene s "PL".) Poleg tega se v primeru vgradnje takih žarometov ne uporablja točka 3.2.2.6.2.2 te odredbe.

3.2.3 Žaromet za meglo

3.2.3.1 Prisotnost

Dovoljena na motornih vozilih, prepovedana na priklopnih vozilih.

3.2.3.2 Število

Dva.

3.2.3.3 Shema vgradnje

Ni posebnega predpisa.

3.2.3.4 Razporeditev

3.2.3.4.1 Po širini:

Točka navidezne površine v smeri referenčne osi, ki je najbolj oddaljena od srednje vzdolžne navpične ravnine vozila, ne sme biti oddaljena več kot 400 mm od skrajnega zunanega roba vozila (po širini).

3.2.3.4.2 Po višini:

Najmanj 250 mm nad tlemi. Nobena točka navidezne površine v smeri referenčne osi ne sme biti višja, kot je najvišja točka navidezne površine v smeri referenčne osi žaromet za kratki svetlobni pramen.

3.2.3.4.3 Po dolžini:

Spredaj na vozilu; šteje se, da je ta pogoj izpolnjen, če njihova svetloba ne more motiti voznika neposredno ali posredno prek ogledal ali drugih odbojnih površin.

3.2.3.5 Geometrijska vidnost

Opređeljena je s kotom α v navpični smeri in kotom β v vodoravni smeri. Ti koti se merijo od referenčne osi žarometu.

$\alpha = 5^\circ$ navzgor in 5° navzdol,

$\beta = 45^\circ$ navzven in 10° navznoter.

3.2.3.6 Usmeritev

Naprej.

Usmeritev žarometov za meglo se ne sme spreminjati v odvisnosti od kota zasuka volana.

Žarometi za meglo ne smejo motiti in slepiti nasproti vozečih voznikov in drugih udeležencev v prometu.

3.2.3.7 Električna vezava

Vklop oziroma izklop žarometov za meglo mora biti mogoč neodvisno od žarometov za dolgi oziroma za kratki svetlobni pramen in obratno.

3.2.3.8 Kontrola vključitve

Dovoljena.

3.2.3.9 Druge zahteve

Jih ni.

3.2.4 Žaromet za vzvratno vožnjo

3.2.4.1 Prisotnost

Obvezna na motornih vozilih, dovoljena na priklopnih vozilih.

3.2.4.2 Število

En ali dva.

3.2.4.3 Shema vgradnje

Ni posebnega predpisa.

3.2.4.4 Razporeditev

3.2.4.4.1 Po širini:

Ni posebnega predpisa.

3.2.4.4.2 Po višini:

Razdalja od tal: najmanj 250 mm, največ 1.200 mm.

3.2.4.4.3 Po dolžini:

Zadaj na vozilu.

3.2.4.5 Geometrijska vidnost

Opređeljena je s kotom α navpični smeri in kotom β v vodoravni smeri. Ti koti se merijo od referenčne osi žarometu.

$\alpha = 15^\circ$ navzgor in 5° navzdol,

$\beta = 45^\circ$ na desno in 45° na levo pri samo enem žarometu,

$\beta = 45^\circ$ navzven in 30° navznoter pri dveh žarometih.

3.2.4.6 Usmeritev

Nazaj.

3.2.4.7 Električna vezava

Žaromet za vzvratno vožnjo lahko sveti samo takrat, ko je vključena vzvratna prestava v menjalniku in ko se naprava za zagon in ustavitvev motorja nahaja v taki legi, da motor lahko deluje.

Če eden od teh dveh pogojev ni izpolnjen, žaromet za vzvratno vožnjo ne sme biti mogoče vključiti oziroma le-ta ne sme ostati vključen.

3.2.4.8 Kontrola vključitve

Dovoljena.

3.2.4.9 Druge zahteve

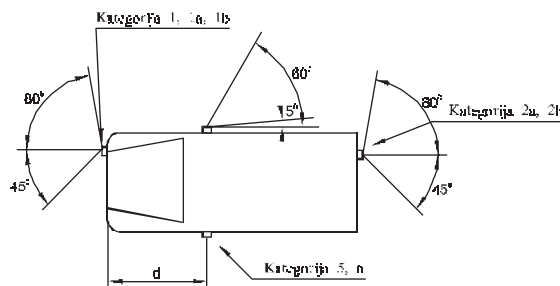
Jih ni.

3.2.5 Smerna svetilka

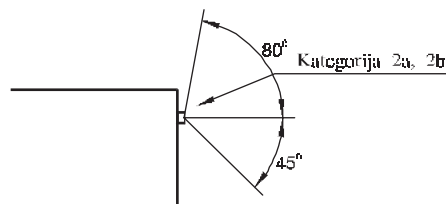
3.2.5.1 Prisotnost (glej sliko)

Obvezna. Smerne svetilke so razvrščene v kategorije (1, 1a, 1b, 2a, 2b, 5 in 6) in se vgradijo na vozilo v skladu s shemo razporeditve (A in B).

Shema razporeditve A se uporablja za vsa motorna vozila:



Shema razporeditve B se uporablja za vsa priklopnna vozila:



3.2.5.2 Število

Skladno s shemo razporeditve (slika).

3.2.5.3 Shema razporeditve (glej sliko)

A: dve prednji smerni svetilki naslednjih kategorij:

1 ali 1a ali 1b

v primerih, ko je razdalja med robovi navidezne površine v smeri referenčne osi smerne svetilke in navidezne površine v smeri referenčne osi žarometa za kratki svetlobni pramen in/ali žarometa za meglo (če je prisoten) najmanj 40 mm;

1a ali 1b

v primerih, ko je razdalja med robovi navidezne površine v smeri referenčne osi smerne svetilke in navidezne površine v smeri referenčne osi žarometa za kratki svetlobni pramen in/ali žarometa za meglo (če je prisoten) večja od 20 mm, a ne večja od 40 mm;

1b

v primerih, ko je razdalja med robovi navidezne površine v smeri referenčne osi smerne svetilke in navidezne površine v smeri referenčne osi žarometa za kratki svetlobni pramen in/ali žarometa za meglo (če je prisoten) največ 20 mm;

dve zadnji smerni svetilki (kategorija 2a ali 2b); pri avtobusih in vozilih za posebne namene sta ti dve svetilki lahko ponovljeni na zgornjem robu zadnje stene vozila;

dve bočni smerni svetilki kategorije 5 ali 6 (minimalne zahteve):

5

za vsa vozila kategorije* M1;

za vozila kategorij N1, M2 in M3, ki niso daljša od 6 m.

6

za vsa vozila kategorij N2 in N3;

za vozila kategorij N1, M2 in M3, ki so daljša od 6 m.

V vseh primerih je dovoljeno zamenjati bočne smerne svetilke kategorije 5 z bočnimi smernimi svetilkami kategorije 6.

Kjer so na vozilu nameščene svetilke s kombinirano funkcijo prednjih smernih svetilk (kategorije 1, 1a, 1b) in bočnih smernih svetilk (kategorija 5 ali 6), sta lahko nameščeni še dve dodatni bočni smerni svetilki (kategorija 5 ali 6), da se zadostijo zahteve točke 3.2.5.5.

B: dve zadnji smerni svetilki (kategorija 2a ali 2b).

3.2.5.4 Razporeditev

3.2.5.4.1 Po širini:

Od navpične vzdolžne srednje ravnine vozila najbolj oddaljeni del navidezne površine smerne svetilke v smeri referenčne osi ne sme biti več kot 400 mm oddaljen od skrajnega zunanjega roba vozila (po širini).

Razdalja med notranjimi robovi navideznih površin smernih svetilk v smeri referenčne osi ne sme biti manjša od 600 mm.

Ta razdalja se lahko zmanjša na 400 mm, če vozilo ni širše kot 1.300 mm.

3.2.5.4.2 Po višini:

Razdalja od tal:

3.2.5.4.2.1 Višina svetleče površine bočne smerne svetilke (kategorija 5 ali 6) ne sme biti manjša od 500 mm, merjeno do najnižje točke, in ne večja od 1.500 mm, merjeno do najvišje točke.

3.2.5.4.2.2 Višina smerne svetilke kategorij 1, 1a, 1b, 2a in 2b, merjena skladno s točko 3.1.8, ne sme biti manjša od 350 mm in ne večja od 1.500 mm.

3.2.5.4.2.3 Če oblika nadgradnje vozila ne omogoča upoštevanja predpisane največje višine, je lahko najvišja točka svetleče površine smerne svetilke oddaljena od tal 2.300 mm za smerno svetilko kategorij 5 in 6 ter 2.100 mm za smerno svetilko kategorij 1, 1a, 1b, 2a in 2b.

3.2.5.4.3 Po dolžini (glej sliko)

Razdalja med svetlečo površino bočne smerne svetilke (kategoriji 5 in 6) in prečno navpično ravnino, ki omejuje vozilo s sprednje strani, ne sme biti večja od 1.800 mm. Če oblika nadgradnje vozila ne omogoča zagotavljanja najmanjših predpisanih kotov geometrijske vidnosti, se ta razdalja lahko poveča na 2.500 mm.

3.2.5.5 Geometrijska vidnost

Vodoravni koti: glej sliko.

Navpični koti: 15° navzgor in 15° navzdol od vodoravne osi za smerno svetilko kategorij 1, 1a, 1b, 2a, 2b in 5.

Navpični kot pod vodoravno osjo se lahko pri bočni smerni svetilki pri razporeditvi A zmanjša na 5°, če je vgradna višina manjša od 750 mm;

30° navzgor in 5° navzdol od vodoravne osi za smerno svetilko kategorije 6.

3.2.5.6 Usmeritev

Če obstaja, po navodilu proizvajalca.

3.2.5.7 Električna vezava

Vključitev smernih svetilk mora biti neodvisna od vseh drugih svetilk. Vse smerne svetilke na isti strani vozila se morajo vključiti z isto napravo in morajo sinhrono utripati.

3.2.5.8 Kontrola delovanja

Obvezna za vse smerne svetilke, ki jih voznik ne more neposredno videti. Lahko je optična ali akustična ali oboje.

Če je optična, mora dajati utripajočo svetlobo, ki v primeru nepravilnega delovanja katerekoli od prednjih ali zadnjih smernih svetilk ugasne, sveti stalno brez utripanja ali pa utripa z opazno drugačno frekvenco.

Če kontrolna naprava deluje samo akustično, mora biti zvok dobro slišen in mora v primeru okvare delovanja katerekoli od prednjih ali zadnjih smernih svetilk bistveno spremeniti frekvenco.

Motorna vozila, ki so prirejena za vleko priklopnega vozila, morajo biti opremljena s posebno vizualno kontrolno napravo za smerne svetilke na priklopnem vozilu, razen če kontrolna naprava vlečnega vozila omogoča neposredno odkrivanje napake delovanja katerekoli smerne svetilke na celotni kombinaciji vozil.

3.2.5.11 Druge zahteve

Svetloba smerne svetilke mora utripati 90 ±30-krat na minuto.

Po vklopu kontrolne ročice smernih svetilk se mora pokazati svetloba smernih svetilk najpozneje po 1 sekundi in po 1,5 sekunde mora svetloba prvič ugasniti.

Pri motornih vozilih, ki so prirejena za vleko priklopnega vozila, mora naprava za vključitev smernih svetilk hkrati vključiti tudi smerne svetilke na priklopnem vozilu.

Pri motnjah delovanja ene smerne svetilke (razen, če je vzrok teh motenj kratek stik) morajo ostale smerne svetilke dalje utripati, spremeni se lahko edino frekvenca utripanja.

3.2.6 Varnostne utripalke

3.2.6.1 Prisotnost

Obvezna.

Varnostni signal predstavlja sočasno utripanje vseh smernih svetilk, skladno s točko 3.2.5 te odredbe zgoraj.

3.2.6.2 Število

Po določilih točke 3.2.5.2 te odredbe.

3.2.6.3 Shema vgradnje

Po določilih točke 3.2.5.3 te odredbe.

3.2.6.4 Razporeditev

3.2.6.4.1 Po širini

Po določilih točke 3.2.5.4.1 te odredbe.

3.2.6.4.2 Po višini

Po določilih točke 3.2.5.4.2 te odredbe.

3.2.6.4.3 Po dolžini

Po določilih točke 3.2.5.4.3 te odredbe.

* Klasifikacija vozil po pravilnikih ECE je bila objavljena v prilogi št. 1 k Odredbi o homologaciji vozil (Uradni list RS, št. 43/96)

3.2.6.5 Geometrijska vidnost

Po določilih točke 3.2.5.5 te odredbe.

3.2.6.6 Usmeritev

Po določilih točke v točki 3.2.5.6 te odredbe.

3.2.6.7 Električna vezava

Varnostni signal se mora vključiti s posebno napravo, ki omogoča sinhrono delovanje vseh smernih svetilk.

3.2.6.8 Kontrola vključitve

Obvezna. Utripajoča kontrolna svetilka, ki lahko deluje hkrati s predpisano kontrolno napravo iz točke 3.2.5.8 te odredbe.

3.2.6.9 Druge zahteve

Po določilih točke 3.2.5.9 te odredbe. Pri motornih vozilih, ki so opremljena za vleko priklopnega vozila, mora naprava za vključitev varnostnega signala vključiti tudi vse smerne svetilke na priklopnem vozilu. Varnostni signal mora biti mogoče vključiti tudi takrat, ko je naprava za zagon in ustavitvev motorja v legi, ki ne dovoljuje zagona motorja.

3.2.7 Zavorna svetilka

3.2.7.1 Prisotnost

Svetilke kategorije S1 ali S2: obvezne na vseh kategorijah vozil.

Svetilke kategorije S3: obvezne na vozilih kategorije M1; dovoljene na vozilih drugih kategorij.

3.2.7.2 Število

Dve svetilki kategorije S1 ali S2 in ena kategorije S3 na vseh kategorijah vozil.

Samo v primeru, da v območju srednje navpične vzdolžne ravnine vozila na zadnjem delu karoserije ni čvrstega dela, ampak eden ali dva gibljiva dela, npr. vrata, in v sredini vozila nad njimi ni dovolj prostora za namestitev ene zavorne svetilke kategorije S3, se lahko montirata:

dve svetilki kategorije S3 tipa "D" ali

ena svetilka kategorije S3, in to levo ali desno od srednje navpične vzdolžne ravnine vozila.

3.2.7.3 Shema vgradnje

Ni posebnega predpisa.

3.2.7.4 Razporeditev

3.2.7.4.1 Po širini:

Za svetilke kategorije S1 ali S2: najmanjša razdalja med svetilkama je 600 mm. Ta razdalja se lahko zmanjša na 400 mm, če vozilo ni širše kot 1.300 mm.

Za svetilke kategorije S3: referenčna točka svetilke se mora nahajati v navpični srednji vzdolžni ravnini vozila. Toda v primeru, ko sta dve svetilki kategorije S3 nameščeni skladno s točko 3.2.7.2 te odredbe, morata biti nameščeni čim bližje navpični srednji vzdolžni ravnini vozila, vsaka na eni strani.

V primeru, ko je nameščena samo ena svetilka kategorije S3, vendar odmaknjena od sredine, ta odklik referenčne točke svetilke od navpične srednje vzdolžne ravnine vozila ne sme biti večji od 150 mm.

3.2.7.4.2 Po višini:

Svetilke kategorije S1 ali S2:

razdalja od tal: najmanj 350 mm,

največ 1.500 mm oziroma 2.100 mm, če oblika nadgradnje vozila ne omogoča upoštevanja višine 1.500 mm.

Svetilke kategorije S3: vodoravna ravnina, ki se dotika spodnjega roba navidezne površine svetilke

– ne sme biti več kot 150 mm pod vodoravno ravnino, ki se dotika spodnjega roba steklene površine zadnjega okna, ali

– ne sme biti manj kot 850 mm nad tlemi.

Vendar pa mora biti vodoravna ravnina, ki se dotika spodnjega roba navidezne površine svetilke kategorije S3, nad vodoravno ravnino, ki se dotika zgornjega roba navidezne površine svetilk kategorije S1 ali S2.

3.2.7.4.3 Po dolžini:

Za svetilke kategorije S1 ali S2: zadaj na vozilu.

Za svetilke kategorije S3: ni posebnega predpisa.

3.2.7.5 Geometrijska vidnost

Vodoravni koti: za svetilke kategorije S1 ali S2:

45° levo in 45° desno od vzdolžne osi vozila;

za svetilke kategorije S3:

10° levo in 10° desno od vzdolžne osi vozila.

Navpični koti: za svetilke kategorije S1 ali S2:

15° nad in 15° pod vodoravno osjo.

Navpični kot pod vodoravno osjo se lahko zmanjša na 5°, če je vgradna višina svetilke manjša od 750 mm.

za svetilke kategorije S3:

10° nad in 5° pod vodoravno osjo.

3.2.7.6 Usmeritev

Nazaj.

3.2.7.7 Električna vezava

Mora zasvetiti ob uporabi delovne zavor. Ko je naprava za zagon in/ali zaustavitvev motorja v legi, ki ne dovoljuje delovanja motorja, ni treba, da zavorne svetilke delujejo.

Zavorne svetilke se lahko aktivirajo tudi ob vklopitvi zadrževalnika (retarderja) ali podobne naprave.

3.2.7.8 Funkcijska kontrola

Dovoljena. Če je vgrajena, mora delovati tako, da se v primeru motnje v delovanju ene zavorne svetilke prižge kontrolna svetilka, ki ne sme utripati.

3.2.7.9 Druge zahteve

3.2.7.9.1 Svetilka kategorije S3 ne sme biti integrirana s katerokoli drugo svetilko.

3.2.7.9.2 Svetilka kategorije S3 je lahko nameščena zunaj ali znotraj vozila.

3.2.7.9.2.1 V primeru, da je nameščena v vozilu, njena svetloba ne sme motiti voznika, ne prek vzvratnih ogledal ali drugih delov vozila.

3.2.8 Svetilka zadnje registrske tablice

3.2.8.1 Prisotnost

Obvezna.

3.2.8.2 Število

Toliko, da je prostor za pritrnitev registrske tablice dobro osvetljen.

3.2.8.3 Shema vgradnje

Taka, da je prostor za pritrnitev registrske tablice dobro osvetljen.

3.2.8.4 Razporeditev

3.2.8.4.1 Po širini:

Taka, da je prostor za pritrnitev registrske tablice dobro osvetljen.

3.2.8.4.2 Po višini:

Taka, da je prostor za pritrnitev registrske tablice dobro osvetljen.

3.2.8.4.3 Po dolžini:

Taka, da je prostor za pritrnitev registrske tablice dobro osvetljen.

3.2.8.5 Geometrijska vidnost

Taka, da je prostor za pritrnitev registrske tablice dobro osvetljen.

3.2.8.6 Usmeritev

Taka, da je prostor za pritrnitev registrske tablice dobro osvetljen.

3.2.8.7 Električna vezava

Ni posebnega predpisa.

3.2.8.8 Kontrola vključitve

Dovoljena. Če je izvedena, mora biti njeno delovanje zagotovljeno s kontrolno svetilko, predpisano za prednje in zadnje pozicijske svetilke.

3.2.8.9 Druge zahteve

Če je svetilka zadnje registrske tablice kombinirana z zadnjo pozicijsko svetilko ali integrirana z zavorno svetilko ali zadnjo meglenko, so fotometrične lastnosti svetilke zadnje registrske tablice lahko spremenjene takrat, ko sveti zavorna svetilka ali pa zadnja meglenka.

3.2.9 Prednja pozicijska svetilka

3.2.9.1 Prisotnost

Obvezna na vseh motornih vozilih.

Obvezna na priklopnih vozilih, širših kot 1.600 mm.

Dovoljena na priklopnih vozilih, ožjih kot 1.600 mm.

3.2.9.2 Število

Dve.

3.2.9.3 Shema vgradnje

Ni posebnega predpisa.

3.2.9.4 Razporeditev

3.2.9.4.1 Po širini:

Točka navidezne površine v smeri referenčne osi, ki je najbolj oddaljena od srednje vzdolžne navpične ravnine vozila, ne sme biti pri motornih vozilih oddaljena več kot 400 mm od skrajnega zunanega roba vozila (po širini), pri prikolicah pa ne več kot 150 mm. Najmanjša razdalja med notranjimi robovi navidezni površin v smeri referenčne osi je 600 mm. Ta razdalja pa je lahko zmanjšana na 400 mm, če je največja širina vozila manjša od 1.300 mm.

3.2.9.4.2 Po višini:

Razdalja od tal: najmanj 350 mm, največ 1.500 mm oziroma 2.100 mm, če oblika nadgradnje vozila ne dopušča upoštevanja višine 1.500 mm.

3.2.9.4.3 Po dolžini:

Ni posebne zahteve.

3.2.9.5 Geometrijska vidnost

Vodoravni koti za obe prednji pozicijski svetilki:

45° navznoter in 80° navzven.

Pri priklopnih vozilih je kot vidnosti navznoter lahko zmanjšan na 5°.

Navpični koti: 15° nad in 15° pod vodoravno osjo.

Navpični kot pod vodoravno osjo se lahko zmanjša na 5°, če je vgradna višina svetilke manjša od 750 mm.

3.2.9.6 Usmeritev

Naprej.

3.2.9.7 Električna vezava

Ni posebnega predpisa.

3.2.9.8 Kontrolna svetilka

Kontrola vključitve obvezna. Ta kontrolna svetilka ne sme utripati. Ni potrebna, če je razsvetljava armaturne plošče mogoče vključiti samo hkrati s prednjimi pozicijskimi svetilkami.

3.2.9.9 Druge zahteve

Jih ni.

3.2.10 Zadnja pozicijska svetilka

3.2.10.1 Prisotnost

Obvezna.

3.2.10.2 Število

Dve.

3.2.10.3 Shema vgradnje

Ni posebnega predpisa.

3.2.10.4 Razporeditev

3.2.10.4.1 Po širini:

Točka navidezne površine v smeri referenčne osi, ki je najbolj oddaljena od srednje vzdolžne navpične ravnine vozila, ne sme biti oddaljena več kot 400 mm od skrajnega zunanega roba vozila (po širini).

Najmanjša razdalja med notranjimi robovi navidezni površin v smeri referenčne osi je 600 mm. Ta razdalja se lahko zmanjša na 400 mm, če je največja širina vozila manjša kot 1.300 mm.

3.2.10.4.2 Po višini:

Razdalja od tal: najmanj 350 mm, največ 1.500 mm oziroma 2.100 mm, če oblika nadgradnje vozila ne dopušča upoštevanja višine 1.500 mm.

3.2.10.4.3 Po dolžini:

Zadaj na vozilu.

3.2.10.5 Geometrijska vidnost

Vodoravni koti za obe prednji pozicijski svetilki:

45° navznoter in 80° navzven.

Navpični koti: 15° nad in 15° pod vodoravno osjo.

Navpični kot pod vodoravno osjo se lahko zmanjša na 5°, če je vgradna višina svetilke manjša od 750 mm.

3.2.10.6 Usmeritev

Nazaj.

3.2.10.7 Električna vezava

Ni posebnega predpisa.

3.2.10.8 Kontrola vključitve

Kontrola vključitve je obvezna. Njeno delovanje je treba zagotoviti s kontrolno svetilko, predpisano za prednje pozicijske svetilke.

3.2.11 Zadnja meglenka

3.2.11.1 Prisotnost

Obvezna.

3.2.11.2 Število

Ena ali dve.

3.2.11.3 Shema vgradnje

Ni posebnega predpisa.

3.2.11.4 Razporeditev

3.2.11.4.1 Po širini:

Če je na vozilu samo ena zadnja meglenka, mora biti montirana na tisti strani vozila glede na navpično srednjo vzdolžno ravnino, ki je nasprotna strani vožnje v državi registracije vozila. Referenčna točka svetilke je lahko tudi na navpični srednji vzdolžni ravnini vozila.

3.2.11.4.2 Po višini:

Razdalja od tal: najmanj 250 mm,

največ 1.000 mm.

3.2.11.4.3 Po dolžini:

Zadaj na vozilu.

3.2.11.5 Geometrijska vidnost

Opređeljena je s kotom α v navpični smeri in kotom β v vodoravni smeri. Ti koti se merijo od referenčne osi žaromet:

$\alpha = 5^\circ$ navzgor in 5° navzdol,

$\beta = 25^\circ$ na desno in 25° na levo.

3.2.11.6 Usmeritev

Nazaj.

3.2.11.7 Električna vezava

3.2.11.7.1 Zadnja meglenka lahko sveti samo, če so vključeni žarometi za dolgi ali kratki svetlobni pramen oziroma žarometi za meglo.

3.2.11.7.2 Zadnje meglenke mora biti mogoče izključiti neodvisno od katerekoli druge svetilke.

3.2.11.7.3 Pri tem velja naslednje:

3.2.11.7.3.1 zadnja meglenka lahko sveti dalje, dokler niso izključene pozicijske svetilke, in zadnja meglenka mora nato ostati izključena do ponovne namerne vključitve;

3.2.11.7.3.2 dodatni opozorilni signal (najmanj zvočni) mora poleg obvezne kontrole vključitve po točki 3.2.11.8 te odredbe opozoriti voznika, da je stikalo za zadnje meglenke vklopljeno, če se motor izključi oziroma kontaktni ključ izvleče iz kontaktne ključavnice in so voznikova vrata odprta, neodvisno od tega, ali so svetilke iz točke 3.2.11.7.1 te odredbe vključene ali ne.

3.2.11.8 Kontrola vključitve

Obvezna. Neodvisna kontrolna svetilka z nespremenljivo svetilnostjo.

3.2.11.9 Druge zahteve

Razdalja med zadnjo meglenko in katerokoli zavorno svetilko mora biti večja od 100 mm.

3.2.12 Parkirna svetilka

3.2.12.1 Prisotnost

Dovoljena na motornih vozilih, ki niso daljša od 6 m in ne širša od 2 m.

Prepovedana na vseh drugih vozilih.

3.2.12.2 Število

Skladno s shemo vgradnje.

3.2.12.3 Shema vgradnje

– ali dve svetilki spredaj in dve svetilki zadaj

– ali po ena svetilka na vsaki strani.

3.2.12.4 Razporeditev

3.2.12.4.1 Po širini:

Točka navidezne površine v smeri referenčne osi, ki je najbolj oddaljena od srednje vzdolžne navpične ravnine vozila, ne sme biti oddaljena več kot 400 mm od skrajnega zunanega roba vozila (po širini).

Če sta na vozilu samo dve parkirni svetilki, morata biti nameščeni na bočnih straneh vozila.

3.2.12.4.2 Po višini:

Razdalja od tal: najmanj 350 mm,

največ 1.500 mm oziroma 2.100 mm, če oblika nadgradnje vozila ne dopušča upoštevanja višine 1.500 mm.

3.2.12.4.3 Po dolžini:

Ni posebnega predpisa.

3.2.12.5 Geometrijska vidnost

Vodoravni koti: 45° navzven in 45° navznoter oziroma 45° naprej in 45° nazaj.

Navpični koti: 15° nad in 15° pod vodoravno osjo.

Navpični kot pod vodoravno osjo se lahko zmanjša na 5°, če je vgradna višina svetilke manjša od 750 mm.

3.2.12.6 Usmeritev

Taka, da svetilke izpolnjujejo zahteve vidnosti naprej in nazaj.

3.2.12.7 Električna vezava

Vezava mora biti izvedena tako, da so lahko vključene parkirne svetilke na isti strani vozila, ne da bi bile hkrati vključene še katerekoli druge svetilke.

Parkirne svetilke morajo delovati tudi, če je naprava za zagon in ustavitev motorja v položaju, ki ne dovoljuje delovanja motorja.

3.2.12.8 Kontrolna svetilka

Dovoljena. Če je vgrajena, ne sme biti možnosti zamenjave s kontrolno svetilko pozicijskih svetilk.

3.2.12.9 Druge zahteve

Funkcijo teh svetilk je mogoče izpolniti tudi s hkratno vključitvijo prednje in zadnje pozicijske svetilke na isti strani vozila.

3.2.13 Gabaritna svetilka

3.2.13.1 Prisotnost

Obvezna na vozilih, širših od 2,10 m.

Dovoljena na vozilih, širokih med 1,80 in 2,1 m. Na šasijah s kabino so zadnje gabaritne svetilke dovoljene.

3.2.13.2 Število

Dve svetilki, vidni od spredaj, in dve, vidni od zadaj.

3.2.13.3 Shema vgradnje

Ni posebnega predpisa.

3.2.13.4 Razporeditev

3.2.13.4.1 Po širini:

Spredaj in zadaj: čim bližje skrajni točki širine vozila. Šteje se, da je ta pogoj izpolnjen, če točka navidezne površine v smeri referenčne osi, ki je najbolj oddaljena od srednje vzdolžne navpične ravnine vozila, ni oddaljena več kot 400 mm od skrajnega zunanega roba vozila (po širini).

3.2.13.4.2 Po višini:

Spredaj:

na motornih vozilih: vodoravna ravnina, tangencialna na zgornji rob navidezne površine v smeri referenčne osi svetilke, ne sme biti nižja, kot je vodoravna ravnina, ki poteka tangencialno na zgornji rob svetle odprtine vetrobranskega stekla.

Na priklopnih in polpriklopnih vozilih: na največji možni višini, ki jo je mogoče doseči glede na namestitev svetilk po širini in glede na simetrijo svetilk.

Zadaj:

na največji možni višini, ki jo je mogoče doseči glede na namestitev svetilk po širini in glede na simetrijo svetilk.

3.2.13.4.3 Po dolžini:

Ni posebnega predpisa.

3.2.13.5 Geometrijska vidnost

Vodoravni kot: 80° navzven.

Navpični koti: 5° nad in 20° pod vodoravno osjo.

3.2.13.6 Usmeritev

Taka, da svetilke izpolnjujejo zahteve vidnosti naprej in nazaj.

3.2.13.7 Električna vezava

Ni posebnega predpisa.

3.2.13.8 Kontrolna svetilka

Dovoljena. Če obstaja, naj to funkcijo opravlja kontrolna svetilka, zahtevana za prednje in zadnje pozicijske svetilke.

3.2.13.9 Druge zahteve

Če so izpolnjeni vsi drugi predpisi, je mogoče obe gabaritni svetilki na isti strani vozila združiti v eno, ki je vidna od spredaj in od zadaj.

Položaj gabaritne svetilke v odnosu na ustrezno pozicijsko svetilko mora biti tak, da oddaljenost najbližjih točk projekcij navideznih površin v smeri referenčnih osi svetilk obeh svetilk na navpično prečno ravnino ni manjša od 200 mm.

3.2.14 Zadnji odsevnik – ne trikotni

3.2.14.1 Prisotnost

Obvezna na motornih vozilih.

Dovoljena na priklopnih vozilih, če je združen s katerokoli drugo svetlobno signalno napravo.

3.2.14.2 Število

Dva, izvedba mora ustrezati predpisom za odsevnike kategorije IA po pravilniku ECE R 3.02. Dovoljene so tudi druge odsevne naprave in materiali, vendar samo, če ne pokvarijo učinkovitosti obveznih svetlobnih in svetlobno-signalnih naprav.

3.2.14.3 Shema vgradnje

Ni posebnega predpisa.

3.2.14.4 Razporeditev

3.2.14.4.1 Po širini:

Točka odsevne površine, ki je najbolj oddaljena od srednje vzdolžne navpične ravnine vozila, ne sme biti oddaljena več kot 400 mm od skrajnega zunanega roba vozila (po širini). Najmanjša razdalja med notranjimi robovi odsevnih površin je 600 mm. Ta razdalja se lahko zmanjša na 400 mm, če vozilo ni širše kot 1.300 mm.

3.2.14.4.2 Po višini:

Razdalja od tal: najmanj 350 mm, največ 900 mm (1.500 mm, če oblika nadgradnje ne omogoča vgradnje do višine 900 mm).

3.2.14.4.3 Po dolžini:

Na zadnjem delu vozila.

3.2.14.5 Geometrijska vidnost

Vodoravni koti: 30° navzven in 30° navznoter.

Navpični koti: 15° nad in 15° pod vodoravno osjo.

Navpični kot pod vodoravno osjo se lahko zmanjša na 5°, če je vgradna višina odsevnika manjša od 750 mm.

3.2.14.6 Usmeritev

Nazaj.

3.2.14.7 Druge zahteve

Odsevna površina odsevnika ima lahko skupne dele z drugimi zadnjimi svetilkami.

3.2.15 Zadnji odsevník – trikotni

3.2.15.1 Prisotnost

Obvezna na priklopnih vozilih.

3.2.15.2 Število

Dva, izvedba mora ustrezati predpisom za odsevnike kategorije III A po pravilniku ECE R 3.02. Dovoljene so tudi druge odsevne naprave in materiali, vendar samo, če ne zmanjšajo učinkovitosti obveznih svetlobnih in svetlobno-signalnih naprav.

3.2.15.3 Shema vgradnje

Konica trikotnika mora biti obrnjena navzgor.

3.2.15.4 Razporeditev

3.2.15.4.1 Po širini:

Točka odsevne površine, ki je najbolj oddaljena od srednje vzdolžne navpične ravnine vozila, ne sme biti oddaljena več kot 400 mm od skrajnega zunanega roba vozila (po širini). Najmanjša razdalja med notranjimi robovi odsevnih površin je 600 mm. Ta razdalja se lahko zmanjša na 400 mm, če vozilo ni širše kot 1.300 mm.

3.2.15.4.2 Po višini:

Razdalja od tal: najmanj 350 mm, največ 900 mm (1.500 mm, če oblika nadgradnje ne omogoča vgradnje do višine 900 mm).

3.2.15.4.3 Po dolžini:

Ni posebnega predpisa.

3.2.15.5 Geometrijska vidnost

Vodoravni koti: 30° navzven in 30° navznoter.

Navpični koti: 15° nad in 15° pod vodoravno osjo.

Navpični kot pod vodoravno osjo se lahko zmanjša na 5°, če je vgradna višina odsevnika manjša od 750 mm.

3.2.15.6 Usmeritev

Nazaj.

3.2.15.7 Druge zahteve

V sredini trikotnika ne sme biti nameščena nobena svetilka.

3.2.16 Prednji odsevník – ne trikotni

3.2.16.1 Prisotnost

Obvezna na priklopnih vozilih.

Dovoljena na motornih vozilih.

3.2.16.2 Število

Dva, izvedba mora ustrezati predpisom za odsevnike kategorije IA po pravilniku ECE R 3.02. Dovoljene so tudi druge odsevne naprave in materiali, vendar samo, če ne zmanjšajo učinkovitosti obveznih svetlobnih in svetlobno-signalnih naprav.

3.2.16.3 Shema vgradnje

Ni posebnega predpisa.

3.2.16.4 Razporeditev

3.2.16.4.1 Po širini:

Točka odsevne površine odsevnika, ki je najbolj oddaljena od srednje vzdolžne navpične ravnine vozila, ne sme biti oddaljena več kot 400 mm od skrajnega zunanega roba vozila (po širini). Pri priklopnih vozilih pa je ta razdalja 150 mm.

Najmanjša razdalja med notranjimi robovi odsevnih površin je 600 mm. Ta razdalja se lahko zmanjša na 400 mm, če vozilo ni širše kot 1.300 mm.

3.2.16.4.2 Po višini:

Razdalja od tal: najmanj 350 mm, največ 900 mm oziroma 1.500 mm, če oblika nadgradnje ne dopušča upoštevanja višine 900 mm.

3.2.16.4.3 Po dolžini:

Spredaj na vozilu.

3.2.16.5 Geometrijska vidnost

Vodoravni koti: 30° navzven in 30° navznoter.

Pri priklopnih vozilih je kot navznoter lahko zmanjšan na 10°. Če tega kota zaradi oblike priklopnega vozila ni mogoče doseči, je treba prigraditi dodatne (dopolnilne) odsevnike ne glede na predpis o širini (točka 3.2.16.4.1 te odredbe).

Ti odsevniki morajo skupaj z obveznimi zagotoviti predpisane kote vidnosti.

Navpični koti: 15° nad in 15° pod vodoravno osjo.

Navpični kot pod vodoravno osjo se lahko zmanjša na 5°, če je vgradna višina odsevnika manjša od 750 mm.

3.2.16.6 Usmeritev

Naprej.

3.2.16.7 Druge zahteve

Odsevna površina odsevnika ima lahko skupne dele s katerokoli drugo prednjo svetilko.

3.2.17 Bočni odsevník – ne trikotni

3.2.17.1 Prisotnost

Obvezna:

na vseh motornih vozilih, daljših od 6 m;

na vseh priklopnih vozilih.

Dovoljena:

na motornih vozilih, krajših od 6 m.

3.2.17.2 Število

Toliko, kot to zahteva predpis o razporeditvi bočnih odsevnikov po dolžini vozila. Izvedba mora ustrezati predpisom za odsevnike kategorije IA po pravilniku ECE R 3.02. Dovoljeni so tudi druge odsevne naprave in materiali, vendar samo, če ne zmanjšajo učinkovitosti obveznih svetlobnih in svetlobno-signalnih naprav.

3.2.17.3 Shema vgradnje

Ni posebnega predpisa.

3.2.17.4 Razporeditev

3.2.17.4.1 Po širini:

Ni posebnega predpisa.

3.2.17.4.2 Po višini:

Razdalja od tal: najmanj 350 mm,

največ 900 mm oziroma 1.500 mm, če oblika nadgradnje ne dopušča upoštevanja višine 900 mm.

3.2.17.4.3 Po dolžini:

Najmanj en odsevník se mora nahajati v srednji tretjini vozila, najbolj sprednji odsevník ne sme biti oddaljen več kot 3 m od skrajne prednje točke vozila; pri priklopnih vozilih je treba upoštevati tudi dolžino vlečnega ojesa.

Razdalja med dvema sosednjima odsevníkoma ne sme biti večja od 3 m. Če oblika vozila ne dovoljuje skladnosti s to zahtevo, se ta razdalja lahko poveča na 4 m.

Najbolj zadaj nameščeni odsevník je lahko oddaljen od skrajne zadnje točke vozila največ 1 m.

Na vozilih, ki niso daljša od 6 m, je dovolj, da je en bočni odsevník nameščen v prvi tretjini vozila in/ali v zadnji tretjini vozila.

3.2.17.5 Geometrijska vidnost

Vodoravni koti: $\alpha = 45^\circ$ naprej in 45° nazaj.

Navpični koti: $\beta = 15^\circ$ nad in 15° pod vodoravno osjo.

Navpični kot pod vodoravno osjo se lahko zmanjša na 5°, če je vgradna višina odsevnika manjša od 750 mm.

3.2.17.6 Usmeritev

Prečno na vzdolžno os vozila.

3.2.17.7 Druge zahteve

Odsevna površina bočnega odsevnika ima lahko skupne dele s katerokoli drugo bočno svetilko.

3.2.18 Bočna svetilka

3.2.18.1 Prisotnost

Obvezna:

na vseh vozilih, ki so daljša od 6 m, razen za šasije s kabino; pri priklopnem vozilu je treba upoštevati tudi dolžino vlečnega ojesa.

Bočne svetilke kategorije SM1 se uporabljajo na vseh kategorijah vozil, toda bočne svetilke kategorije SM2 se lahko uporabijo le na vozilih kategorije M1.

Dovoljeno:

na vseh drugih vozilih.

Uporabijo se lahko bočne svetilke kategorije SM1 in SM2.

3.2.18.2 Najmanjše število na eni strani

Takšno, da ustreza pravilu o razporeditvi po dolžini (točka 3.2.18.4.3 te odredbe).

3.2.18.3 Shema vgradnje

Ni posebnega predpisa.

3.2.18.4 Razporeditev

3.2.18.4.1 Po širini:

Ni posebnega predpisa.

3.2.18.4.2 Po višini:

Razdalja od tal: najmanj 250 mm, največ 1.500 mm oziroma 2.100 mm, če oblika nadgradnje vozila ne dopušča upoštevanja višine 1.500 mm.

3.2.18.4.3 Po dolžini:

Najmanj ena bočna svetilka mora biti nameščena v srednji tretjini vozila, najbolj sprednja bočna svetilka pa ne sme biti več kot 3 m oddaljena od najbolj sprednje točke vozila. Pri priklopnih vozilih je treba upoštevati tudi dolžino vlečnega ojesa.

Razdalja med dvema sošednjima bočnima svetilkama ne sme biti večja od 3 m. Če oblika vozila ne dovoljuje skladnosti s to zahtevo, se ta razdalja lahko poveča na 4 m.

Najbolj zadaj nameščena bočna svetilka je lahko oddaljena od skrajne zadnje točke vozila največ 1 m.

Na vozilih, ki niso daljša od 6 m, in na šasijah s kabino je dovolj, da je ena bočna svetilka nameščena v prvi tretjini vozila in/ali v zadnji tretjini skupne dolžine vozila.

3.2.18.5 Geometrijska vidnost

Vodoravni koti: 45° naprej in 45° nazaj;

na vozilih, kjer vgradnja bočnih svetilk ni obvezna, je ta kot lahko zmanjšan na 30°.

Navpični koti: 15° nad in 15° pod vodoravno osjo;

navpični kot pod vodoravno osjo se lahko zmanjša na 5°, če je vgradna višina odsevnika manjša od 750 mm.

3.2.18.6 Usmeritev

Prečno na vzdolžno os vozila.

3.2.18.7 Električna vezava

Ni posebnega predpisa.

3.2.18.8 Kontrolna svetilka

Dovoljena. Če obstaja, naj to funkcijo opravlja kontrolna svetilka za prednje in zadnje pozicijske svetilke.

3.2.18.9 Druge zahteve

Če je skrajna zadnja bočna svetilka kombinirana z zadnjo pozicijsko svetilko, integrirana z zadnjo meglenko ali zavorno svetilko, se fotometrične lastnosti bočne svetilke lahko spremenijo, ko sveti zadnja meglenka ali zavorna svetilka.

3.2.19 Žaromet za dnevno vožnjo

3.2.19.1 Prisotnost

Dovoljena na motornih vozilih.

Prepovedana na priklopnih vozilih.

3.2.19.2 Število

Dva.

3.2.19.3 Shema vgradnje

Ni posebnega predpisa.

3.2.19.4 Namestitev

3.2.19.4.1 Po širini:

Od navpične vzdolžne srednje ravnine vozila najbolj oddaljeni del navidezne površine žarometov v smeri referenčne osi ne sme biti več kot 400 mm oddaljen od skrajnega zunanega roba vozila (po širini).

Razdalja med notranjimi robovi navideznih površin v smeri referenčnih osi para žarometov ne sme biti manjša od 600 mm.

Ta razdalja se lahko zmanjša na 400 mm, če je skupna širina vozila manjša od 1.300 mm.

3.2.19.4.2 Po višini:

Najmanj 250 mm, največ 1.500 mm od tal.

3.2.19.4.3 Po dolžini:

Spredaj na vozilu. Šteje se, da je ta pogoj izpolnjen, če njihova svetloba ne more motiti voznika neposredno ali posredno prek ogledal ali drugih odbojnih površin.

3.2.19.5 Geometrijska vidnost

Vodoravni koti: 20° navzven in 20° navznoter.

Navpični koti: 10° navzgor in 10° navzdol.

3.2.19.6 Usmeritev

Naprej.

3.2.19.7 Električna povezava

Žarometi za dnevno vožnjo morajo biti vezani tako, da jih ni mogoče vključiti, če nista hkrati vključeni tudi zadnji pozicijski svetilki.

Žarometi za dnevno vožnjo se morajo samodejno izključiti, ko se vključijo glavni žarometi, razen v primeru, ko se le-ti uporabijo za dajanje svetlobnega signala s kratkimi bliski.

3.2.19.8 Kontrolna svetilka

Dovoljena.

4 PRESKUŠANJE VOZILA

4.1 Preskušanje vozila po določilih te odredbe lahko opravi samo pooblaščen laboratorij v skladu z določili pravilnika ECE R 48.01. Ta pravilnik izhaja iz Sporazuma o prevzemu enotnih pogojev za homologacijo in za vzajemno priznavanje homologacije opreme in delov motornih vozil, ki je bil sprejet 20. marca 1958 v Ženevi. K temu sporazumu je z nasledstvenim sklepom pristopila tudi Republika Slovenija (Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 15/92).

4.2 Pravilnik ECE R 48.01 je mogoče dobiti v izvirniku (v angleškem jeziku) v Informacijskem centru Urada Republike Slovenije za standardizacijo in meroslovje v Ljubljani.

5 HOMOLOGACIJA VOZILA

5.1 Homologacija vozila po določilih te odredbe in s tem v zvezi izdani dokumenti morajo biti izdelani v skladu s pravilnikom ECE R 48.01. Homologacijski organ v Republiki Sloveniji je Urad Republike Slovenije za standardizacijo in meroslovje.

6 POSTOPEK PREVERJANJA

6.1 Ustreznost vozil v skladu s to odredbo se preverja po postopku, ki ga predpisuje odredba o homologaciji vozil (Uradni list RS, št. 43/96).

7 VELJAVNOST

7.1 Z dnem uveljavitve te odredbe preneha veljati odredba o homologiranju cestnih vozil glede na namestitev svetlobne opreme (št. 48.01) – (Uradni list RS, št. 3/95).

7.2 Ta odredba začne veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu RS.

7.2.1 Ta odredba se začne uporabljati za tipske homologacije novih tipov vozil 1. januarja 1998 in

7.2.2 9. februarja 1999 za prvo registracijo vsakega vozila v Republiki Sloveniji.

Št. 009-10/96-39

Ljubljana, dne 20. oktobra 1997.

dr. Lojze Marinček l. r.
Minister
za znanost in tehnologijo

3557.

Na podlagi 6. člena zakona o standardizaciji (Uradni list RS, št. 1/95) in 99. člena zakona o upravi (Uradni list RS, št. 67/94, 20/95 – odl. US RS in 29/95) izdaja minister za znanost in tehnologijo

ODREDBO

o homologiranju motornih vozil z najmanj štirimi kolesi glede na emisijo hrupa (št. 51.02)

1 SPLOŠNO

1.1 Motorna vozila z najmanj štirimi kolesi morajo biti homologirana v skladu s to odredbo.

2 PODROČJE UPORABE

2.1 Ta odredba se nanaša na emisijo hrupa, ki ga povzročajo motorna vozila z najmanj štirimi kolesi.

3 ZAHTEVE

3.1 Splošne zahteve

3.1.1 Vsi deli vozila, ki lahko vplivajo na emisijo hrupa, morajo biti konstruirani, izdelani in vgrajeni tako, da kljub morebitnim vibracijam in drugim vplivom omogočajo, da vozilo ob normalni rabi ustreza zahtevam te odredbe.

3.1.2 Sistem za zmanjševanje hrupa mora biti konstruiran, izdelan in vgrajen tako, da je odporen proti koroziji, ki ji je izpostavljen med obratovanjem.

3.2 Zahteve glede hrupa

3.2.1 Merilne metode

3.2.1.1 Hrup, ki ga povzroča vozilo, je treba meriti na dva načina, in sicer hrup vozila v gibanju in hrup vozila v mirovanju, ko motor vozila deluje. * Pri vozilih, ki jih poganja električni motor, se meri samo hrup vozila v gibanju

Pri vozilih z največjo skupno maso, večjo od 2.800 kg, je treba v primeru, da je vozilo opremljeno z zračnim zavornim sistemom, meriti tudi hrup, ki ga povzroča kompresor zraka, in to skladno z zahtevami dodatka št. 6 pravilnika ECE 51.02.

3.2.2 Dovoljeni nivoji hrupa

3.2.2.1 Nivo hrupa vozila, izmerjen po metodah te odredbe, ne sme presegati spodaj navedenih vrednosti. Vrednosti hrupa, izmerjene skladno z določili točke 3.2.1.1 te odredbe, morajo biti zabeležene v poročilu o preskusu in v homologacijskem dokumentu po vzorcu iz dodatka št. 1 pravilnika ECE 51.02.

3.2.2.1.1 Vozila za prevoz oseb, ki skupaj z vozniškim sedežem nimajo več kot 9 sedežev 74 dB(A)

3.2.2.1.2 Vozila za prevoz oseb, ki imajo skupaj z vozniškim sedežem več kot 9 sedežev in katerih največja dovoljena masa presega 3500 kg:

– z močjo motorja, manjšo kot 150 kW (ECE) 78 dB(A)
– z močjo motorja 150 kW (ECE) in več 80 dB(A)

3.2.2.1.3 Vozila za prevoz oseb, ki imajo skupaj z vozniškim sedežem več kot 9 sedežev; vozila za prevoz tovora:

– katerih največja dovoljena masa ne presega 2000 kg 76 dB(A)

– katerih največja dovoljena masa presega 2000 kg, vendar ne presega 3500 kg 77 dB(A)

3.2.2.1.4 Vozila za prevoz tovora, katerih največja dovoljena masa presega 3500 kg:

– z močjo motorja, manjšo kot 75 kW (ECE) 77 dB(A)

– z močjo motorja 75 kW (ECE) in večjo, vendar manjšo kot 150 kW (ECE) 78 dB(A)

– z močjo motorja 150 kW (ECE) in večjo 80 dB(A)

3.2.2.2 Te vrednosti pa so lahko tudi večje, in sicer:

3.2.2.2.1 pri vozilih iz točk 3.2.2.1.1 in 3.2.2.1.3 te odredbe, ki so opremljena z dieselskim motorjem z neposrednim vbrizgavanjem, za 1 dB(A);

3.2.2.2.2 pri terenskih vozilih z največjo skupno maso, večjo od 2.000 kg:

3.2.2.2.2.1 za 1 dB(A), če je moč motorja manjša od 150 kW, in

3.2.2.2.2.2 za 2 dB(A), če je moč motorja 150 kW ali večja;

3.2.2.2.3 pri vozilih iz točke 3.2.2.1.1 te odredbe, ki so opremljena z menjalnikom, ki ima več kot štiri prestave za vožnjo naprej, in motorjem, katerega moč je večja kot 140 kW, in je razmerje največje moči proti največji skupni masi večje kot 75 kW/t, za 1 dB(A), če je hitrost, s katero zadnji del vozila prekorači črto BB' v tretji prestavi, večja kot 61 km/h.

3.3 Zahteve za izpušne sisteme, ki vsebujejo vlaknate materiale

3.3.1 Upoštevati je treba zahteve dodatka št. 5 pravilnika ECE R 51.02.

4 PRESKUŠANJE VOZILA

4.1 Preskušanje vozila po določilih te odredbe lahko opravi samo pooblaščen laboratorij v skladu z določili pravilnika ECE R 51.02. Ta pravilnik izhaja iz Sporazuma o prevzemu notnih pogojev za homologacijo in za vzajemno priznavanje homologacije opreme in delov motornih vozil, ki je bil sprejet 20. marca 1958 v Ženevi. K temu sporazumu je z nasledstvenim sklepom pristopila tudi Republika Slovenija (Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 15/92).

4.2 Pravilnik ECE R 51.02 je mogoče dobiti v izvorniku (v angleškem jeziku) v Informacijskem centru Urada Republike Slovenije za standardizacijo in meroslovje v Ljubljani.

5 HOMOLOGACIJA VOZILA

5.1 Homologacija vozila po določilih te odredbe in s tem v zvezi izdani dokumenti morajo biti izdelani v skladu s pravilnikom ECE R 51.02. Homologacijski organ v Republiki Sloveniji je Urad Republike Slovenije za standardizacijo in meroslovje.

6 POSTOPEK PREVERJANJA

6.1 Ustreznost vozil v skladu s to odredbo se preverja po postopku, ki ga predpisuje odredba o homologaciji vozil (Uradni list RS, št. 43/96).

7 VELJAVNOST

7.1 Z uveljavitvijo te odredbe preneha veljati odredba o homologiranju motornih vozil z najmanj štirimi kolesi glede emisije hrupa (št. 51.02) – (Uradni list RS, št. 15/96).

7.2 Ta odredba začne veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu RS.

* Podatek o nivoju hrupa vozila v mirovanju se uporablja kot referenčni podatek za kontrolo vozil v rabi.

Za vsa vozila, razen za rabljena vozila, ki se prvič registrirajo v Republiki Sloveniji, pa se začne uporabljati 1. oktobra 1998.

Št. 009-10/96-45

Ljubljana, dne 20. oktobra 1997.

dr. Lojze Marinček l. r.
Minister
za znanost in tehnologijo

3558.

Na podlagi 6. člena zakona o standardizaciji (Uradni list RS, št. 1/95) in 99. člena zakona o upravi (Uradni list RS, št. 67/94, 20/95 – odl. US RS in 29/95) izdaja minister za znanost in tehnologijo

O D R E D B O

o homologiranju avtobusov z manjšim številom sedežev glede izvedbe nadgradnje (št. 52.01)

1 SPLOŠNO

1.1 Avtobusi, namenjeni prevozu do 16 potnikov, morajo biti homologirani v skladu s to odredbo.

2 PODROČJE UPORABE

2.1 Predpisi te odredbe veljajo za konstruiranje in izvedbo nadgrajenih vozil za prevoz sedežih potnikov v javnem prometu, ki imajo poleg vozniškega več kot 8 in ne več kot 16 sedežev. Veljajo za enonivojska vozila (razen tistih v zgibni izvedbi).

3 ZAHTEVE

3.1 Obremenitve in razporeditev obremenitve na osi

3.1.1 Razporeditev obremenitve vozila v mirovanju se določa na ravni in vodoravni podlagi v dveh stopnjah obremenitve:

3.1.1.1 neobremenjeno, po določilih točke 3.1.3 te odredbe, in

3.1.1.2 obremenjeno, po določilih točke 3.1.4 te odredbe.

3.1.2 Prednja os mora biti obremenjena z najmanj takim odstotkom skupne mase vozila, kot to določa naslednja tabela:

Stanje obremenitve	Razred A	Razred B
neobremenjeno	20	25
obremenjeno	25	25

Razred A: avtobusi, ki so prirejeni za prevoz stoječih potnikov. Vozila tega razreda imajo poleg sedežev opremo, ki omogoča prevoz stoječih potnikov.

Razred B: avtobusi, ki niso prirejeni za prevoz stoječih potnikov. Vozila tega razreda nimajo opreme, ki omogoča prevoz stoječih potnikov.

3.1.3 "Neobremenjeno" vozilo (MV [kg]) v smislu točk 3.1 in 3.3 te odredbe je prazno vozilo, pripravljeno za vožnjo (z gorivom, mazivom, hladilno tekočino, orodjem in rezervnim kolesom, če obstaja).

3.1.4 "Obremenjeno" vozilo (MT [kg]) v smislu točke 3.1 te odredbe je neobremenjeno vozilo po točki 3.1.3 te odredbe in obremenjeno dodatno:

– z maso Q na vsakem sedežu,

– s tolikšnim številom uteži z maso Q, ki ustreza dovolj nemu številu stoječih potnikov, enakomerno porazdeljenimi po površini S_1 , ki je namenjena za prevoz stoječih potnikov,

– z maso B, enakomerno porazdeljeno v prtljažnem prostoru, in

– z maso BX, enakomerno porazdeljeno po strešnem prtljažniku, če obstaja.

3.1.5 Vrednosti za Q so navedene v točki 3.3.2 te odredbe za posamezne razrede avtobusov.

3.1.6 Masa B v kg mora biti številčno enaka najmanj $100 \times V$ (prostornina prtljažnega prostora v m^3).

3.1.7 Masa BX mora ustrezati najmanj obremenitvi 75 kg/m^2 celotne površine strehe avtobusa, ki je namenjena za prevoz prtljage.

3.2 Območje, namenjeno potnikom

3.2.1 Skupna površina, ki je na razpolago potnikom, S , se izračuna tako, da se od skupne površine poda avtobusa odštejejo:

3.2.1.1 površina vozniškega prostora,

3.2.1.2 površine stopnic pri vratih in površine vseh stopnic z globino, manjšo od 30 cm,

3.2.1.3 vse površine, nad katerimi znaša svetla višina, merjena od poda, manj kot 135 cm, skladno s točko 3.7.8 te odredbe. Pri tem se ne upoštevajo tisti deli, ki smejo štrleti v ta prostor. Pri vozilih, za katera se uporablja določilo točke 3.7.1.9 te odredbe, se ta vrednost lahko zmanjša na 120 cm.

3.2.2 Površina S_1 , ki je namenjena stoječim potnikom (samo pri avtobusih razreda A, kjer je prevoz stoječih potnikov dovoljen), se izračuna tako, da se od površine S_0 odštejejo naslednje površine:

3.2.2.1 površina vseh delov poda, kjer je naklon večji od 8%,

3.2.2.2 površina vseh predelov, ki stoječemu potniku niso dostopni, če so vsi sedeži zasedeni,

3.2.2.3 površina vseh predelov, nad katerimi znaša svetla višina, merjena od poda, manj kot 190 cm, oziroma del sredinskega hodnika nad zadnjo osjo ali za njo in sosednjih delov, kjer je svetla višina manjša od 180 cm (oprijemno drogovje se tu ne upošteva),

3.2.2.4 področje pred navpično ravnino, ki poteka skozi sredino sedežne blazine vozniškega sedeža (v najbolj nazaj pomaknjeni legi) in srednjo točko zunanega ogledala, ki je nameščeno na nasprotni strani vozila glede na vozniški sedež, in

3.2.2.5 območje 30 cm pred vsakim sedežem;

3.2.2.6 vsak del površine poda (npr. kot ali rob), na katerega ni mogoče položiti dela pravokotnika z merama 40 cm x 30 cm;

3.2.2.7 vsak del površine poda, v katerega ni mogoče vrisati pravokotnika z merama 40 cm x 30 cm.

3.3 Število potniških mest

3.3.1 V vozilu je treba predvideti število sedežev (A), ki ustreza zahtevam točke 3.7.8 te odredbe. Pri avtobusih razreda A mora biti število A enako najmanj številu kvadratnih metrov površine, namenjene potnikom in posadki (S_0), zaokroženem navzdol na naslednjo celo vrednost.

3.3.2 Skupno število potniških mest (N) se izračuna na naslednji način:

$$N \leq A + S_1/S_{sp} \leq (MT - MV - B - BX)/Q$$

Pri avtobusih razreda B znaša $S = 0$

Vrednosti za Q in S_{sp} so za različne razrede avtobusov podane v naslednji tabeli:

Razred	Q (kg) Masa enega potnika	S_{sp} (m^2 /potnik) Potrebna površina za enega stoječega potnika
A	68	0,125
B	71*	ni stoječih potnikov

* vključno 3 kg ročne prtljage

3.3.3 Če je vozilo obremenjeno z N potniki in B + BX kg prtljage, obremenitev posameznih osi in največja masa avtobusa ne smeta biti večji od dovoljenih vrednosti.

3.4 Trdnost nadgradnje avtobusa

Samo za avtobuse razreda B mora biti z računsko ali neko drugo primerno metodo dokazano, da je njihova nadgradnja tako trdna, da statično zdrži na strehi enakomerno porazdeljeno obremenitev, ki je enaka največji tehnično dovoljeni masi (MT).

3.5 Zaščita pred nevarnostjo požara

3.5.1 Motorni prostor

3.5.1.1 V motornem prostoru se ne smejo uporabljati lahko vnetljive snovi za dušenje zvoka, ki bi se lahko napojile z gorivom ali mazivom, razen če so prekrite z neprepustnim slojem.

3.5.1.2 S primernim oblikovanjem motornega prostora ali z namestitvijo iztočnih odprtin je treba poskrbeti, da se v motornem prostoru ne bi nabiralo gorivo ali mazivo.

3.5.1.3 Motorni prostor in vse druge vire toplote (tudi retarder, če je vgrajen), razen toplovodnih naprav za gretje potniškega prostora, je treba ločiti od ostalega dela vozila z zaščitnim zaslonom iz materiala, odpornega proti vročini. Grelne naprave, ki ne delujejo na toplo vodo, so lahko nameščene v potniškem prostoru, če so ločene od prostora in zaprte z materialom, ki je odporen proti temperaturi, ki jo povzroča naprava, in ne oddaja strupenih plinov, in so tako nameščene, da potniki ne morejo priti v dotik z vročo površino.

3.5.2 Odprtine za natakanje goriva

3.5.2.1 Odprtine za natakanje goriva so lahko dostopne samo z zunanje strani vozila.

3.5.2.2 Nalivno grlo posode za gorivo ne sme biti pod odprtino vrat, ne sme se nahajati v potniškem prostoru ali prostoru za voznika in mora biti nameščeno tako, da pri natakanju gorivo ne more priti v stik z motorjem ali izpušno napravo.

3.5.2.3 Gorivo ne sme iztekati skozi pokrov posode za gorivo ali odprtine za odzračevanje, tudi če se posoda za gorivo zavrti za 180° okrog svoje vzdolžne osi. V tem primeru je rahlo puščanje goriva sicer dovoljeno, če ni večje od 30 g/min. Če je vozilo opremljeno z več med seboj povezanimi posodami za gorivo, mora tlak med preskusom ustrezati tlaku ob najbolj neugodni razporeditvi posod za gorivo.

3.5.2.4 Če se nalivno grlo posode za gorivo nahaja na boku vozila, pokrov v zaprti legi ne sme štrleti iznad okoliških delov karoserije.

3.5.2.5 Pokrov nalivnega grla mora biti izdelan tako, da ga ni mogoče nehote odpreti.

3.5.3 Posoda za gorivo

3.5.3.1 Vse posode za gorivo morajo biti dobro pritrdjene in tako nameščene, da je posoda pri morebitnem trčenju zaščiten z nadgradnjo vozila. Noben del posode za gorivo se ne sme nahajati manj kot 60 cm od prednjega dela oziroma manj kot 30 cm od zadnjega roba vozila, razen v primeru, če vozilo zadostno ustreza zahtevam pravilnika ECE R 34 glede udarca s sprednje oziroma z zadnje strani. V bližini posode za gorivo ne sme biti nobenih ostrih in štrlečih delov.

3.5.3.2 Noben del posode za gorivo ne sme štrleti izven nadgradnje vozila.

3.5.3.3 Posode za gorivo morajo biti odporne proti koroziji.

3.5.3.4 Vsak nadtlak v odnosu na obratovalni tlak se mora s pomočjo primernih naprav (odzračevalne odprtine, nadtladni ventili in podobno) takoj izravnati. Odzračevalne odprtine morajo biti izvedene tako, da je izključena vsaka nevarnost požara.

3.5.3.5 Vse posode za gorivo je treba preskusiti z notranjim nadtlakom. Preskus se opravi na izdelani posodi za gorivo s serijskim nalivnim grlom in pokrovom. Posoda za gorivo se popolnoma napolni z vodo, vsi priključki, ki vodijo navzven, se zaprejo in skozi priključek za dovod goriva k motorju se povečuje tlak do vrednosti nadtlaka, ki ustreza dvojni višini obratovalnega nadtlaka, vendar najmanj 0,3 bara. Ta nadtlak je treba vzdrževati eno minuto. Med tem časom se ne sme pojaviti nobena razpoka v steni posode za gorivo niti puščanje vsebine. Trajne deformacije so dovoljene.

3.5.4 Naprava za oskrbo z gorivom

3.5.4.1 V prostoru za voznika oziroma potnike ne sme biti nameščen noben del, ki služi za oskrbo vozila z gorivom.

3.5.4.2 Napeljava za gorivo in vsi drugi deli naprave za dovod goriva v motor morajo biti na vozilu nameščeni tako, da imajo vso razumno možno zaščito.

3.5.4.3 Deli napeljave za gorivo ne smejo biti izpostavljeni čezmernim obremenitvam zaradi zvijanja, upogibanja ali vibracij nadgradnje vozila ali pa motorja.

3.5.4.4 Povezave gibljivih cevi s togimi deli naprave za oskrbo z gorivom morajo biti izvedene tako, da ob delovnih pogojih delovanja vozila ostanejo tesne kljub staranju, zvijanju, upogibanju in vibracijam karoserije ali motorja.

3.5.4.5 Gorivo, ki bi lahko iztekalo iz kateregakoli dela naprave za oskrbo z gorivom, mora prosto odtekat na tla (cestišče), vendar ne sme v nobenem primeru priti v stik z izpušno napravo.

3.5.5 Varnostno stikalo (če je vgrajeno)

Zaradi zmanjšanja nevarnosti požara po zaustavitvi vozila je lahko nameščeno posebno varnostno stikalo, ki mora imeti naslednje lastnosti:

3.5.5.1 nameščeno mora biti tako, da ga voznik lahko doseže s svojega sedeža;

3.5.5.2 biti mora razločno označeno in opremljeno z zaščitnim pokrovom ali neko podobno napravo, ki preprečuje nehoteno vključitev. V neposredni bližini stikala mora biti ploščica z jasnim navodilom za uporabo, npr. "Odstraniti pokrov in ročico potisniti navzdol! Uporabiti samo pri stoječem vozilu!"

3.5.5.3 Z vključitvijo stikala je treba doseči sočasno:

3.5.5.3.1 hitri odklop motorja;

3.5.5.3.2 aktiviranje glavnega stikala za odklop akumulatorjev, ki mora biti nameščeno čim bližje akumulatorjem in ki odklopi najmanj en pol akumulatorja od ostalega dela električne napeljave; to ne velja za tokokrog, ki napaja funkcijo po točki 3.5.5.3.3 te odredbe, in tokokroge ki so namenjeni za neprekinjeno delovanje tahografa in drugih naprav, katerih nenadni odklop bi lahko povzročil večjo nevarnost. Take naprave so npr.:

3.5.5.3.2.1 zasilna notranja razsvetljava,

3.5.5.3.2.2 odvzem toplote za pomožne grelnne naprave,

3.5.5.3.2.3 centralno elektronsko zaklepanje vrat;

3.5.5.3.2.4 vklop varnostnih utripalk.

3.5.5.4 Poleg varnostnega stikala so lahko nameščene tudi druge naprave, ki opravljajo funkcije iz točke 3.4.5.3 te odredbe, vendar ne smejo vplivati na delovanje varnostnega stikala.

3.5.6 Električna oprema in kabli

3.5.6.1 Vsi kabli morajo biti dobro izolirani. Kabli in druga električna oprema morajo biti odporni proti vplivom temperature in vlage, ki so jim izpostavljeni. Posebno pozornost je treba posvetiti odpornosti proti temperaturam, olju in param v motornem prostoru.

3.5.6.2 Noben kabel ne sme biti izpostavljen močnejšemu toku od tistega, za katerega je bil predviden, ob upoštevanju najvišje temperature okolja in načina položitve.

3.5.6.3 Vsi tokokrogi morajo biti opremljeni z varovalkami ali prekinjevalci tokokrogov, razen kabla za polnjenje akumulatorja in kabla za maso ter tistih tokokrogov, ki napajajo zaganjalnik, vžig, žarilne svečke in napravo za zaustavitve motorja. Tokokrogi, ki napajajo naprave z majhno porabo energije, so lahko varovani s skupno varovalko ali skupnim prekinjevalcem, če nazivni tok ne presega 16 A.

3.5.6.4 Vsi kabli morajo biti dobro zaščiteni in tako varno položeni, da se ne morejo poškodovati (prekinitev, obraba, drgnjenje).

3.5.7 Akumulatorji

3.5.7.1 Vsi akumulatorji morajo biti dostopni in dobro pritrjeni.

3.5.7.2 Akumulatorji morajo biti nameščeni izven prostora za voznika in potnike in na mestu, ki je dobro prezračevano z zunanje strani.

3.5.8 Gasilni aparati in omarice za prvo pomoč

3.5.8.1 V vozilu morajo biti predvideni prostori za enega ali več gasilnih aparatov. En gasilni aparat mora biti nameščen v neposredni bližini voznika. Vsak gasilni aparat mora biti 8A ali 21B po standardu CEN EN 3 – 1. del oziroma po nekem enakovrednem nacionalnem standardu.

3.5.8.2 V vozilu morajo biti predvideni prostori za eno ali več omaric za prvo pomoč. Prostor za omarico prve pomoči mora imeti najmanj prostornino 7 dm³ in najmanjša mera sme znašati 80 mm.

3.5.8.3 Gasilni aparati in pribor za prvo pomoč morajo biti zaščiteni pred krajjo ali namerno poškodbo (npr. v omarici s ključavnico oziroma za steklom) pod pogojem, da je nahajališče teh jasno označeno ter so predvidena sredstva, da lahko osebe ali potniki v primeru potrebe te predmete takoj izvlečejo in uporabijo.

3.5.9 Materiali

3.5.9.1 Uporaba gorljivih materialov v oddaljenosti manj kot 100 mm od izpušne cevi ni dopustna, razen če je tak material dobro zaščiten.

3.6 Izhodi

3.6.1 Število

3.6.1.1 Vsako vozilo mora imeti najmanj dvojne vrat, to je ena delovna in ena zasilna vrata ali pa dvojne delovnih vrat.

3.6.1.2 V smislu tega predpisa se štejejo vrata, ki se odpirajo s tujo pomočjo, za izhod samo, če jih je mogoče, kadar je to potrebno, odpreti z roko po enkratnem aktiviranju naprave iz točke 3.6.5.1 te odredbe.

3.6.1.3 Najmanjše število izhodov v sili mora biti tako, da je skupno število izhodov in zasilnih loput naslednje:

Število potnikov	Najmanjše število izhodov	Število zasilnih loput, ki štejejo za zasilni izhodi dovoljeno	zahtevano
≤16	3	1	
>16	4		1

3.6.1.4 Če prostor za voznika ni povezan s prostorom za potnike, mora imeti vozilo dva izhoda, ki se ne smeta nahajati na isti strani vozila. Če je eden od teh izhodov okno, mora ustrezati predpisom za zasilni izhod v oknu iz točk 3.6.3.1, 3.6.8.1 in 3.6.8.2 te odredbe.

3.6.1.5 Dvojna delovna vrata se štejejo za dvojne vrat, dvojno okno pa za dvojne zasilnih izhodov v oknu.

3.6.2 Razmestitev izhodov

3.6.2.1 Delovna vrata morajo biti na desni strani vozila oziroma v zadnji steni vozila.

3.6.2.2 Izhodi morajo biti razporejeni tako, da je najmanj en izhod na vsaki strani vozila.

3.6.2.3 Na prednji in zadnji polovici potniškega prostora se mora nahajati najmanj po en izhod.

3.6.2.4 Najmanj en izhod mora biti nameščen ali na prednji ali na zadnji steni vozila, razen v primeru, da je na stehi loputa, ki služi kot zasilni izhod.

3.6.2.5 Če prostor, predviden za voznika in poleg njega sedeče potnike, ni primerno povezan s potniškim prostorom

3.6.2.5.1 mora biti v potniškem prostoru toliko izhodov, kot to zahtevajo točka 3.6.1 glede števila in točke 3.6.2.1, 3.6.2.2 in 3.6.2.3 te odredbe glede razporeditve;

3.6.2.5.2 se lahko štejejo voznikova vrata za zasilni izhod za potnike, ki sedijo poleg voznika, samo v primeru, da voznikov sedež, volan, pokrov motorja, menjalna ročica in ročica ročne zavore ne predstavljajo prevelike ovire. Za potnike predvidena delovna vrata se morajo nahajati na nasprotni strani od voznikovih vrat in služijo kot zasilni izhod za voznika.

3.6.2.5.3 za vrata po točki 3.6.2.4.2 te odredbe ne veljajo zahteve točk 3.6.3, 3.7.1, 3.7.2, 3.7.7 in 3.10.1 te odredbe.

3.6.3 Najmanjše mere izhodov

3.6.3.1 Različne vrste in oblike izhodov morajo imeti naslednje najmanjše mere (v cm):

Odprtina	Mere	Opombe
Delovna vrata	vstopna višina razred A 165 razred B 150	ta vstopna višina delovnih vrat (150 cm) je navpična razdalja med zgornjo površino spodnje stopnice in sredino svetle odprtine vrat
	višina odpiranja (svetla višina)	višina odpiranja delovnih vrat mora biti tako velika, da omogoča prost prehod dvodelnega preskusnega telesa (točka 3.7.1.1 te odredbe). Višina je lahko v obeh zgornjih vogalih zmanjšana z zaokrožitvijo s polmerom največ 15 cm
	širina (svetla) enojna vrata 65 dvojna vrata 120	pri vozilih razreda B, kjer je svetla višina delovnih vrat med 140 in 150 cm, mora svetla širina enojnih vrat znašati najmanj 75 cm. Svetla širina delovnih vrat je lahko manjša za 10 cm, če se meritev opravi v višini ročajev, oziroma za 25 cm, če to zahteva kolotek ali naprava za daljinsko odpiranje vrat
Zasilna vrata	višina (svetla) 125 širina (svetla) 55	svetla širina je lahko na delu, kjer to zahteva kolotek, zmanjšana na 30 cm, če na najmanj 40 cm višine vrat nad najnižjo točko odprtine vrat svetla širina znaša 55 cm. Višina je lahko v obeh zgornjih vogalih zmanjšana z zaokrožitvijo s polmerom največ 15 cm
Zasilni izhod v oknu	površina odprtine 4.000 cm ²	v odprtino mora biti mogoče vrtati pravokotnik z višino 50 cm in širino 70 cm. Če proizvajalec ni predvidel zasilnega izhoda v oknu zadnje stene, ki ustreza zgoraj navedenim meram, mora zasilni izhod v zadnji steni imeti take mere, da je v odprtino mogoče vrtati pravokotnik višine 35 cm in širine 155 cm, pri tem pa so vogali lahko zaokroženi polmerom največ 25 cm.
Zasilni izhod skozi loputo v stehi	površina odprtine 4.000 cm ²	v odprtino mora biti mogoče vrtati pravokotnik z višino 50 cm in širino 70 cm

3.6.3.2 Vozilo, za katerega se uporablja določilo točke 3.7.1.9 te odredbe mora ustrezati zahtevam točke 3.6.3.1 te odredbe glede zasilnih izhodov v oknih oziroma strešnih loputih, glede delovnih in zasilnih vrat pa veljajo naslednje mere [cm]:

Delovna vrata	višina odpiranja (svetla višina) 110	Ta mera je lahko v vogalih odprtine zmanjšana z zaokrožitvijo s polmerom največ 15 cm
	širina (svetla) enojna vrata 65 dvojna vrata 120	Ta mera je lahko v vogalih odprtine zmanjšana z zaokrožitvijo s polmerom največ 15 cm. Svetla širina delovnih vrat je lahko manjša za 10 cm, če se meritev opravi v višini ročajev, oziroma za 25 cm, če to zahteva kolotek ali naprava za daljinsko odpiranje vrat
Zasilna vrata	višina (svetla) 110 širina (svetla) 55	svetla širina je lahko na delu, kjer to zahteva kolotek, zmanjšana na 30 cm, če na najmanj 40 cm višine vrat nad najnižjo točko odprtine vrat svetla širina znaša 55 cm. Višina je lahko v obeh zgornjih vogalih zmanjšana z zaokrožitvijo s polmerom največ 15 cm

3.6.4 Tehnični predpisi za vsa delovna vrata

3.6.4.1 Delovna vrata se morajo tako z notranje kot tudi z zunanje strani odpirati z lahkoto takrat, ko vozilo stoji (ni pa nujno med vožnjo). Ta predpis ne izključuje možnosti, da se vrata z zunanje strani zapahnejo, če jih je kljub temu mogoče odpreti z notranje strani.

3.6.4.2 Pri neobremenjenem vozilu, ki stoji na ravni podlagi, se naprava za odpiranje vrat z zunanje strani ne sme nahajati višje od 180 cm nad tlemi.

3.6.4.3 Enojna vrata z ročnim odpiranjem, ki se odpirajo navzven preko zunanjega obrisa karoserije, morajo biti s tečaji ali v vrtiščih tako obešena, da se v primeru, ko se v odprti legi pri vožnji vozila naprej zadenejo ob trden predmet, lahko zaprejo.

3.5.4.4 Če so vrata opremljena z zaskočno ključavnico, mora imeti ta dve zaskočni stopnji.

3.5.4.5 Na notranji strani vrat ne sme biti nobene priprave za pokrivanje stopnic, ko so vrata zaprta.

3.5.4.6 Če ni mogoče neposreden pregled, morajo biti nameščene optične ali druge naprave, ki omogočajo vozniku, da lahko s svojega sedeža opazi, če se potnik nahaja v neposredni bližini nesamodejnih vrat, in to znotraj ali zunaj vozila.

3.6.4.7 Vsaka vrata, ki se odpirajo navznoter, morajo biti izvedena tako, da pri svojem gibanju ne morejo poškodovati potnikov. Po potrebi morajo biti nameščene posebne varovalne naprave.

3.6.4.8 Če se delovna vrata nahajajo v bližini vrat toaletnega prostora ali vrat v neki drug notranji prostor, morajo biti zaščitena pred nehotenim odpiranjem. To pa ne velja, če se delovna vrata med vožnjo s hitrostjo, večjo od 5 km/h, samodejno zapahnejo.

3.6.4.9 Pri delovnih vratih, ki se nahajajo v zadnji steni, se krila vrat ne smejo odpreti več kot 110° in ne manj kot 85° in v tej legi se morajo samodejno zaskočiti. To pa ne izključuje možnosti, da ob potrebi, če je to varno, vratna krila odpremo tudi preko tega kota, celo do 270°.

3.6.5 Dodatne tehnične predpise za delovna vrata vsebujejo določila točk 5.6.5 in 5.6.6 pravilnika ECE 52.01.

3.6.7 Tehnični predpisi za zasilna vrata

3.6.7.1 Ko vozilo miruje, se morajo zasilna vrata z lahkoto odpirati tako z notranje kot tudi z zunanje strani. Ta predpis ne izključuje možnosti, da se vrata z zunanje strani zapahnejo, če jih je kljub temu s pomočjo normalnega mehanizma za odpiranje mogoče odpreti z notranje strani.

3.6.7.2 Zasilna vrata ne smejo biti izvedena niti kot vrata z odpiranjem s pomočjo tuje sile niti kot drsna vrata. Če se izkaže, da je drsna vrata mogoče odpreti brez uporabe orodja tudi po čelnem trku, skladno s pravilnikom ECE R 33, jih lahko upoštevamo kot zasilna vrata.

3.6.7.3 Pri neobremenjenem vozilu, ki stoji na ravni podlagi, se ročaj za odpiranje vrat z zunanje strani ne sme nahajati višje kot 180 cm nad tlemi.

3.6.7.4 Zasilna vrata, ki so pritrjena na tečajih v bočnih stenah vozila, morajo biti nasajena na prednjem delu vrat in se morajo odpirati navzven. Trakovi, verige ali druge priprave za omejevanje kota odpiranja vrat so dovoljeni, če ne preprečujejo, da se vrata odprejo za najmanj 100° in da ostanejo odprta v tej legi. Če so merilna vrata tako izvedena, da omogočajo prost prehod merilne šablone za zasilna vrata, se kot 100° ne upošteva.

3.6.7.5 Če se zasilna vrata nahajajo v bližini vrat toaletnega prostora ali vrat v neki drug notranji prostor, morajo biti zaščitena pred nehotenim odpiranjem. To pa ne velja, če se zasilna vrata med vožnjo s hitrostjo, večjo od 5 km/h, samodejno zapahnejo.

3.6.7.6 Delovna vrata voznika se ne štejejo za zasilna vrata za potnike, če niso lahko dostopna in bi se morali potniki riniti med volanom in vozniškim sedežem, da bi jih dosegli.

3.6.7.7 Vsa zasilna vrata, ki niso dobro vidna z voznikovega sedeža, morajo biti opremljena z zvočno opozorilno napravo, ki opozarja voznika, če niso popolnoma zaprta. Ta naprava se ne sme izključiti s samim zapiranjem krila vrat, ampak samo z zapiranjem zapaha vrat.

3.6.8 Tehnični predpisi za zasilni izhod v oknu

3.6.8.1 Vsako okno, predvideno za zasilni izhod, ki je pritrjeno s tečaji, se mora odpirati navzven.

3.6.8.2 Vsako okno, predvideno za zasilni izhod:

3.6.8.2.1 se mora z lahkoto namerno odpreti s primerno pripravo z notranje oziroma zunanje strani

3.6.8.2.2 ali pa mora biti izdelano iz varnostnega stekla, ki ga je mogoče lahko razbiti. To pomeni, da ne sme biti izdelano iz lepljenega stekla ali plastike.

3.6.8.3 Okna, predvidena za zasilni izhod, ki se dajo zapahnuti z zunanje strani, morajo biti izvedena tako, da jih je vedno mogoče odpreti z notranje strani.

3.6.8.4 Okno, predvideno za zasilni izhod, ki je opremljeno z vodoravnim šarnirjem na zgornji strani, mora imeti posebno pripravo, ki drži okno v odprti legi. Okna, predvidena za zasilni izhod, se morajo odpirati navzven.

3.6.8.5 Razdalja med spodnjim robom okna, predvidenega za zasilni izhod v bočni steni vozila, in podom vozila neposredno pod oknom ne sme biti pri oknu, ki je pritrjeno na tečajih, večja od 100 cm in manjša od 65 cm v primeru, da je okno pritrjeno s tečaji oziroma 50 cm, če je to okno predvideno za razbitje.

V primeru okna, ki je pritrjeno na tečajih, je višina spodnjega roba tudi zmanjšana na 50 cm, če je okno do višine 65 cm opremljeno z varnostno pripravo, ki preprečuje

morebiten izpad potnika iz vozila. V takem primeru mora imeti okno nad omenjeno varnostno pripravo najmanj take mere, kot so predpisane za zasilni izhod v oknu.

3.6.8.6 Vsa okna, predvidena za zasilni izhod, ki so pritrjena s tečaji in ki niso dobro vidna z voznikovega sedeža, morajo biti opremljena z zvočno opozorilno napravo, ki opozarja voznika, kadar niso popolnoma zaprta. Ta naprava se ne sme izključiti s samim premikanjem okna, ampak samo z zaprtjem zapaha okna.

3.6.9 Tehnični predpisi za zasilni izhod v strešni loputi

3.6.9.1 Strešne lopute, predvidene za zasilni izhod, morajo biti nameščene tako, da dostop do njih ni oviran niti z notranje niti z zunanje strani. Lopute, ki so prirejene tako, da se izvržejo, morajo imeti učinkovito zaščito pred nehotenim odpiranjem.

3.6.9.2 Strešne lopute, predvidene za zasilni izhod, se morajo z lahko odpirati tako zunanje kot tudi z notranje strani. Ta predpis ne izključuje možnosti, da se lopute zaradi parkiranja vozila zapahnejo, če jih je kljub temu mogoče s pomočjo normalnega mehanizma za odpiranje odpreti z notranje strani.

3.6.10 Tehnični predpisi za zložljive stopnice

Če so na vozilu vgrajene zložljive stopnice, morajo ustrezati naslednjim pogojem:

3.6.10.1 Če se zložljive stopnice premikajo s pomočjo tuje sile, mora biti njihovo delovanje sinhronizirano z delovanjem ustreznih delovnih ali zasilnih vrat.

3.6.10.2 Pri zaprtih vratih ne sme noben del stopnice štrleti za več kot 10 mm iz obrisa okoliškega dela nadgradnje.

3.6.10.3 Pri odprtih vratih in iztegnjeni stopnici mora površina stopnice ustrezati zahtevam točke 3.7.7 te odredbe.

3.6.10.4 Pri iztegnjeni stopnici, ki se ne premika ročno, mora biti preprečeno premikanje vozila s pomočjo lastnega pogona. Pri stopnici, ki se premika ročno, pa mora poseben zvočni ali svetlobni signal opozoriti voznika, da stopnica ni popolnoma uvlečena.

3.6.10.5 Dokler se vozilo premika, ne sme biti mogoče premakniti zložljive stopnice v iztegnjeno lego. V primeru, da mehanizem za premikanje stopnice odpove, se mora stopnica sklopiti in ostati v taki legi. Tak primer ali pa poškodba same stopnice ne sme vplivati na normalno odpiranje vrat.

3.6.10.6 Če stoji potnik na iztegnjeni stopnici, ne sme biti mogoče zapreti vrat pri tej stopnici. Izpolnjevanje tega določila se preveri tako, da se na sredino iztegnjene stopnice postavi utež z maso 15 kg, kar ustreza teži majhnega otroka. Ta zahteva pa ne velja za vrata v neposrednem vidnem polju voznika.

3.6.10.7 Premikanje zložljive stopnice ne sme ogroziti potnikov ali oseb, ki stojijo na postaji.

3.6.10.8 Vsi naprej in nazaj usmerjeni vogali zložljive stopnice morajo biti zaokroženi s polmerom, ki ni manjši od 5 mm, vsi robovi pa morajo biti zaokroženi s polmerom najmanj 2,5 mm.

3.6.10.9 Pri odprtih vratih mora ostati zložljiva stopnica trdno v svoji iztegnjeni legi. Pri obremenitvi 136 kg na sredini enojne stopnice in 272 kg na sredini dvojne stopnice, ne sme biti upogib kateregakoli dela stopnice večji kot 10 mm.

3.6.11 Napisi

3.6.11.1 Vsak zasilni izhod mora biti z notranje in zunanje strani vozila označen z napisom: "Zasilni izhod".

3.6.11.2 Vse naprave za zasilno odpiranje delovnih vrat kot tudi za odpiranje zasilnih izhodov morajo biti označene z notranje in zunanje strani vozila s posebnim simbolom ali napisom.

3.6.11.3 Na vseh napravah za zasilno odpiranje izhodov ali v njihovi neposredni bližini mora biti jasno navodilo za uporabo.

3.6.11.4 Napisi iz točk od 3.5.11.1 do 3.5.11.3 te odredbe morajo biti v slovenskem jeziku.

3.7 Notranja oprema

3.7.1 Dostop do delovnih vrat (skica 1 dodatka št. 3 pravilnika ECE R 52.01)

3.7.1.1 Prazen prostor, ki se od stranske stene vozila, v kateri so nameščena delovna vrata, razteza v notranjost vozila, mora omogočati prost prehod pravokotnega preskusnega telesa z debelino 10 cm, širino 40 cm in višino 70 cm nad tlemi, na katerega je postavljeno drugo preskusno telo z isto debelino in naslednjimi merami:

– vozila razreda A: širina 55 cm in višina 95 cm;

– vozila razreda B: širina 55 cm in višina 70 cm.

Širina zgornjega dela je lahko zmanjšana zgoraj na 40 cm, če od te širine poteka prehod na polno širino pod kotom največ 30°.

Oba dela preskusnega telesa morata biti v isti ravnini. Medsebojni bočni zamik obeh delov je dovoljen le, če je ta zamik ves čas preskusa v isto smer.

Dvodelno preskusno telo je treba med premikanjem iz izhodiščnega položaja do točke, kjer se dotakne prve stopnice, držati vzporedno z odprtino vrat. Izhodiščno lego določa točka, kjer se proti notranjosti vozila obrnjena ploskev preskusnega telesa dotika tangente zunanje odprtine vrat. Nato je treba preskusno telo držati pravokotno na predvideno pot uporabnika prehoda (potnika).

3.7.1.2 Alternativno se lahko uporabi vmesni kos trapezne oblike z višino 50 cm, ki predstavlja prehod širine spodnjega dela v zgornji del preskusnega telesa. Pri tem pa mora biti skupna višina zgornjega pravokotnega dela skupaj s trapeznim prehodnim delom 95 cm.

3.7.1.3 Potem ko se os dvodelnega preskusnega telesa premakne za 30 cm iz svoje izhodiščne lege in se dotika površine stopnice, ga je treba obdržati v tej legi.

3.7.1.4 Valjasto preskusno telo (skica 3 dodatka št. 3 k pravilniku ECE R 52.01), ki služi za kontrolo prostega prostora prehoda, je treba premakniti iz prehoda v smeri verjetnega pomikanja izstopajočega potnika do lege, kjer njegova srednja os doseže zgornji rob zgornje stopnice oziroma dokler se ravnina, ki poteka tangencialno na zgornji del valja, ne dotakne dvodelnega preskusnega telesa – odvisno od tega, kaj se zgodi prej – in nato držati v tej legi (skica 17 dodatka št. 3 k pravilniku ECE R 52.01).

3.7.1.5 Med valjastim preskusnim telesom v legi po točki 3.7.1.4 te odredbe in dvodelnim preskusnim telesom v legi po točki 3.7.1.3 te odredbe mora biti prazen prostor, katerega spodnja in zgornja meja sta naznačeni v skici 17 dodatka št. 3 k pravilniku ECE R 52.01. Ta prostor mora biti oblikovan tako, da dopušča prost prehod posebnega preskusnega telesa (v navpični legi), katerega debelina je največ 2 cm, zunanja oblika pa ustreza obrisu valjastega preskusnega telesa (točka 3.7.5.1 te odredbe). To posebno preskusno telo je treba premikati od zgornje lege, kjer se tangencialno dotika valjastega preskusnega telesa, v smeri verjetnega gibanja izstopajočega potnika, dokler se ne dotakne dvodelnega preskusnega telesa, ki stoji na spodnji stopnici. Spodnji del posebnega preskusnega telesa se mora pri tem gibati po namišljeni črti, ki povezuje zgornje robove vseh stopnic (skica 17 dodatka št. 3 k pravilniku ECE R 52.01).

3.7.1.6 Potreben prosti prostor za premikanje dvodelnega preskusnega telesa ne sme vključevati prostora, ki se nahaja 30 cm pred neobremenjeno sedežno blazino sedeža pa do najvišje točke blazine.

3.7.1.7 Preklopni sedeži morajo biti pri določanju tega prostora v položaju uporabe sedeža.

3.7.1.8 Za osebje namenjen preklopni sedež lahko v položaju uporabe zapre dostop do enih delovnih vrat, če:

3.7.1.8.1 je v vozilu samem in tudi v homologacijskem dokumentu jasno napisano, da je ta sedež namenjen izključno spremnemu osebju avtobusa;

3.7.1.8.2 se sedež, ko ni v uporabi, samodejno preklopi v lego, ko so pogoji iz točke 3.7.1.1 ali 3.7.1.2 in točk od 3.7.1.3 do 3.7.1.5 te odredbe izpolnjeni;

3.7.1.8.3 ta vrata ne štejejo za predpisan izhod v smislu točke 3.6.1.3 te odredbe;

3.7.8.1.4 je sedež opremljen s samodejnim varnostnim pasom in

3.7.8.1.5 če noben del tega sedeža v položaju uporabe ali pa v sklopljenem položaju ne štrli preko navpične ravnine, ki poteka skozi srednjo točko sedežne blazine voznikovega sedeža v njegovi najbolj nazaj pomaknjeni legi in sredino zunanega ogledala, nameščena na bočni steni vozila, ki je nasprotna voznikovemu sedežu.

3.7.1.9 Mere delovnih in zasilnih vrat, navedenih v točki 3.6.3.1 te odredbe, in zahteve točk 3.7.1.1 do 3.7.1.7, 3.7.2.3 do 3.7.5.1 in 3.7.5.8 te odredbe se ne uporabljajo za vozila razreda B, katerih masa ne presega 3,5 ton in imajo do 12 potniških sedežev, če ima vsak sedež neoviran dostop do vsaj dvoje vrat.

3.7.1.10 Prehod vrat in pot do njega šteje za neovirano, če je:

3.7.1.10.1 zagotovljen prazen prostor s širino najmanj 22 cm v katerikoli točki in najmanj 55 cm na katerikoli točki, ki je več kot 50 cm nad podom oziroma stopnico, merjeno v smeri, ki je vzporedna z vzdolžno osjo vozila (skica 19 dodatka št. 3 pravilnika ECE R 52.01);

3.7.1.10.2 zagotovljen prazen prostor širine najmanj 30 cm v katerikoli točki in najmanj 55 cm na katerikoli točki, ki je več kot 120 cm nad podom oziroma stopnico ali manj kot 30 cm pod stropom, merjeno v smeri, ki je pravokotna na vzdolžno os vozila (skica 20 dodatka št. 3 pravilnika ECE R 52.01).

3.7.2 Dostop do zasilnih vrat (skica 2 dodatka št. 3 k pravilniku ECE R 52.01)

3.7.2.1 Prazen prostor med prehodom in odprtino zasilnih vrat mora omogočati premikanje preskusnega telesa v pokončni (navpični) legi. Preskusno telo sestavlja dvodelen valj, ki ima spodaj do višine 70 cm nad podom premer 30 cm, naprej do skupne višine 140 cm pa premer 55 cm.

3.7.2.2 Osnovna ploskev spodnjega valja mora ležati v projekciji zgornjega valja.

3.7.2.3 Če se vzdolž prehoda nahajajo preklopni sedeži, morajo biti pri preskusu ti v položaju uporabe.

3.7.2.4 Da se voznikova vrata lahko štejejo za zasilna vrata za glavni potniški prostor, morajo:

3.7.2.4.1 ustrezati vsem zahtevam glede odprtine vrat in dostopnosti ali

3.7.2.4.2 ustrezati zahtevam glede mer zasilnih vrat v točki 3.6.3.1 te odredbe, izpolnjevati pogoje točke 3.6.2.5.2 te odredbe in izključena mora biti vsaka možnost, da bi bila med voznikovim sedežem in voznikovimi vrati kakšna ovira.

3.7.2.5 Če se nahajajo vrata nasproti voznikovih vrat, je treba zahteve točke 3.7.2.4 te odredbe uporabiti tudi zanje,

pod pogojem, da poleg voznika ni več kot en potniški sedež.

3.7.2.6 Pri vozilu, za katerega se uporablja točka 3.7.1.9 te odredbe, morajo biti dostopi do vrat v skladu s to točko.

3.7.3 Dostop do zasilnih izhodov v oknih

3.7.3.1 Skozi vsako okno, ki služi kot zasilni izhod, mora biti mogoče pomakniti preskusno telo, in sicer od sredinskega prehoda ven iz vozila.

3.7.3.2 Preskusno telo je treba premikati v smeri, ki bi jo v sili uporabil potnik v vozilu, ko bi hotel zapustiti vozilo. Preskusno telo je pri tem treba držati pravokotno na smer gibanja.

3.7.3.3 Kot preskusno telo se v tem primeru uporabi tanka plošča z merama 60 x 40 cm, katere vogali so zaokroženi s polmerom 20 cm. Pri zasilnem izhodu v zadnjem oknu pa preskusno telo lahko meri 140 x 35 cm, pri čemer so vogali zaokroženi s polmerom 17,5 cm.

3.7.4 Dostop do zasilnih izhodov skozi strešno loputo

Zasilni izhod skozi strešno loputo se mora nahajati nad sedežem ali nekim drugim delom, ki omogoča vzpenjanje do zasilnega izhoda.

3.7.5 Prehodi (skica 3 dodatka št. 3 k pravilniku ECE R 52.01)

3.7.5.1 V vozilih morajo biti prehodi tako dimenzionirani, da omogočajo prosto premikanje preskusnega telesa, ki ga sestavljata dva soosna valja, ki ju povezuje narobe obrnjen presekani stožec z naslednjimi merami (v cm):

	Razred A	Razred B
Premer spodnjega valja	35	30
Višina spodnjega valja	90	90
Premer zgornjega valja	55*	45*
Višina zgornjega valja	50(40)**	30*
Skupna višina	190(180)**	150

* Premer zgornjega valja je lahko zmanjšan na 30 cm, če je zgornji rob posnet pod kotom do 30° (skica 3 dodatka št. 3 pravilnika ECE R 52.01)

**Višina zgornjega valja je lahko zmanjšana za 10 cm v vseh delih prehoda, ki se nahajajo za:

prečno navpično ravnino, postavljeno 1,5 m pred sredino zadnje osi vozila, in

prečno navpično ravnino, ki poteka skozi zadnji rob odprtine zadnjih delovnih vrat.

Preskusno telo se med preskusom lahko dotika ročajev in zank na oprijemnem drogovju in jih lahko tudi premika.

3.7.5.2 Vgradnja stopnic v sredinskem prehodu je dovoljena. Širina stopnice ne sme biti manjša od efektivne širine prehoda na zgornjem robu stopnice.

3.7.5.3 Zasilni sedeži, ki bi omogočali potnikom, da bi sedeli v prehodu, niso dovoljeni.

3.7.5.4 Pri vozilu, za katerega se uporablja točka 3.7.1.9 te odredbe, sredinski prehod ni nujen, pod pogojem, da so dostopi v skladu s to točko.

3.7.6 Naklon sredinskega prehoda

Naklon sredinskega prehoda ne sme prekoračiti:

8% pri avtobusih razreda A in

12,5% pri avtobusih razreda B.

3.7.7 Stopnice (skica 4 dodatka št. 3 k pravilniku ECE R 52.01)

3.7.7.1 Vrednosti za največjo višino in najmanjšo globino stopnic za potnike pri delovnih in zasilnih vratih in v samem vozilu so (cm):

		Razred A	Razred B
Prva stopnica	največja višina	36 ¹⁾	40 ¹⁾²⁾
	najmanjša globina	23	23
Naslednje stopnice	največja višina	25 ³⁾	35 ⁴⁾
	najmanjša višina	12	12
	najmanjša globina	20	20

¹⁾ 70 cm pri zasilnih vratih.

²⁾ 43 cm pri vozilu z izključno mehanskim vzmetenjem.

³⁾ Pri vratih za zadnjo osjo je višina stopnice lahko 30 cm.

⁴⁾ 25 cm v prehodih.

3.7.7.2 Višina stopnice se v smislu tega odstavka meri v sredini njene širine. Pri tem morajo proizvajalci vozil posebno pozornost posvetiti invalidnim in drugim osebam z oteženim gibanjem, tako da predvidijo kar najmanjšo možno višino stopnic.

3.7.7.3 Višina prve stopnice nad cestiščem se meri pri neobremenjenem vozilu, pri čemer mora tlak zraka v avtopnevmatikah ustrezati zahtevam proizvajalca za tehnično dovoljeno skupno maso vozila.

3.7.7.4 Če je stopnic več kot ena, lahko prva stopnica sega 10 cm v površino navpične projekcije druge stopnice, pri navpični projekciji na naslednjo spodaj ležečo stopnico pa mora ostati prosta površina z globino najmanj 20 cm (skica 4 dodatka št. 3 k pravilniku ECE R 52.01).

3.7.7.5 Površina vsake stopnice mora biti najmanj 800 cm².

3.7.8 Potniški sedeži

3.7.8.1 Nad vsakim sedežem mora biti najmanj 90 cm praznega prostora, merjeno od najvišje točke sedežne blazine. Ta prostor se mora raztezati prek celotne navpične projekcije sedežne površine in površine, predvidene za noge potnika.

3.7.8.1.1 V prostor nad površino iz točke 3.7.8.1 te odredbe sme štrleti samo:

3.7.8.1.2 naslon prednjega sedeža;

3.7.8.1.3 del konstrukcije avtobusa, če le-ta ne štrli izven trikotnika, katerega konica se nahaja na višini 65 cm nad podom avtobusa, 10 cm dolga osnovnica pa na robu zgornjega dela omenjenega prostora na tisti strani, ki je obrnjena k bočni steni vozila (skica 7 dodatka št. 3 k pravilniku ECE R 52.01);

3.7.8.1.4 kanal za napeljave (npr. ogrevanje), če je njegov presek manjši od pravokotnika s širino 5 cm in višino 30 cm, ki stoji na podu avtobusa in meji na bočno steno vozila (skica 8 dodatka št. 3 k pravilniku ECE R 52.01).

3.7.8.1.5 kolotek (skica 9 in 10 dodatka št. 3 k pravilniku ECE R 52.01).

3.7.8.2 Mere sedežev (skici 12 in 13 dodatka št. 3 pravilnika ECE R 52.01)

3.7.8.2.1 Najmanjše mere sedeža, merjene od navpične ravnine, ki poteka skozi središčno točko tega sedeža (cm):

3.7.8.2.2 V primeru sedežev ob steni vozila razpoložljivi prostor ne vključuje v svojem zgornjem delu trikotne površine široke 2 cm in visoke 10 cm (skica 13 dodatka št. 3 pravilnika ECE R 52.01)

3.7.8.3 Blazine sedežev (skica 14 dodatka št. 3 pravilnika ECE R 52.01)

3.7.8.3.1 Višina blazine neobremenjenega sedeža nad podom pod nogami potnika mora biti taka, da znaša razdalja med podom in vodoravno ravnino, ki se dotika prednjega zgornjega roba sedežne blazine, od 40 do 50 cm. Ta višina pa se nad kolotekom in nad pokrovom motorja lahko zmanjša do 35 cm.

3.7.8.3.2 Globina sedežne blazine mora biti najmanj 35 cm.

3.7.8.4 Razmik med sedeži (skica 15 dodatka št. 3 pravilnika ECE R 52.01)

3.7.8.4.1 Če so sedeži postavljeni v isto smer, mora biti vodoravna razdalja med prednjo stranjo naslona nekega sedeža in zadnjo stranjo naslona sedeža pred njim, merjena v višini nad zgornjo površino sedežne blazine in do višine 62 cm nad podom, najmanj 65 cm.

3.7.8.4.2 Vse meritve je treba opraviti v navpični ravnini, ki poteka skozi središčno točko vsakega sedeža. Pri tem mora biti sedež neobremenjen.

3.7.8.4.3 Pri sedežih, ki so obrnjeni eden proti drugemu, mora biti razdalja med obema prednjima stranema naslonov, merjena preko najvišjih točk sedežnih blazin, najmanj 130 cm.

3.7.8.5 Prostor za sedeče potnike (skica 16 dodatka št. 3 pravilnika ECE R 52.01)

3.7.8.5.1 Pred vsakim potniškim sedežem mora biti prazen prostor, katerega najmanjše mere prikazuje skica 16 dodatka št. 3 k pravilniku ECE R 52.01. V ta prostor lahko ob upoštevanju zahtev iz točke 3.7.8.4 te odredbe štrli naslon sedeža pred njim ali približno enako postavljena predelna stena. V tem prostoru se lahko nahajajo tudi noge sedeža, če je pri tem še dovolj prostora za noge potnika.

3.7.8.5.2 V tistem delu avtobusa, ki je najlažje dostopen, morata biti najmanj dva naprej ali nazaj obrnjena sedeža, posebej namenjena invalidnim potnikom, ki morata biti tudi ustrezno označena. Izvedena morata biti tako, da je pred njima dovolj prostora, in opremljena z oprijemali, ki olajšajo uporabo sedeža. Po možnosti naj bo s teh sedežev mogoča komunikacija z voznikom.

3.8 Notranja razsvetljava

3.8.1 Električna notranja razsvetljava mora biti predvidena za:

3.8.1.1 prostor za potnike;

3.8.1.2 stopnice;

3.8.1.3 dostop do izhodov;

Enojni sedež	širina sedežne blazine na obe strani	20
	širina razpoložljivega prostora, merjena v navpični ravnini, vzporedni z naslonom, v višini med 27 in 65 cm nad neobremenjeno sedežno blazino	25
Sedežna klop za dva ali več potnikov	širina sedežne blazine za potnika na obe strani	20
	širina razpoložljivega prostora, merjena v navpični ravnini, vzporedni z naslonom, v višini med 27 in 65 cm nad neobremenjeno sedežno blazino	22,5

3.8.1.4 vse napise v notranjosti in naprave za odpiranje izhodov v notranjosti vozila in

3.8.1.5 vse prostore, kjer se nahajajo kakršnekoli ovire.

3.9 Oprijemno drogovje in ročaji

3.9.1 Splošni predpisi

3.9.1.1 Oprijemno drogovje in ročaji morajo biti dovolj trdni.

3.9.1.2 Izvedeni in vgrajeni morajo biti tako, da niso nevarni potnikom.

3.9.1.3 Presek oprijemnega drogovja in ročajev mora biti tak, da jih potnik lahko prime in trdno drži. Vsak oprijemni drog mora imeti najmanj 10 cm proste oprijemne dolžine. Noben del premera ne sme biti manjši od 2 cm in ne večji od 4,5 cm, z izjemo ročajev na vratih in sedežih ter v primeru avtobusa razreda B tudi v prehodih. V tem primeru je najmanjša dovoljena mera premera oprijemnega droga 1,5 cm, če druge mere znašajo najmanj 2,5 cm.

3.9.1.4 Prazen prostor med ročajem in sosednjim togim delom karoserije mora biti najmanj 4 cm. Pri ročajih, ki so nameščeni na vratih ali sedežih in pri vozilih razreda B tudi v prehodih, je dovoljena najmanjša oddaljenost 3,5 cm.

3.9.1.5 Površina oprijemnega drogovja in ročajev ne sme drseti ter mora barvno izstopati.

3.9.2 Oprijemno drogovje in ročaji v avtobusih razreda A

3.9.2.1 Za vsak del poda vozila, ki je skladno s točko 3.2.2 te odredbe namenjen stoječim potnikom, mora biti na voljo dovolj oprijemnega drogovja in ročajev. Šteje se, da je ta pogoj izpolnjen, če se pri vsakem mogočem položaju preskusne priprave (skica 18 dodatka št. 5 pravilnika ECE 52.01) nahajata v dosegu roke najmanj dva ročaja ali droga. Preskusno pripravo je pri tem mogoče poljubno obračati okoli njene navpične osi.

3.9.2.2 Pri preskusu po točki 3.9.2.1 te odredbe se lahko upoštevajo samo tisto oprijemno drogovje in tisti ročaji, ki se nahajajo najmanj 80 cm in največ 190 cm nad podom vozila.

3.9.2.3 Za vsak prostor, ki ga lahko zavzame stoječ potnik, mora biti najmanj eno od obeh potrebnih oprijemal na višini, ki ni večja od 150 cm nad podom.

3.9.2.4 Prostori, ki jih lahko zavzamejo stoječi potniki in ki niso s sedeži ločeni od sten vozila, morajo biti opremljeni z vodoravnimi oprijemnimi drogovji, ki potekajo vzporedno s stenami vozila na višini med 80 in 150 cm.

3.9.3 Oprijemni drogovji in ročaji za delovna vrata

3.9.3.1 Odprtine vrat morajo biti na obeh straneh opremljene z ročaji in/ali oprijemnimi drogovji. Pri dvojnih vratih se šteje, da je ta pogoj izpolnjen, če obstaja sredinski ročaj ali oprijemni drog.

3.9.3.2 Oprijemni drogovji in/ali ročaji na delovnih vratih morajo biti nameščeni tako, da jih potnik, ki stoji na cestišču v neposredni bližini avtobusa ali na katerikoli stopnici, lahko prime. Oprijemne točke morajo biti na višini med 80 in 100 cm nad tlemi oziroma nad površino vsake stopnice, in merjeno vodoravno:

– oddaljene od zunanega roba prve stopnice največ 40 cm proti notranjosti vozila v primeru, da potnik stoji na cestišču, oziroma

– v primeru, da potnik stoji na neki stopnici, ne odmaknjene od zunanega roba te stopnice navzven in oddaljene proti notranjosti vozila za največ 60 cm od notranjega roba te stopnice.

3.9.4 Oprijemno drogovje in ročaji za invalidne potnike

3.9.4.1 Oprijemno drogovje in ročaji med delovnimi vrati in sedeži za invalidne potnike, opisani v točki 3.7.8.5.2 te odredbe, morajo biti izvedeni tako, da kar najbolj ustrezajo zahtevam potnikov, katerim so namenjeni.

3.10 Varovalne priprave pri stopnicah

3.10.1 Na mestih, kjer obstaja nevarnost, da bi ob močnem zaviranju sedeči potniki lahko padli naprej v stopnišče, mora biti nameščena varovalna priprava. Ta mora biti visoka najmanj 80 cm, merjeno od poda pod nogami potnika, in se mora raztezati od stene vozila proti notranjosti, in to najmanj 10 cm preko vzdolžne simetrale sedeža, na katerem sedi potnik, oziroma do najbolj notranjega roba stopnice, če je ta razdalja manjša od prej opisane.

3.11 Mreže za prtljago, zaščita voznika

3.11.1 Voznik mora biti zaščiten pred prtljago, ki bi ob močnem zaviranju lahko padla iz mreže za prtljago.

3.12 Pokrovi v podu vozila

3.12.1 Pokrovi v podu vozila morajo biti pritrdjeni in zavarovani tako, da jih brez orodja ali ključev ni mogoče odpreti. Naprave za njihovo dviganje oziroma zavarovanje ne smejo štrleti iz ravnine poda za več kot 8 mm. Štrleči deli morajo biti zaobljeni.

3.13 Žarometi za vzvratno vožnjo

3.13.1 Vsa vozila z delovnimi vrati na zadnji steni vozila morajo biti opremljena z žarometi za vzvratno vožnjo, ki morajo biti nameščeni skladno s pravilnikom ECE R 48.

4 PRESKUŠANJE VOZIL GLEDE IZVEDBE NADGRADNJE

4.1 Preskušanje vozil glede izvedbe nadgradnje po določilih te odredbe lahko opravi samo pooblaščen laboratorij v skladu z določili pravilnika ECE R 52.01. Ta pravilnik izhaja iz Sporazuma o prevzemu enotnih pogojev za homologacijo in za vzajemno priznavanje homologacije opreme in delov motornih vozil, ki je bil sprejet 20. marca 1958 v Ženevi. K temu sporazumu je z nasledstvenim sklepom pristopila tudi Republika Slovenija (Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 15/92).

4.2 Pravilnik ECE R 52.01 je mogoče dobiti v izvirniku (v angleškem jeziku) v Informacijskem centru Urada Republike Slovenije za standardizacijo in meroslovje v Ljubljani.

5 HOMOLOGACIJA VOZIL GLEDE IZVEDBE NADGRADNJE

5.1 Homologacija vozil glede izvedbe nadgradnje po določilih te odredbe in s tem v zvezi izdani dokumenti morajo biti izdelani v skladu s pravilnikom ECE R 52.01. Homologacijski organ v Republiki Sloveniji je Urad Republike Slovenije za standardizacijo in meroslovje.

6 POSTOPEK PREVERJANJA

6.1 Ustreznost vozil v skladu s to odredbo se preverja po postopku, ki ga predpisuje odredba o homologaciji vozil (Uradni list RS, št. 43/96).

7 VELJAVNOST

7.1 Z uveljavitvijo te odredbe preneha veljati odredba o homologiranju avtobusov z manjšim številom sedežev glede izvedbe nadgradnje (št. 52.00) – (Uradni list RS, št. 55/96).

7.2 Ta odredba začne veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu RS.

7.2.1 Ta odredba se začne uporabljati 1. oktobra 1998 za nove tipe vozil,

7.2.2 za vozila, ki so do uveljavitve te odredbe že homologirana pa 1. oktobra 1999 za nova vozila in 1. oktobra 2001 za rabljena.

Št. 009-10/96-40

Ljubljana, dne 20. oktobra 1997.

dr. Lojze Marinček l. r.
Minister
za znanost in tehnologijo

3559.

Na podlagi 6. člena zakona o standardizaciji (Uradni list RS, št. 1/95) in 99. člena zakona o upravi (Uradni list RS, št. 67/94, 20/95 – odl. US RS in 29/95) izdaja minister za znanost in tehnologijo

O D R E D B O

o homologiranju avtoplaščev za gospodarska vozila in njihove priklopnike (št. 54.00)

1 SPLOŠNO

1.1 Avtoplašči za gospodarska vozila in njihove priklopnike morajo biti homologirani v skladu s to odredbo.

2 PODROČJE UPORABE

2.1 Ta odredba se nanaša na nove avtoplašče za cestna motorna vozila in njihove priklopnike, razen na:

2.1.1 nove avtoplašče za osebna motorna vozila in njihove priklopnike;

2.1.2 plašče za motocikle in

2.1.3 avtoplašče za hitrosti, nižje od 80 km/h in višje od 150 km/h.

3 ZAHTEVE

3.1 Mere avtoplaščev

3.1.1 Širina preseka avtoplašča

3.1.1.1 Širina preseka je opredeljena s formulo:

$$S = S_1 + K(A - A_1)$$

Pri tem pomeni:

S širina preseka (v mm), merjena na merilnem platišču

S nazivna širina preseka (v mm), kot je skladno s predpisi označena na boku avtoplašča

A širina (v mm) merilnega platišča po navedbi proizvajalca

A₁ širina (v mm) teoretičnega platišča;

A₁ je enaka S₁, pomnoženi z faktorjem "X" po navedbi proizvajalca; za K se uporabi vrednost 0,4

3.1.1.2 Za tipe avtoplaščev, za katere je oznaka navedena v prvem stolpcu preglednice dodatka 5 pravilnika ECE R 54.00, pa velja tista širina preseka, ki je navedena v preglednici za posamezni avtoplašč.

3.1.2 Zunanji premer avtoplašča

3.1.2.1 Zunanji premer avtoplašča je določen s formulo:

$$D = d + 2H$$

Pri tem velja:

D zunanji premer (v mm)

d konstanta po točki 2.16.1.3 pravilnika ECE R 54.00

(v mm)

S nazivna širina preseka avtoplašča (v mm)

R¹ presečno razmerje avtoplašča (višina/širina), kot je označeno na boku avtoplašča

H nazivna višina preseka (v mm) in je enaka S₁ x 0,01 R_a, skladno z oznako na boku avtoplašča

3.1.2.2 Za tiste tipe avtoplaščev, za katere je oznaka navedena v prvem stolpcu preglednice dodatka 5 pravilnika ECE R 54.00, pa velja tisti zunanji premer, ki je naveden v preglednici za posamezni avtoplašč.

3.1.3 Postopek merjenja avtoplašča

3.1.3.1 Glavne mere avtoplašča je treba izmeriti po postopku, predpisanem v dodatku 6 pravilnika ECE R 54.00.

3.1.4 Predpisi za širino preseka avtoplašča

3.1.4.1 Skupna širina avtoplašča je lahko manjša od širine preseka avtoplašča, določene po postopku iz točke 3.1.1 te odredbe.

3.1.4.2 Skupna širina avtoplašča je lahko večja pri radialnih avtoplaščih do 4%, pri diagonalnih pa do 8%, vendar je pri avtoplaščih, ki imajo nazivno širino večjo od 305 mm

in so predvideni tudi za dvojno vgradnjo, širina lahko večja od širine avtoplašča, določene po postopku iz točke 3.1.1 te odredbe, za radialne avtoplašče do 2%, za diagonalne pa do 4%.

3.1.5 Predpisi za zunanji premer avtoplašča

Izmerjena vrednost ne sme biti manjša od D_{min} in ne večja od D_{max}, kot to določata formuli:

$$D_{min} = d + (2H \times a)$$

$$D_{max} = d + (2H \times b)$$

pri tem je:

3.1.5.1 za avtoplašče z velikostjo, ki je zajeta v dodatku št. 5 pravilnika ECE R 54.00

$$H = 0,5(D-d) \text{ (glej točko 3.1.2.1 te odredbe)}$$

3.1.5.2 za druge velikosti avtoplaščev, ki niso zajete v dodatku 5 ECE R 54.00, pa veljata vrednosti "d" in "H" po točki 3.1.2.1 te odredbe.

3.1.5.3 Koefficient "a" = 0,97,

koefficient "b" pa je po preglednici:

	Radialni avtoplašči	Diagonalni avtoplašči
Normalni avtoplašči	1,04	1,07
Specialni avtoplašči	1,06	1,09

3.1.5.4 Za zimske avtoplašče lahko zunanji premer (D_{max}) presega zgoraj določene mere za 1%.

3.2 Preskus zmogljivosti (obremenitev/hitrost) – trajnostni test

3.2.1 Na vsakem tipu avtoplašča je treba opraviti preskus zmogljivosti po določenih dodatku 7 pravilnika ECE R 54.00.

3.2.2 Avtoplašč, ki po preskusu zmogljivosti ne kaže znakov odstopanja tekalne plasti, razslojevanja posameznih plasti, odstopanja korda, odletavanja delov dezena ali preloma tekstilnega ogrodja, je ta preskus uspešno preстал.

3.2.3 Zunanji premer avtoplašča, izmerjen šest ur po zaključku preskusa zmogljivosti, ne sme odstopati za več kot ± 3,5% od vrednosti, izmerjene pred preskusom.

3.2.4 Če je v homologacijskem postopku tip avtoplašča, ki ima razmerje obremenitev/hitrost po preglednici v dodatku 8 pravilnika ECE R 54.00, je treba trajnostni test po točki 3.2.1 te odredbe opraviti samo za nazivno vrednost razmerja.

3.2.5 Če je v homologacijskem postopku tip avtoplašča, ki ima poleg razmerja obremenitev/hitrost po preglednici v dodatku 8 pravilnika ECE R 54.00 še neko drugo razmerje obremenitev/hitrost, je treba trajnostni test po točki 3.2.1 te odredbe opraviti na drugem avtoplašču istega tipa tudi za to drugo razmerje.

4 PRESKUŠANJE AVTOPLAŠČEV

4.1 Preskušanje avtoplaščev po določenih te odredbe lahko opravi samo pooblaščen laboratorij v skladu z določili pravilnika ECE R 54.00. Ta pravilnik izhaja iz Sporazuma o prevzemu enotnih pogojev za homologacijo in za vzajemno priznavanje homologacije opreme in delov motornih vozil, ki je bil sprejet 20. marca 1958 v Ženevi. K temu sporazumu je za nasledstvenim sklepom pristopila tudi Republika Slovenija (Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 15/92).

4.2 Pravilnik ECE R 54.00 je mogoče dobiti v izvirniku (v angleškem jeziku) v Informacijski službi Urada Republike Slovenije za standardizacijo in meroslovje v Ljubljani.

5 HOMOLOGACIJA AVTOPLAŠČEV

5.1 Homologacija avtoplaščev po določenih te odredbe in s tem v zvezi izdani dokumenti morajo biti izdelani v skladu s pravilnikom ECE R 54.00. Homologacijski organ v Republiki Sloveniji je Urad Republike Slovenije za standardizacijo in meroslovje.

6 POSTOPEK PREVERJANJA

6.1 Ustreznost vozil v skladu s to odredbo se preverja po postopku, ki ga predpisuje odredba o homologaciji vozil (Uradni list RS, št. 43/96).

7 VELJAVNOST

7.1 Z dnem uveljavitve te odredbe preneha veljati odredba o homologiranju avtoplaščev za gospodarska vozila in njihove priklopnike (št. 54.00) – (Uradni list RS, št. 3/95).

7.2 Ta odredba začne veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

Št. 009-10/96-46

Ljubljana, dne 20. oktobra 1997.

dr. Lojze Marinček l. r.
Minister
za znanost in tehnologijo

3560.

Na podlagi 6. člena zakona o standardizaciji (Uradni list RS, št. 1/95) in 99. člena zakona o upravi (Uradni list RS, št. 67/94, 20/95 – odl. US RS in 29/95) izdaja minister za znanost in tehnologijo

O D R E D B O**o homologiranju nadomestnih naprav za dušenje zvoka (št. 59.00)****1 SPLOŠNO**

1.1 Nadomestne naprave za dušenje zvoka vozil kategorije* M1 in kategorije N1, ki niso originalne, morajo biti homologirane v skladu s to odredbo.

2 PODROČJE UPORABE

2.1 Ta odredba vsebuje predpise za homologiranje naprav za dušenje zvoka in delov teh naprav, ki so namenjene za vgradnjo kot nadomestni deli za en ali več določenih tipov vozil kategorij M1 in N1.

3 ZAHTEVE**3.1 Splošne zahteve**

3.1.1 Nadomestna naprava za dušenje zvoka kot tudi deli te naprave morajo biti konstruirani, izdelani in vgrajeni tako, da vozilo ob normalni rabi in kljub morebitnim vibracijam ustreza zahtevam te odredbe.

3.1.2 Naprava za dušenje zvoka mora biti konstruirana, izdelana in vgrajena tako, da je pri normalni rabi vozila zadostno odporna proti vplivom korozije.

3.2 Predpisi glede nivoja hrupa

3.2.1 Akustične lastnosti nadomestne naprave za dušenje zvoka morajo biti preskušene po določenih točk 3.1 in 3.2 dodatka št. 3 pravilnika ECE R 51.01. Po vgradnji nadomestne naprave za dušenje zvoka na vozilo, določeno v točki 3.3.3 pravilnika ECE R 59.00, mora izmerjena vrednost nivoja hrupa izpolniti eno od naslednjih zahtev:

3.2.1.1 ne sme presežati vrednosti, izmerjenih pri homologaciji tega tipa vozila;

3.2.1.2 ne sme presežati vrednosti, izmerjenih na vozilu iz točke 3.2.1 te odredbe, ko je to vozilo opremljeno z izvorno napravo za dušenje zvoka, ki ustreza zahtevam ob homologaciji tega tipa vozila.

3.3 Merjenje moči vozila

3.3.1 Nadomestna naprava za dušenje zvoka (oziroma deli te naprave) mora biti izdelana tako, da je moč vozila primerljiva z močjo vozila, opremljenega z izvorno napravo za dušenje zvoka.

3.3.2 Nadomestna naprava za dušenje zvoka (oziroma na zahtevo proizvajalca dela te naprave) se primerja z izvorno napravo za dušenje zvoka (oziroma izvornimi deli te naprave), ki mora biti ravno tako tovarniško nova, in sicer tako, da se na vzorčno vozilo iz točke 3.3.3 pravilnika ECE R 59.00 vgradi najprej ena naprava, nato pa še druga.

3.3.3 Preskus se opravi z merjenjem protitlaka po določenih točke 3.3.4 te odredbe. Vrednost, izmerjena na nadomestni napravi za dušenje zvoka, ne sme za več kot 25% presežati vrednosti, izmerjene na izvorni napravi.

3.3.4 Potek preskusa**3.3.4.1 Preskus na motorju**

Meritve se opravijo na motorju, določenem v točki 3.3.4 pravilnika ECE R 59.00, ki je priključen na preskusno napravo. Preskusno napravo je treba nastaviti tako, da motor doseže pri polnem plinu vrtljaje nazivne moči (S). Oddaljenost merilnega mesta za merjenje protitlaka od izpušnega kolektorja je prikazana v dodatku št. 4 pravilnika ECE R 59.00.

3.3.4.2 Preskus na vozilu

Meritve se opravijo na vozilu, določenem v točki 3.3.3 pravilnika ECE R 59.00, in sicer:

- na cesti ali
- na preskusni napravi z valji.

Motor vozila je treba pri polnem plinu tako obremeniti, da doseže vrtljaje nazivne moči (S). Oddaljenost merilnega mesta za merjenje protitlaka od izpušnega kolektorja je prikazana v dodatku št. 4 pravilnika ECE R 59.00.

3.4 Vlaknati materiali za absorpcijo zvoka se lahko uporabijo v napravah za dušenje zvoka samo, če je s konstrukcijo in samo proizvodnjo zagotovljeno, da sposobnost take naprave ob normalni rabi v prometu ustreza zahtevam predpisov. Natančen postopek preskusa je določen v točki 6.4 pravilnika ECE R 59.00.

4 PRESKUŠANJE NADOMESTNIH NAPRAV ZA DUŠENJE ZVOKA

4.1 Preskušanje nadomestnih naprav za dušenje zvoka po določenih te odredbe lahko opravi samo pooblaščen laboratorij v skladu z določili pravilnika ECE R 59.00. Ta pravilnik izhaja iz sporazuma o prevzemu enotnih pogojev za homologacijo in za vzajemno priznavanje homologacije opreme in delov motornih vozil, ki je bil sprejet 20. marca 1958 v Ženevi. K temu sporazumu je z nasledstvenim sklepom pristopila tudi Republika Slovenija (Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 15/92).

4.2 Pravilnik ECE R 59.00 je mogoče dobiti v izvorniku (v angleškem jeziku) v Informacijskem centru Urada Republike Slovenije za standardizacijo in meroslovje v Ljubljani.

5 HOMOLOGACIJA NADOMESTNIH NAPRAV ZA DUŠENJE ZVOKA

5.1 Homologacija nadomestnih naprav za dušenje zvoka po določenih te odredbe in s tem v zvezi izdani dokumenti morajo biti izdelani v skladu s pravilnikom ECE R 59.00.

* Klasifikacija vozil po pravilnikih ECE je bila objavljena v prilogi št. 1 k odredbi o homologaciji vozil (Uradni list RS, št. 43/96)

Homologacijski organ v Republiki Sloveniji je Urad Republike Slovenije za standardizacijo in meroslovje (v nadaljnjem besedilu: urad).

5.2 Možen je tudi skrajšani postopek odobritve tipa nadomestne naprave za dušenje zvoka. Potrdilo o odobritvi tipa nadomestne naprave za dušenje zvoka po skrajšanem postopku ima veljavnost samo v Republiki Sloveniji.

5.2.1 Skrajšani postopek odobritve tipa nadomestne naprave za dušenje zvoka se opravi skladno z določili te odredbe, vendar se pri tem ne upošteva zahtev točke 3.4 te odredbe oziroma točke 6.4 pravilnika ECE R 59.00. Meritev moči motorja se opravi ali po točki 3.3.4.1 ali 3.3.4.2 te odredbe.

5.2.2 Potrdilo o odobritvi tipa nadomestne naprave za dušenje zvoka izda urad na posebnem obrazcu. Na tem potrdilu so navedeni pogoji vgradnje in določen znak ustreznosti, s katerim mora proizvajalec naprave vedno označiti svoj tipsko odobreni izdelek. S tako označenim izdelkom proizvajalec jamči, da je nadomestna naprava za dušenje zvoka skladna s tipsko odobrenim vzorcem. Poleg tega znaka mora biti izdelek neizbrisno označen tudi z znakom proizvajalca.

5.2.3 Elementi znaka ustreznosti tipa nadomestne naprave za dušenje zvoka so:

SI R 59.00 A – xxx

pri čemer pomeni:

– SI Slovenija (stalna oznaka)

– R pravilnik ECE (stalna oznaka)

– 59 številčna oznaka odredbe oziroma pravilnika ECE o nadomestnih napravah za dušenje zvoka (stalna oznaka)

– 00 številčna oznaka izvedenke odredbe oziroma pravilnika (spremenljiva oznaka)

– A odobritev dela za naknadno vgradnjo (stalna oznaka)

– xxx zaporedna tekoča številka potrdila o odobritvi tipa nadomestne naprave za dušenje zvoka, ki se začne s številko 001.

Ta znak mora biti neizbrisno označen na vsaki tipsko odobreni nadomestni napravi za dušenje zvoka in sicer na tistih mestih, ki so določena v dokumentaciji.

5.2.4 Višina pristojbine za izdajo potrdila o odobritvi tipa nadomestne naprave za dušenje zvoka je enaka pristojbini za razširitev že podeljene homologacije lastnosti vozila, njegovega dela ali opreme.

5.2.5 Oblike obrazcev v postopku določi urad.

6 POSTOPEK PREVERJANJA

6.1 Ustreznost vozil v skladu s to odredbo se preverja po postopku, ki ga predpisuje odredba o homologaciji vozil (Uradni list RS, št. 3/95).

7 VELJAVNOST

7.1 Z uveljavitvijo te odredbe preneha veljati odredba o homologiranju nadomestnih naprav za dušenje zvoka (št. 59.00) – (Uradni list RS, št. 15/96)

7.2 Potrdilo po določilih točke 5.2 te odredbe si morajo proizvajalci pridobiti v roku enega leta po uveljavitvi te odredbe.

7.3 Ta odredba začne veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

Št. 009-10/96-17

Ljubljana, dne 20. oktobra 1997.

dr. Lojze Marinček l. r.
Minister
za znanost in tehnologijo

3561.

Na podlagi 6. člena zakona o standardizaciji (Uradni list RS, št. 1/95) in 99. člena zakona o upravi (Uradni list RS, št. 67/94, 20/95 – odl. US RS in 29/95) izdaja minister za znanost in tehnologijo

ODREDBO

o homologiranju tovornih motornih in priklopnih vozil ter polpriklopnikov glede bočne zaščite (št. 73.00)

1 SPLOŠNO

1.1 Tovorna motorna in priklopna vozila ter polpriklopniki morajo biti homologirani v skladu s to odredbo.

2 PODROČJE UPORABE

2.1 Ta odredba velja za bočno zaščito celotnih vozil kategorij* N2 in N3 ter O3 in O4. Ne velja pa za:

– sedlaste vlačilce,

– specialna priklopna vozila za prevoz zelo dolgih in nedeljivih predmetov, npr. raznih lesenih ali jeklenih nosilcev,

– specialna vozila, pri katerih iz praktičnih razlogov ni mogoče namestiti bočne zaščite.

3 ZAHTEVE

3.1 Splošno

3.1.1 Vozila kategorij N2, N3, O3 in O4 morajo biti izdelana in opremljena tako, da nezaščitenim udeležencem v prometu nudijo učinkovito zaščito pred morebitnim padcem s strani pod vozilo in pred tem, da bi jih zagrabila kolesa vozila. Šteje se, da je ta zahteva izpolnjena:

3.1.1.1 če je vozilo opremljeno s posebno bočno zaščito, ki ustreza predpisom iz točke 3.3 te odredbe, ali

3.1.1.2 če je vozilo na bočnih straneh izdelano in opremljeno tako, da se deli vozila zaradi njihove oblike in lastnosti lahko štejejo kot bočna zaščita. Seveda pa morajo ti deli v tem primeru ustrezati zahtevam iz točke 3.3 te odredbe.

3.2 Postavitev vozila za preskus

3.2.1 Za preskus skladnosti s tehničnimi predpisi iz točke 3.3 je treba postaviti vozilo, kot sledi:

– vozilo stoji na ravni in vodoravni podlagi,

– krmiljena kolesa so v legi za vožnjo naravnost,

– vozilo je neobremenjeno,

– polpriklopnik stoji na svojih oporah v čimbolj vodoravni legi.

3.3 Tehnični predpisi za bočno zaščito

3.3.1 Bočna zaščita ne sme povečati največje širine vozila in njen glavni del ne sme biti več kot 120 mm odmaknjen navznoter od zunanega obrisa vozila. Pri določenih vozilih je lahko prednji del bočne zaščite skladno s točko 3.3.4.3 in 3.3.4.4 te odredbe zakrivljen navznoter. Zadnji konec bočne zaščite (najmanj zadnjih 250 mm) ne sme biti odmaknjen navznoter za več kot 30 mm od skrajnega zunanega roba zadnjih koles (pri tem se ne upošteva razširitev avtopnevmatike na dotikalšču s podlago).

3.3.2 Zunanja površina bočne zaščite mora biti gladka in mora potekati čimbolj zvezno od prednjega do zadnjega konca. Sosednji deli se lahko prekrivajo, če je prekritje obrnjeno nazaj ali navzdol. Če zadnji del ne štrli bolj navzven od prednjega, je med sosednjima deloma lahko tudi rega, ki ne sme biti širša od 25 mm, merjeno v vzdolžni smeri. Zaobljene glave kovic, vijakov ali matic lahko štrlijo največ 10 mm iz osnovne površine. Toliko lahko štrlijo ven tudi drugi deli, če so gladki in na isti način zaobljeni. Vsi zunanji robovi in vogali morajo imeti polmer zaobljenja najmanj 2,5 mm.

* Klasifikacija vozil po pravilnikih ECE je bila objavljena v prilogi št. 1 k odredbi o homologaciji vozil (Uradni list RS, št. 43/96)

3.3.3 Bočna zaščita mora imeti eno zvezno ravno površino ali pa več vodoravnih zaščitnih letev. Lahko je tudi kombinacija obojega. Če so uporabljene letve, razmik med njimi ne sme biti večji od 300 mm in morajo biti pri vozilih kategorij N2 in O3 široke najmanj 50 mm in pri vozilih kategorij N3 in O4 najmanj 100 mm. Njihova površina mora biti ravna. Kombinacija širših ravnih površin in letev mora tvoriti praktično zvezno potekajočo bočno zaščito, skladno s predpisi iz točke 3.3.2 te odredbe.

3.3.4 Prednji rob bočne zaščite

3.3.4.1 Lega in izvedba prednjega roba bočne zaščite mora biti:

3.3.4.1.1 na motornem vozilu: ne več kot 300 mm oddaljen od navpične ravnine, ki poteka pravokotno na vzdolžno os vozila in tangencialno na zunanjo površino kolesa, ki se nahaja neposredno pred bočno zaščito;

3.3.4.1.2 na priklopnem vozilu s trikotnim vlečnim ojesom: ne več kot 500 mm za ravnino iz točke 3.3.4.1.1 te odredbe.

3.3.4.1.3 na polpriklopniku: ne več kot 250 mm za prečno ravnino, ki poteka skozi srednjico podpornikov, če so le-ti na polpriklopniku, sicer pa razdalja od prečne ravnine, ki poteka skozi srednjico kraljevega čepa (ko je le-ta v svoji najbolj zadnji legi), ne sme biti večja od 2.700 mm.

3.3.4.2 Če leži prednji rob bočne zaščite v nekem sicer praznem prostoru, mora biti izveden kot enovit navpični element, ki se razteza po celi višini bočne zaščite. Zunanja in prednja stran tega elementa morata segati pri vozilih kategorij N2 in O3 najmanj 50 mm nazaj in biti za najmanj 100 mm ukrivljeni navznoter, pri vozilih kategorij N3 in O4 pa morata segati najmanj 100 mm nazaj in biti ukrivljeni navznoter za najmanj 100 mm.

3.3.4.3 Pri vozilu, kjer razdalja 300 mm iz točke 3.3.4.1.1 te odredbe sega v kabino vozila, mora biti bočna zaščita izvedena tako, da razdalja med prednjim robom bočne zaščite in zadnjo steno kabine ne presega 100 mm. Prednji rob bočne zaščite mora biti tu ukrivljen navznoter pod kotom do 45°. V tem primeru se ne upoštevajo zahteve iz točke 3.3.4.2 te odredbe.

3.3.4.4 Pri vozilu, kjer razdalja 300 mm iz točke 3.3.4.1.1 te odredbe ne sega do kabine vozila in je bočna zaščita po izboru proizvajalca izvedena tako, da je razdalja med prednjim robom bočne zaščite in zadnjo steno kabine manjša od 100 mm, je treba upoštevati zahteve točke 3.3.4.3 te odredbe.

3.3.5 Zadnji rob bočne zaščite ne sme biti več kot 300 mm pred navpično ravnino, ki poteka pravokotno na vzdolžno os vozila in tangencialno na zunanji rob zadnjega kolesa. Za zadnji rob ni obvezen enovit navpičen element, ki bi se raztezal po celotni višini bočne zaščite.

3.3.6 Spodnji rob bočne zaščite ne sme biti v nobeni točki oddaljen več kot 550 mm od podlage (cestišča).

3.3.7 Zgornji rob bočne zaščite ne sme ležati več kot 350 mm pod tistim delom nadgradnje vozila, ki ga seka ali pa se ga dotika navpična ravnina, ki se tangencialno dotika zunanjega roba koles (ne upoštevajoč razširitev pnevmatike ob dotiku s podlago). Izjeme od tega pravila so naslednji primeri.

3.3.7.1 Če ravnina iz točke 3.3.7 te odredbe ne seka nadgradnje vozila, mora biti zgornji rob bočne zaščite v isti višini kot nakladalna površina oziroma na višini 950 mm, če je ta nižja.

3.3.7.2 Če ravnina iz točke 3.3.7 te odredbe seka nadgradnjo vozila na višini, ki je višja kot 1.300 mm nad podlago, mora biti zgornji rob bočne zaščite najmanj na višini 950 mm.

3.3.7.3 Pri vozilu, ki je bilo konstruirano in izdelano (ne samo predelano) posebej za prevoz zabojnikov ali izmenljivih nadgradenj, se lahko zgornji rob bočne zaščite določi skladno s točkama 3.3.7.1 in 3.3.7.2 te odredbe. Pri tem se zabojnik ali nadgradnja upošteva kot del vozila.

3.3.8 Bočna zaščita mora biti toga in trdno pritrjena (ne sme se razrahljati pod vplivom tresljajev, ki nastanejo pri normalni rabi vozila). Izdelana mora biti iz kovine ali drugega primerne gradiva, z izjemo delov iz točke 3.3.9 te odredbe. Bočna zaščita velja kot ustrezna, če zdrži statično obremenitev 1 kN, ki deluje pravokotno na njen poljuben del. Ta sila se izvaja na zunanjo površino bočne zaščite z pritisnim batom s premerom 220 ± 10 mm, katerega pritisni del je raven in okroglega preseka. Pri tem pa deformacija bočne zaščite pod to obremenitvijo ne sme znašati več kot 30 mm na zadnjih 250 mm bočne zaščite in 150 mm na ostalem delu bočne zaščite. Ustreznost bočne zaščite tej zahtevi se lahko preverja z računskim postopkom.

3.3.9 Deli, ki so stalno pritrjeni na vozilu, kot so nadomestna kolesa, zaboji za baterije, rezervoarji zraka, rezervoarji goriva, luči, odsevniki in zaboji za orodje, se lahko vključijo v bočno zaščito, če glede mer ustrezajo zahtevam te odredbe. Za prazne prostore med bočno zaščito in trdno pritrjenimi deli veljajo določila iz točke 3.3.2 te odredbe.

3.3.10 Na bočni zaščiti ne smejo biti pritrjene zavorne, zračne ali hidravlične napeljave.

3.4 Izjeme

3.4.1 Pri vrstah vozil, ki so navedene v nadaljevanju, so dovoljena odstopanja od gornjih pravil, in sicer tako, da izpolnjujejo samo tista določila, ki so za posamezen primer posebej navedena.

3.4.1.1 Priklopno vozilo, katerega dolžina se lahko spreminja, mora izpolniti vse zahteve iz točke 3.3 te odredbe samo v svoji najkrajši legi. Če je vozilo raztegnjeno, mora bočna zaščita ustrezati predpisom iz točk 3.3.6, 3.3.7 in 3.3.8 kot tudi iz točke 3.3.4 ali 3.3.5 te odredbe. Priklopno vozilo v raztegnjeni obliki ne sme imeti v bočni zaščiti nobenih presledkov.

3.4.1.2 Vozilo – cisterna, to je vozilo, izdelano izključno za prevoz tekočin v zaprti posodi, ki je trdno pritrjena na vozilo, in je opremljeno s cevnimi priključki za polnjenje in praznjenje, mora biti opremljeno z bočno zaščito, ki v celoti ustreza zahtevam iz točke 3.3 te odredbe, kolikor je to izvedljivo. Odstopanja so mogoča samo, če so za to nujni vzroki zaradi zahtev obratovanja.

3.4.1.3 Vozilo z izvlečnimi podporami, ki so potrebne za doseganje večje stabilnosti pri nakladanju oziroma razkladanju oziroma pri opravljanju raznih del, za katera je vozilo izdelano, ima lahko v bočni zaščiti tudi prepuste za izvlečenje podpor.

3.4.1.4 Pri vozilu s sidrnimi točkami za Ro-Ro prevoz (roll on/roll off) so dovoljene odprtine v bočni zaščiti za prehod in pritrjevanje sidrnih vezi.

3.4.2 Če so bočne strani vozila izvedene tako, da sestavni deli teh bočnih strani zaradi svoje oblike in lastnosti skupaj ustrezajo predpisom iz točke 3.3 te odredbe, se ti deli lahko upoštevajo kot nadomestilo za bočno zaščito.

4 PRESKUŠANJE VOZIL GLEDE NJIHOVE BOČNE ZAŠČITE

4.1 Preskušanje vozil glede njihove bočne zaščite po določitih te odredbe lahko opravi samo pooblaščen laboratorij v skladu z določili pravilnika ECE R 73.00. Ta pravilnik izhaja iz Sporazuma o prevzemu notnih pogojev za homologacijo in za vzajemno priznavanje homologacije opreme in delov motornih vozil, ki je bil sprejet 20. marca 1958 v

Ženevi. K temu sporazumu je z nasledstvenim sklepom pristopila tudi Republika Slovenija (Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 15/92).

4.2 Pravilnik ECE R 73.00 je mogoče dobiti v izvirniku (v angleškem jeziku) v Informacijskem centru Urada Republike Slovenije za standardizacijo in meroslovje v Ljubljani.

5 HOMOLOGACIJA VOZIL GLEDE NJIHOVE BOČNE ZAŠČITE

5.1 Homologacija vozil glede njihove bočne zaščite po določenih te odredbe in s tem v zvezi izdani dokumenti morajo biti izdelani v skladu s pravilnikom ECE R 73.00. Homologacijski organ v Republiki Sloveniji je Urad Republike Slovenije za standardizacijo in meroslovje (v nadaljnjem besedilu: urad).

5.2 Postopek se lahko opravlja tudi dvostopenjsko in sicer:

- odobritev tipa same naprave za bočno zaščito in
- homologacija vozila glede bočne zaščite.

5.2.1 Odobritev tipa naprave za bočno zaščito si lahko pridobi proizvajalec naprav za bočno zaščito, če je ta naprava namenjena za vgradnjo na različna vozila.

5.2.2 Homologacija vozila glede bočne zaščite se v primeru, da je na vozilo vgrajena tipsko odobrena naprava za bočno zaščito izvaja samo glede vgradnje take naprave na vozilo.

5.3 Odobritev tipa naprave za bočno zaščito

5.3.1 Naprava za bočno zaščito, ki je konstruirana tako, da se lahko vgradi na različna vozila, je lahko odobrena kot tip, če izpolnjuje vse zahteve te odredbe.

5.3.2 Postopek odobritve tipa naprave za bočno zaščito poteka smiselno enako kot to določa navodilo o postopku homologacije lastnosti vozil, njihovih delov in opreme (Uradni list RS, št. 43/96). Preskušanje se lahko izvede s fizičnim preskušanjem ali pa z izračunom.

5.3.3 Potrdilo o odobritvi tipa naprave za bočno zaščito izda urad na posebnem obrazcu. Na tem potrdilu so navedeni pogoji vgradnje in določeni znak ustreznosti, s katerim mora proizvajalec naprave vedno označiti svoj tipsko odobreni izdelek. S tako označenim izdelkom proizvajalec jamči, da je naprava za bočno zaščito skladna s tipsko odobrenim vzorcem. Poleg tega znaka mora biti izdelek neizbrisno označen tudi z znakom proizvajalca.

5.3.4 Elementi znaka ustreznosti tipa naprave za bočno zaščito so:

SI R 73.00 A – xxx

pri čemer pomeni:

– SI Slovenija (stalna oznaka)

– R pravilnik ECE (stalna oznaka)

– 73 številčna oznaka odredbe oziroma pravilnika ECE

o bočni zaščiti (stalna oznaka)

– 00 številčna oznaka izvedenke odredbe oziroma pravilnika (spremenljiva oznaka)

– A odobritev dela za naknadno vgradnjo (stalna oznaka)

– xxx zaporedna tekoča številka dokumenta o ustreznosti, ki se začne s številko 001

Ta znak mora biti neizbrisno označen na vsaki tipsko odobreni napravi za bočno zaščito in sicer na tistih mestih, ki so določena v dokumentaciji.

5.3.5 Višina pristojbine za izdajo potrdila o odobritvi tipa naprave za bočno zaščito je enaka pristojbini za razširitev že podeljene homologacije lastnosti vozila, njegovega dela ali opreme.

5.3.6 Oblike obrazcev v postopku določi urad.

5.4 Homologacija vozila glede na vgradnjo tipsko odobrene naprave za bočno zaščito

5.4.1 Homologacija vozila glede na vgradnjo tipsko odobrene naprave za bočno zaščito poteka tako, da se po identifikaciji tipsko odobrene naprave in ob upoštevanju pogojev vgradnje, navedenih v dokumentu o odobritvi tipa naprave za bočno zaščito, preveri skladnost vgradnje naprave glede na zahteve točk 3.3.1 do 3.3.10 te odredbe.

5.4.2 Ta postopek se lahko izvaja na dva načina in sicer:

- kot posamična odobritev vozila ali pa
- kot tipska homologacija vgradnje odobrenega tipa naprave za bočno zaščito vozila v primeru, da se taka naprava vgrajuje na več enakih vozil.

5.4.3 Tipska homologacija vgradnje odobrenega tipa naprave za bočno zaščito vozila

5.4.3.1 Postopek tipske homologacije vgradnje odobrenega tipa naprave za bočno zaščito poteka smiselno enako kot to določa navodilo o postopku homologacije lastnosti vozil, njihovih delov in opreme (Uradni list RS, št. 43/96).

5.4.3.2 Potrdilo o tipski homologaciji vgradnje odobrenega tipa naprave za bočno zaščito izstavi urad na posebnem obrazcu. V tem potrdilu je naveden točen tip odobrene naprave za bočno zaščito vozila in tip vozila, na katerega se dokument nanaša.

5.4.3.3 Na podlagi potrdila iz prejšnje točke izvajalec vgradnje izda za vsako tako vgrajeno napravo za bočno zaščito vozila posebno izjavo, s katero jamči, da je na vozilo vgrajena tipsko odobrena naprava in da je vgradnja skladna z določili odredbe.

5.4.3.4 Višina pristojbine za izdajo potrdila o tipski homologaciji odobrenega tipa naprave za bočno zaščito je enaka pristojbini za razširitev že podeljene homologacije lastnosti vozila, njegovega dela ali opreme.

5.4.3.5 Oblike obrazcev v postopku določi urad.

6 POSTOPEK PREVERJANJA

6.1 Ustreznost vozil v skladu s to odredbo se preverja po postopku, ki ga predpisuje odredba o homologaciji vozil (Uradni list RS, št. 43/96).

7 VELJAVNOST

7.1 Z uveljavitvijo te odredbe preneha veljati odredba o homologiranju tovornih motornih in priklopnih vozil ter polpriklopnikov glede bočne zaščite (št. 73.00) – (Uradni list RS, št. 15/96)

7.2 Ta odredba začne veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

Št. 009-10/96-14

Ljubljana, dne 20. oktobra 1997.

dr. Lojze Marinček l. r.

Minister

za znanost in tehnologijo

3562.

Na podlagi 6. člena zakona o standardizaciji (Uradni list RS, št. 1/95) in 99. člena zakona o upravi (Uradni list RS, št. 67/94, 20/95 – odl. US RS in 29/95) izdaja minister za znanost in tehnologijo

O D R E D B O

o homologiranju motoplaččev za kolesa z motorjem in motorna kolesa (št. 75.00)

1 SPLOŠNO

1.1 Motoplašči za kolesa z motorjem in motorna kolesa morajo biti homologirani v skladu s to odredbo.

2 PODROČJE UPORABE

2.1 Ta odredba se nanaša na nove motoplašče, namenjena za uporabo na cesti, za kolesa z motorjem in motorna kolesa (kategorije* L1, L2, L3 in L4) in za izvedenke iz motociklov (kategorija L5).

2.2 Glede na posebne lastnosti motoplaščev, še posebej glede tekalne površine, je na trgu večje število motoplaščev različnih vrst z istimi nazivnimi merami. Zaradi varnosti je priporočljivo, da so motorna kolesa konstruirana tako, da se nanje lahko montirajo različni tipi motoplaščev, ki so uporabniku na voljo.

3 ZAHTEVE

3.1 Mere motoplaščev

3.1.1 Širina preseka motoplašča

3.1.1.1 Širina preseka je opredeljena s formulo:

$$S = S_1 + K(A - A_1)$$

Pri tem pomeni:

S širina preseka (v mm), merjena na merilnem platišču

S₁ nazivna širina preseka (v mm), kot je skladno s predpisi označena na boku motoplašča

A širina (v mm) merilnega platišča po navedbi proizvajalca

A₁ širina (v mm) teoretičnega platišča;

A je enaka S, pomnoženi z vrednostjo x po navedbi proizvajalca; za K še vstavi vrednost 0,4.

3.1.1.2 Za tiste tipe motoplaščev, za katere je oznaka navedena v prvem stolpcu preglednice dodatka št. 5 pravilnika ECE R 75.00, pa velja tista širina preseka, ki je navedena v preglednici za posamezni motoplašč.

3.1.2 Zunanji premer motoplašča

3.1.2.1 Zunanji premer motoplašča je določen z naslednjo formulo:

$$D = d + 2H$$

Pri tem velja:

D zunanji premer (v mm)

d konstanta po točki 2.16.3 pravilnika ECE R 75.00 (v mm)

H nazivna višina preseka motoplašča (v mm),

$$H = 0,01S_1 R_a$$

S₁ nazivna širina preseka motoplašča (v mm)

R_a presečno razmerje motoplašča (višina/širina), kot je označeno na boku motoplašča, skladno z zahtevami iz točke 3.4 pravilnika ECE 75.00.

3.1.2.2 Za tiste tipe motoplaščev, za katere je oznaka navedena v prvem stolpcu preglednice dodatka št. 5 pravilnika ECE R 75.00, pa velja tista širina, ki je navedena v preglednici za posamezni motoplašč.

3.1.3 Postopek merjenja motoplašča

3.1.3.1 Glavne mere motoplašča je treba izmeriti po postopku, predpisanem v dodatku št. 6 pravilnika ECE R 75.00.

3.1.4 Predpisi glede širine preseka motoplašča

3.1.4.1 Skupna širina motoplašča je lahko manjša od širine preseka motoplašča, določene po postopku iz točke 3.1.1 te odredbe.

3.1.4.2 Skupna širina motoplašča lahko presega širino preseka motoplašča, določeno po postopku iz točke 3.1.1 te odredbe, do vrednosti, dovoljene v dodatku št. 5 k pravilniku ECE R 75.00, oziroma pri velikostih, ki v dodatku št. 5 niso navedene, za naslednje odstotke:

3.1.4.2.1 pri normalnih in M+S motoplaščih:

– premer platišča 13 in več: 10%

– premer platišča do vključno 12: 8%

3.1.4.2.2 pri posebnih motoplaščih, ki so le pogojno uporabni za vožnjo po cesti in so označeni z oznako MST: 25%

3.1.5 Predpisi glede zunanjega premera motoplašča

3.1.5.1 Zunanji premer motoplašča ne sme biti manjši oziroma večji od vrednosti D_{min} oziroma D_{max}, določenih v dodatku št. 5 k pravilniku ECE R 75.00.

3.1.5.2 Pri velikostih, ki niso navedene v dodatku št. 5 pravilnika ECE R 75.00, velja, da zunanji premer ne sme biti izven območja, ki ga opredeljujeta D_{min} oziroma D_{max}, ki sta določena z naslednjo formulo:

$$D_{\min} = d + (2H \cdot a)$$

$$D_{\max} = d + (2H \cdot b)$$

pri tem sta vrednosti za H in d obrazloženi v točki 3.1.2.1 te odredbe, vrednosti za a in b pa sta navedeni v naslednjih točkah:

3.1.5.2.1 pri normalnih cestnih in M+S motoplaščih velja:

– premer platišča 13 in več: a = 0,97

– premer platišča do vključno 12: a = 0,93

– za posebne motoplašče: a = 1,00

3.1.5.2.2 pri normalnih cestnih motoplaščih velja:

– premer platišča 13 in več: b = 1,07

– premer platišča do vključno 12: b = 1,10

– za M+S in posebne motoplašče: b = 1,12

3.2 Preskus zmogljivosti (obremenitev/hitrost)

3.2.1 Na vsakem motoplašču je treba opraviti preskus zmogljivosti po določilih dodatka št. 7 pravilnika ECE R 75.00.

3.2.1.1 Pri homologaciji motoplaščev, ki imajo v oznaki velikosti vključeno kodo "V" in so primerni za hitrosti, večje od 240 km/h, ali motoplaščev s kodo "Z" v oznaki velikosti, ki so primerni za hitrosti, večje od 270 km/h (točka 4.1.15 v pravilniku ECE R 75.00), se preskus zmogljivosti opravi na enem motoplašču s tako hitrostjo in obremenitvijo, kot sta navedeni v oklepaju na samem platišču, drugi preskus zmogljivosti pa se opravi na drugem motoplašču istega tipa s tako hitrostjo in obremenitvijo, kot ju je predvidel proizvajalec motoplašča kot največji.

3.2.2 Motoplašč, ki po preskusu zmogljivosti ne kaže znakov odstopanja tekalne plasti, razslojevanja posameznih plasti, odstopanja korda, odletavanja delov dezena ali preloma tekstilnega ogrodja, je ta preskus uspešno prestal.

3.2.3 Zunanji premer motoplašča, izmerjen šest ur po zaključku preskusa zmogljivosti, ne sme odstopati za več kot ± 3,5% od vrednosti, izmerjene pred preskusom.

3.2.4 Skupna širina motoplašča po preskusu zmogljivosti ne sme presežati vrednosti, navedenih v točki 3.1.4.2 te odredbe.

3.3 Dinamično povečanje motoplašča

3.3.1 Motoplašče, ki so zajeti v točki 1.1 dodatka št. 10 k pravilniku ECE R 75.00, je treba po končanem preskusu zmogljivosti po točki 3.2 te odredbe preskusiti še glede dinamičnega povečanja po zahtevah prej navedenega dodatka.

4 PRESKUŠANJE MOTOPLAŠČEV

4.1 Preskušanje motoplaščev po določilih te odredbe lahko opravi samo pooblaščen laboratorij v skladu z določili pravilnika ECE R 75.00. Ta pravilnik izhaja iz sporazuma o prevzemu enotnih pogojev za homologacijo in za vzajemno priznavanje homologacije opreme in delov motornih vozil, ki je bil sprejet 20. marca 1958 v Ženevi. K temu sporazumu je z nasledstvenim sklepom pristopila tudi Republika Slovenija (Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 15/92).

* Klasifikacija vozil po pravilnikih ECE je bila objavljena v prilogi št. 1 k odredbi o homologaciji vozil (Uradni list RS, št. 43/96)

4.2 Pravilnik ECE R 75.00 je mogoče dobiti v izvorniku (v angleškem jeziku) v Informacijskem centru Urada Republike Slovenije za standardizacijo in meroslovje v Ljubljani.

5 HOMOLOGACIJA MOTOPLAŠČEV

5.1 Homologacija motoplaščev po določenih te odredbe in s tem v zvezi izdani dokumenti morajo biti izdelani v skladu s pravilnikom ECE R 75.00. Homologacijski organ v Republiki Sloveniji je Urad Republike Slovenije za standardizacijo in meroslovje.

6 POSTOPEK PREVERJANJA

6.1 Ustreznost vozil v skladu s to odredbo se preverja po postopku, ki ga predpisuje odredba o homologaciji vozil (Uradni list RS, št. 43/96).

7 VELJAVNOST

7.1 Z uveljavitvijo te odredbe preneha veljati odredba o homologiranju motoplaščev za motorna kolesa (št. 75.00) – (Uradni list RS, št. 15/96)

7.2 Ta odredba začne veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

Št. 009-10/96-28

Ljubljana, dne 20. oktobra 1997.

dr. Lojze Marinček l. r.
Minister
za znanost in tehnologijo

3563.

Na podlagi 6. člena zakona o standardizaciji (Uradni list RS, št. 1/95) in 99. člena zakona o upravi (Uradni list RS, št. 67/94, 20/95 – odl. US RS in 29/95) izdaja minister za znanost in tehnologijo

ODREDBO

o homologiranju motornih koles in mopedov glede na zaviranje (št. 78.02)

1 SPLOŠNO

1.1 Vozila kategorije* L morajo biti homologirana skladno s to odredbo.

2. PODROČJE UPORABE

2.1 Ta odredba se nanaša na zaviranje dvo- in trikolesnih motornih vozil kategorije L.

2.2 Določila te odredbe ne veljajo za:

2.2.1 vozila, katerih konstrukcijsko določena hitrost ni večja od 25 km/h;

2.2.2 vozila, prirejena za telesno prizadetega voznika;

3 ZAHTEVE

3.1 Splošne zahteve

3.1.1 Zavorna instalacija

3.1.1.1 Zavorna instalacija mora biti konstruirana, izdelana in vgrajena tako, da kljub morebitnim vibracijam in drugim vplivom omogoča, da vozilo v razmerah normalne rabe ustreza zahtevam te odredbe.

3.1.1.2 Še posebej mora biti zavorna instalacija konstruirana, izdelana in vgrajena tako, da uspešno kljubuje vplivom korozije in staranja, ki jim je izpostavljena.

3.1.1.3 Zavorne obloge ne smejo vsebovati azbesta.

3.1.2 Zahteve, ki jim mora ustrezati zavorna instalacija

3.1.2.1 Delovno zaviranje

Delovno zaviranje mora pri vseh hitrostih in obremenitvah vozila ter na vseh vzponih in spustih omogočati nadzor gibanja vozila in zanesljivo, hitro in učinkovito ustavitev. Delovanje delovnega zaviranja mora biti prilagodljivo potrebam. Voznik mora doseči želeni učinek zaviranja s svojega sedeža, ne da bi za to moral odmakniti roke s krmilne naprave.

3.1.2.2 Pomožno zaviranje (če obstaja)

Pomožno zaviranje mora omogočati zaustavitev vozila v primerni razdalji, če odpove delovno zaviranje. Delovanje mora biti prilagodljivo potrebam. Voznik mora doseči želeni učinek zaviranja s svojega sedeža, pri tem pa mora vsaj z eno roko držati krmilno napravo. Pri tem se predpostavlja, da pri delovnem zaviranju hkrati ne nastopi več kot ena motnja.

3.1.2.3 Parkirno zaviranje (če obstaja)

Parkirno zaviranje mora zadrževati vozilo v mirovanju tudi, ko voznik ni prisoten. Učinkoviti mora tudi na strmini (na vzponih in spustih). Vsi zavorni elementi morajo biti v tem primeru izključno pod vplivom mehanične sile. Voznik mora doseči polni učinek tega zaviranja s svojega sedeža.

3.2 Lastnosti zavorne instalacije

3.2.1 Vsako vozilo kategorij L1 in L3 mora biti opremljeno z dvema delovnim zavornima napravama z neodvisnima napravama za aktiviranje in neodvisnima prenosnima napravama, od katerih mora delovati ena najmanj na prednje kolo, druga pa najmanj na zadnje kolo.

3.2.1.1 Obe delovni zavorni napravi imata lahko skupno zavoro, če motnja v eni zavorni napravi ne vpliva na učinkovitost druge. Če so določeni deli, kot zavora, kolesni zavorni valji in njihovi bati (razen tesnila), vzvodje in odmikala zavor zadostno dimenzionirani, lahko dostopni za vzdrževanje in imajo tudi sicer zadostne varnostne lastnosti, se lahko predpostavi, da na teh delih ne more priti do okvare.

3.2.1.2 Parkirna zavora ni zahtevana.

3.2.2 Vsako vozilo kategorij L1, L2 in L3 mora biti opremljeno z dvema med seboj neodvisnima zavornima napravama z neodvisnima napravama za aktiviranje in neodvisnima prenosnima napravama, od katerih mora delovati ena najmanj na prednje kolo oziroma na prednji kolesi, druga pa najmanj na zadnje kolo oziroma na zadnji kolesi. Parkirna zavora ni zahtevana.

3.2.3 Vsako vozilo kategorije L2 mora biti opremljeno:

3.2.3.1 ali z dvema neodvisnima delovnim zavornima napravama, ki skupaj delujeta na zavore vseh koles,

3.2.3.2 ali z eno delovno zavorno napravo, ki deluje na vsa kolesa, in eno pomožno zavorno napravo, ki je lahko parkirna zavora.

3.2.3.3 Dodatno mora biti vsako vozilo kategorije L2 opremljeno še s parkirno zavoro, ki deluje na kolo oziroma kolesi zadnje osi. Parkirna zavora, ki je lahko ena od zavor iz točke 3.2.3.1 te odredbe zgoraj, mora biti neodvisna od naprave, ki deluje na drugo os oziroma osi.

3.2.4 Vsako vozilo kategorije L5 mora biti opremljeno:

3.2.4.1 z nožno zavoro, ki deluje na vsa kolesa in pomožno zavorno napravo, ki je lahko parkirna zavora, in

3.2.4.2 parkirno zavoro, ki deluje na kolo oziroma kolesi najmanj ene osi. Vključevanje parkirne zavorne naprave, ki je sicer lahko ena od zavornih naprav po točki 3.2.3.1 te odredbe, mora biti neodvisno od vključevanja delovne zavorne naprave.

3.2.5 Zavorne naprave morajo delovati na zavorne površine, ki so s kolesi stalno trdno povezane, neposredno ali pa posredno prek delov, za katere se lahko predpostavi, da ne morejo odpovedati.

* Klasifikacija vozil po pravilnikih ECE je bila objavljena v prilogi št. 1 k odredbi o homologaciji vozil (Uradni list RS, št. 43/96)

3.2.6 Deli zavorne naprave morajo biti, kadar so nameščeni na vozilo, pritrjeni tako, da je zagotovljeno pravilno delovanje zavorne naprave v razmerah normalne rabe.

3.2.7 Zavorne naprave morajo dobro delovati, če so pravilno namazane in nastavljene.

3.2.7.1 Obrabo zavor je treba izravnati z nastavitvijo zavor. To mora biti lahko izvedljivo z ročno ali pa z avtomatsko napravo. Zavore mora biti mogoče nastaviti v učinkovit položaj vse dotlej, dokler se zavorne obloge toliko ne obrabijo, da jih je treba zamenjati.

3.2.7.2 Naprava za aktiviranje zavore in prenosni mehanizem morata imeti dovolj rezervnega pomika, da je učinkovito zaviranje zagotovljeno brez takojšnje nastavitve tudi, ko se zavore segrejejo ali obrabijo do največje dovoljene mere.

3.2.7.3 Ko so deli zavorne naprave pravilno nastavljeni, smejo ob aktiviranju prijemat samo tisti deli, ki so za to predvideni.

3.2.8 Pri zavornih napravah s hidravličnim prenosnim sistemom mora biti posoda za zavorno tekočino izvedena tako, da je mogoče enostavno kontrolirati nivo zavorne tekočine.

3.2.9 Obrabo zavor je treba izravnati z nastavitvijo zavor. To mora biti lahko izvedljivo z ročno ali pa z avtomatsko napravo. Poleg tega morajo pri vozilih kategorije L5 imeti naprava za aktiviranje in deli prenosnega mehanizma ter zavore, ki deluje na zadnjo os, dovolj rezervnega pomika, da je normalno zaviranje zagotovljeno brez takojšnje nastavitve tudi, ko se zavore segrejejo ali delno obrabijo.

4 PRESKUŠANJE VOZILA

4.1 Preskušanje vozila po določilih te odredbe lahko opravi samo pooblaščen laboratorij v skladu z določili pravilnika ECE R 78.02. Ta pravilnik izhaja iz Sporazuma o prevzemu enotnih pogojev za homologacijo in za vzajemno priznavanje homologacije opreme in delov motornih vozil, ki je bil sprejet 20. marca 1958 v Ženevi. K temu sporazumu je z nasledstvenim sklepom pristopila tudi Republika Slovenija (Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 15/92).

4.2 Pravilnik ECE R 78.02 je mogoče dobiti v izvorniku (v angleškem jeziku) v Informacijskem centru Urada Republike Slovenije za standardizacijo in meroslovje v Ljubljani.

5 HOMOLOGACIJA VOZILA

5.1 Homologacija vozila v smislu te odredbe in s tem v zvezi izdani dokumenti morajo biti izdelani v skladu s pravilnikom ECE R 78.02. Homologacijski organ v Republiki Sloveniji je Urad Republike Slovenije za standardizacijo in meroslovje.

6 POSTOPEK PREVERJANJA

6.1 Ustreznost vozil v skladu s to odredbo se preverja po postopku, ki ga predpisuje odredba o homologaciji vozil (Uradni list RS, št. 43/96).

7 VELJAVNOST

7.1 Z dnem uveljavitve te odredbe preneha veljati odredba o homologiranju motornih koles in mopedov na zaviranje (št. 78.01) – (Uradni list RS, št. 3/95).

7.2 Ta odredba začne veljati 1. januarja 1998.

Št. 009-10/96-47

Ljubljana, dne 20. oktobra 1997.

dr. Lojze Marinček l. r.
Minister
za znanost in tehnologijo

3564.

Na podlagi 6. člena zakona o standardizaciji (Uradni list RS, št. 1/95) in 99. člena zakona o upravi (Uradni list RS, št. 67/94, 20/95 – odl. US RS in 29/95) izdaja minister za znanost in tehnologijo

ODREDBO

o homologiranju vozil glede krmilja (št. 79.01)

1 SPLOŠNO

1.1 Motorna in priklopna vozila ter polpriklopniki morajo biti homologirani v skladu s to odredbo.

2 PODROČJE UPORABE

2.1 Ta odredba velja za krmilne sisteme vozil kategorij* M, N in O. Ne velja pa za prenosne mehanizme krmilja, ki so v celoti hidravlični ali električni, z izjemo pomožnih krmilnih naprav na vozilih kategorij M1 in N1 (dodatno upravljanje zadnjih koles). Čisti pnevmatski prenosi niso dovoljeni.

3 ZAHTEVE

3.1 Predpisi gradnje – splošni

3.1.1 Krmilje mora zagotoviti preprosto in zanesljivo upravljanje motornega vozila vse do njegove konstrukcijsko določene najvišje hitrosti oziroma priklopnega vozila do njegove tehnično najvišje dovoljene hitrosti. Pri preskusu po točki 3.3 te odredbe mora biti zagotovljeno samodejno vračanje v središčno lego. Vozila morajo ustrezati zahtevam točk 3.3.2 (motorna vozila) in 3.3.3 (priklopna vozila) te odredbe. Če je vozilo opremljeno s pomožno krmilno napravo, mora ustrezati tudi zahtevam dodatka št. 4 pravilnika ECE 79.01.

3.1.1.1 Vozilo mora biti sposobno voziti po ravnem delu ceste s svojo najvišjo konstrukcijsko določeno hitrostjo, ne da bi voznik moral opravljati večje popravke smeri in ne da bi v krmilnem sistemu nastali prekomerni tresljaji.

3.1.1.2 Med napravo za upravljanje krmilja (volanom) in krmiljenimi kolesi mora obstajati sinhronizacija pomika, razen za (zadnja upravljana) kolesa, ki jih krmili pomožna krmilna naprava.

3.1.1.3 Med napravo za upravljanje krmilja (volanom) in krmiljenimi kolesi mora obstajati časovna sinhronizacija, razen za (zadnja upravljana) kolesa, ki jih krmili pomožna krmilna naprava.

3.1.2 Krmilje mora biti konstruirano, izdelano in vgrajeno tako, da vzdrži vse obremenitve pri normalni rabi motornega ali priklopnega vozila. Največji odklon krmiljenih koles ne sme biti omejen s katerikoli delom prenosnega mehanizma krmilnega sistema, razen v primeru, ko je to izrecno predvideno.

3.1.2.1 Če ni posebej navedeno drugače, se po določilih te odredbe šteje, da v krmilnem sistemu ne more sočasno nastati več kot ena motnja in da dve osi skupaj na istem voznem podstavku predstavljata le eno os.

3.1.3 Če odpove motor ali pa neki del krmilnega sistema, razen tistih, navedenih v točki 3.1.4 te odredbe, mora krmilje še nadalje ustrezati zahtevam točke 3.3.2.6 (motorna vozila) oziroma 3.3.3 (priklopna vozila) te odredbe.

3.1.4 Po določilih te odredbe se k delom, na katerih ne more nastati motnja, štejejo krmiljena kolesa, vsi mehanski deli prenosnega mehanizma in naprava za upravljanje krmilnega sistema.

* Klasifikacija vozil po pravilnikih ECE je bila objavljena v prilogi št. 1 k odredbi o homologaciji vozil (Uradni list RS, št. 43/96)

3.1.5 Vsako motnjo v prenosnem mehanizmu, ki ni čisto mehanski, mora voznik jasno zaznati. Pri motornem vozilu šteje porast zahtevane sile za upravljanje vozila kot opozorilni signal. Pri priklopnih vozilih so dovoljene mehanske opozorilne naprave. Pri motnji je dovoljena tudi sprememba prestavnega razmerja krmilja, če vrednost potrebne sile za upravljanje vozila ne preseže tiste iz točke 3.3.2.6 te odredbe.

3.2 Predpisi gradnje – posebni

3.2.1 Naprava za upravljanje krmilja

3.2.1.1 Če napravo za upravljanje krmilja upravlja voznik neposredno, mora le-ta ustrezati naslednjim zahtevam:

3.2.1.1.1 naprava mora biti lahka za upravljanje;

3.2.1.1.2 smer premikanja naprave za upravljanje mora ustrezati smeri nameravane spremembe smeri vozila;

3.2.1.1.3 razen pri pomožni krmilni napravi mora obstajati neprekinjena in enaka odvisnost med kotom odklona naprave za upravljanje in krmiljenih koles.

3.2.2 Prenosni mehanizem

3.2.2.1 Naprave za nastavitve krmilne geometrije morajo biti izvedene tako, da po nastavitvi omogočijo mehansko zavarovanje nastavljenega lege s posebnimi zapornimi elementi.

3.2.2.2 Prenosni mehanizmi, ki se lahko spreminjajo, da se lahko uporabijo pri različnih izvedbah vozila (npr. pri izvlečnih polpriklopnih), morajo imeti posebne zaporne elemente za mehansko zavarovanje nastavitve delov mehanizma. Če se zavarovanje izvede samodejno, mora biti omogočeno še dodatno ročno varnostno zavarovanje.

3.2.3 Krmiljena kolesa

3.2.3.1 Krmiljena kolesa ne smejo biti izključno zadnja kolesa. Ta določba ne velja za polpriklopnike.

3.2.3.2 Priklopna vozila (z izjemo polpriklopnikov) z več kot eno osjo s krmiljenimi kolesi in polpriklopniki z najmanj eno osjo s krmiljenimi kolesi morajo ustrezati predpisom iz točke 3.3.3 te odredbe. Pri priklopnih vozilih s samosledljivo krmilno pripravo preskus po določilih iz točke 3.3.3 te odredbe ni potreben, če razmerje med osnimi obremenitvami nekrmiljenih osi in osnimi obremenitvami s trenjem krmiljenih osi znaša najmanj 1,6 pri vseh stanjih obremenitve.

3.2.4 Naprava za oskrbo z energijo

3.2.4.1 Za oskrbo krmilnega in zavornega sistema z energijo se lahko uporabi isti vir energije. Pri izpadu naprave za oskrbo z energijo morata tako krmilni kot tudi zavorni sistem izpolnjevati naslednje zahteve:

3.2.4.1.1 krmilni sistem mora ustrezati predpisom iz točke 3.3.2.6 te odredbe;

3.2.4.1.2 pri izpadu izvora energije ne sme biti zavorni učinek pri prvem zaviranju manjši od zavornega učinka, kot je predpisan za delovno zavoro v dodatku št. 3 pravilnika ECE 79.01;

3.2.4.1.3 pri izpadu naprave za oskrbo z energijo mora zavorni učinek ustrezati zahtevam dodatka št. 3 pravilnika ECE 79.01;

3.2.4.1.4 če v posodi upade nivo tekočine na vrednost, pri kateri je potrebna povečana sila za upravljanje krmilnega oziroma zavornega sistema, mora poseben akustični ali optični signal voznika na to opozoriti. Za ta signal se lahko uporabi naprava, ki opozarja na izpad zavornega sistema. V tem primeru mora imeti voznik možnost na preprost način preskusiti pravilno delovanje te opozorilne naprave.

3.2.4.2 Za oskrbo krmilnega sistema in drugih sistemov, razen zavornega, se lahko uporabi isti izvor energije,

če je sistem izveden tako, da pri upadu nivoja tekočine v posodi na vrednost, pri kateri je potrebna povečana sila za upravljanje, poseben akustični ali optični signal voznika na to opozori. V tem primeru mora imeti voznik možnost na preprost način preskusiti pravilno delovanje te opozorilne naprave.

3.2.4.3 Opozorilna naprava mora biti stalno neposredno povezana s sistemom. Ko motor teče v normalnih razmerah in krmilje ni pokvarjeno, lahko opozorilna naprava oddaja signal le takoj po zagonu motorja v času, ki je potreben za polnjenje zaloge energije.

3.3 Predpisi za preskušanje

3.3.1 Splošni predpisi

3.3.1.1 Preskus je treba opraviti na ravni površini z dobro oprijemljivostjo.

3.3.1.2 Pri preskusu mora biti vozilo obremenjeno do svoje tehnično dovoljene skupne mase, krmiljena(e) os(i) pa do svoje tehnično dovoljene osne obremenitve. Pri vozilih s pomožno krmilno napravo je treba preskus ponoviti, pri tem pa mora biti vozilo obremenjeno do svoje tehnično dovoljene skupne mase, s pomožno krmilno napravo krmiljena(e) os(i) pa do svoje tehnično dovoljene osne obremenitve.

3.3.1.3 Pred preskusom mora zračni tlak v kolesih ustrezati tlaku, ki ga je predpisal proizvajalec za obremenitev po točki 3.3.1.2 te odredbe.

3.3.2 Predpisi za motorna vozila

3.3.2.1 Vozilo mora biti sposobno tangencialno zapustiti krog s polmerom 50 m brez neobičajnih tresljajev v krmilnem sistemu, in to z naslednjo hitrostjo:

vozila kategorije M1 s 50 km/h, vozila kategorij M2, M3, N1, N2 in N3 pa s 40 km/h,

ali s konstrukcijsko določeno najvišjo hitrostjo, če je ta nižja od prej navedenih.

3.3.2.2 Predpisi iz točk 3.1.1.1, 3.1.1.2 in 3.3.2.1 te odredbe morajo biti izpolnjeni tudi, če nastopi motnja v krmilju.

3.3.2.3 Če vozilo vozi v krogu s približno polovičnim odklonom koles s hitrostjo najmanj 10 km/h in voznik spusti napravo za upravljanje krmilja (volan), mora polmer kroženja ostati isti ali pa se povečati.

3.3.2.4 Pri merjenju sil, potrebnih za upravljanje krmilja, se ne upoštevajo sile, ki trajajo manj kot 0,2 sekunde.

3.3.2.5 Merjenje sil, potrebnih za upravljanje pri motornih vozilih z brezhlebnim krmiljem

3.3.2.5.1 Vozilo je treba zapeljati iz vožnje v ravni smeri s hitrostjo 10 km/h v spiralo. Sila se meri na nazivnem polmeru naprave za upravljanje krmilja, in sicer toliko časa, da je odklon naprave za upravljanje krmilja tak, da vozilo doseže polmer kroženja, kot ga predpisuje naslednja tabela za posamezne kategorije vozil z brezhlebnim krmiljem. Ta meritev se izvaja pri vožnji v levo in pri vožnji v desno.

3.3.2.5.2 Najdaljši dovoljeni čas učinkovanja sile na napravo za upravljanje krmilja in največja dovoljena sila pri tem sta navedena v naslednji tabeli za posamezne kategorije vozil, in sicer v stolpcu za vozila z brezhlebnim krmiljem.

3.3.2.6 Merjenje sil, potrebnih za upravljanje pri motornih vozilih z motnjo v krmilju

3.3.2.6.1 Meritev po točki 3.3.2.5 te odredbe je treba ponoviti, vendar z motnjo v krmilju. Upoštevati je treba polmer kroženja, kot ga za posamezne kategorije vozil predpisuje tabela v stolpcu za krmilje z motnjo.

3.3.2.6.2 Najdaljši dovoljeni čas učinkovanja sile na napravo za upravljanje krmilja in največja dovoljena sila pri tem sta navedena v naslednji tabeli za posamezne kategorije vozil, in sicer v stolpcu za vozila z motnjo v krmilju.

Tabela: Sile, potrebne za upravljanje krmilja

Kategorija vozila	Brezhibno krmilje			Krmilje z motnjo		
	Največja sila (daN)	Čas (s)	Polmer kroženja** (m)	Največja sila (daN)	Čas (s)	Polmer kroženja (m)
M1	15	4	12	30	4	20
M2	15	4	12	30	4	20
M3	20	4	12	45	6	20
N1	20	4	12	30	4	20
N2	25	4	12	40	4	20
N3	20	4	12	45*)	6	20

*) 50 daN pri vozilih brez zglobov z dvema ali več krmiljenimi osmi (razen samoslednih osi)

**) ali polni odklon koles, če ni mogoče doseči 12 m

3.3.3 Predpisi za priklopna vozila

3.3.3.1 Priklopno vozilo se mora premikati brez čezmernih odklonov vstran ali nenavadnih tresljajev v svojem krmilju, ko vozi vlečno vozilo v ravni smeri po gladki vodovravni cesti s hitrostjo 80 km/h oziroma s svojo konstrukcijsko največjo hitrostjo, če je ta nižja od 80 km/h.

3.3.3.2 Vlečno in priklopno vozilo vozita v krogu s konstantno hitrostjo 5 km/h, pri tem se skrajna prednja zunanja točka vlečnega vozila giblje po polmeru 25 m. Izmeriti je treba krog, ki ga opisuje skrajna zadnja zunanja točka priklopnega vozila. Meritev se ponovi pri istih pogojih s hitrostjo 25 ± 1 km/h. Pri tem se skrajna zadnja zunanja točka priklopnega vozila ne sme pomakniti za več kot 0,7 m iz kroga, opisanega pri hitrosti 5 km/h.

3.3.3.3 Pri tangencialnem izvozu vlečnega vozila iz kroga s polmerom 25 m (točka 3.3.3.2 te odredbe) s hitrostjo 25 km/h se ne sme nobena točka priklopnega vozila odmakniti za več kot 0,5 m od tangente navzven. Ta zahteva mora biti izpolnjena na poti po tangenti 40 m od dotikališča tangente, naprej pa velja zahteva iz točke 3.3.3.1 te odredbe.

3.3.3.4 Preskuse po točkah 3.3.3.2 in 3.3.3.3 te odredbe je treba opraviti pri vožnji v levo in pri vožnji v desno.

4 PRESKUŠANJE VOZIL GLEDE KRMILJA

4.1 Preskušanje vozil glede krmilja po določenih te odredbe lahko opravi samo pooblaščen laboratorij v skladu z določili pravilnika ECE R 79.01. Ta pravilnik izhaja iz Sporazuma o prevzemu enotnih pogojev za homologacijo in za vzajemno priznavanje homologacije opreme in delov motornih vozil, ki je bil sprejet 20. marca 1958 v Ženevi. K temu sporazumu je z nasledstvenim sklepom pristopila tudi Republika Slovenija (Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 15/92).

4.2 Pravilnik ECE R 79.01 je mogoče dobiti v izvirniku (v angleškem jeziku) v Informacijskem centru Urada Republike Slovenije za standardizacijo in meroslovje v Ljubljani.

5 HOMOLOGACIJA VOZIL GLEDE KRMILJA

5.1 Homologacija vozil glede krmilja po določenih te odredbe in s tem v zvezi izdani dokumenti morajo biti izdelani v skladu s pravilnikom ECE R 79.01. Homologacijski organ v Republiki Sloveniji je Urad Republike Slovenije za standardizacijo in meroslovje.

6 POSTOPEK PREVERJANJA

6.1 Ustreznost vozil v skladu s to odredbo se preverja po postopku, ki ga predpisuje odredba o homologaciji vozil (Uradni list RS, št. 43/96).

7 VELJAVNOST

7.1 Z dnem uveljavitve te odredbe preneha veljati odredba o homologiranju vozil glede krmilja (št. 79.01) – (Uradni list RS, št. 55/96).

7.2 Ta odredba začne veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

Št. 009-10/96-48

Ljubljana, dne 20. oktobra 1997.

dr. Lojze Marinček l. r.
Minister
za znanost in tehnologijo

3565.

Na podlagi 6. člena zakona o standardizaciji (Uradni list RS, št. 1/95) in 99. člena zakona o upravi (Uradni list RS, št. 67/94, 20/95 – odl. US RS in 29/95) izdaja minister za znanost in tehnologijo

ODREDBO

o homologiranju vozil glede na emisijo onesnaževanja v izpušnih plinih motorjev v odvisnosti od vrste goriva (št. 83.03)

1 SPLOŠNO

Vozila kategorij* M1 in N1 morajo biti homologirana v skladu s to odredbo. Motorji teh vozil, ki delujejo po sistemu električnega vžiga (ottovi motorji), morajo biti konstruirani in izdelani za uporabo neosvinčenega goriva.

2 PODROČJE UPORABE

2.1 Določila te odredbe veljajo za:

2.1.1 emisijo izpušnih plinov, plinasto emisijo iz ohišja motorja, emisijo zaradi izhlapevanja goriva in za zagotavljanje trajnosti naprav za uravnavanje sestave izpušnih plinov vseh vozil kategorij M1 in N1, opremljenih z ottovimi motorji na neosvinčeno gorivo (homologacija tipa B), ter

2.1.2 emisijo izpušnih plinov in za zagotavljanje trajnosti naprav za uravnavanje sestave izpušnih plinov vseh vozil kategorij M1 in N1, opremljenih z dieselskimi motorji (homologacija tipa C).

2.2 Določila te odredbe ne veljajo:

- za vozila, katerih masa je manjša od 400 kg;
- za vozila, katerih konstrukcijska hitrost ne presega 50 km/h;
- za vozila, ki imajo manj kot štiri kolesa.

* Klasifikacija vozil po pravilnikih ECE je bila objavljena v prilogi št. 1 k odredbi o homologaciji vozil (Uradni list RS, št. 43/96)

2.3 Na zahtevo proizvajalca vozila se lahko homologacija na podlagi te odredbe razširi z vozil kategorij M1 in N1 z dieselskim pogonom, ki so že homologirana, na vozila kategorij M2 in N2, katerih referenčna masa ne presega 2840 kg.

3 ZAHTEVE

3.1 Splošne zahteve

3.1.1 Vsi deli vozila, ki lahko vplivajo na emisijo plinaste ga onesnaževanja, morajo biti konstruirani, izdelani in sestavljeni tako, da kljub morebitnim vibracijam in drugim vplivom omogočajo, da vozilo v razmerah normalne rabe ustreza zahtevam te odredbe.

Proizvajalec vozila mora s svojimi tehničnimi rešitvami zagotoviti, da emisija izpušnih plinov, emisija iz ohišja motorja in emisija zaradi izhlapevanja goriva v razmerah normalne rabe ostajajo, skladno z zahtevami te odredbe, v dovoljenih mejah vso normalno življenjsko dobo vozila.

V primeru, da je katalizatorski sistem vozila opremljen s senzorjem za kisik, je treba zagotoviti pravilno stehiometrično razmerje med zrakom in gorivom (λ), tako pri določeni hitrosti kot tudi pri pospeševanju. Občasne spremembe tega razmerja so sicer dovoljene, vendar le, če se le-te pojavljajo tudi pri samem preskusu po predpisanem postopku oziroma če so te spremembe nujne za varno vožnjo in pravilno delovanje motorja in opreme, ki vpliva na sestavo škodljivih emisij, ali pa so te spremembe potrebne za hladni zagon motorja.

3.1.2 Vozilo, opremljeno z ottovim motorjem na neosvinčeno gorivo, mora ustrezati določilom iz točke 3.1.2.1 ali iz točke 3.1.2.2 te odredbe.

3.1.2.1 Odprtina za natakanje goriva mora biti izvedena tako, da ni mogoče natakati goriva s šobo, katere zunanji premer je 23,6 mm ali večji.

3.1.2.2 Določilo iz točke 3.1.2.1 te odredbe ne velja za vozila, ki izpolnjujejo obe naslednji zahtevi:

3.1.2.2.1 vozilo je konstruirano in izdelano tako, da osvinčeno gorivo ne more škodljivo vplivati na naprave, katerih naloga je uravnati sestavo izpušnih plinov, in

3.1.2.2.2 vozilo je razločno, čitljivo in neizbrisno označeno s simbolom za neosvinčeno gorivo, kot ga določa ISO 2575-1982, in to na takem mestu, da ga oseba, ki nataka gorivo, takoj opazi. Dovoljene so tudi dodatne oznake.

3.2 Posebne zahteve – vrste preskusov

3.2.1 Vsa vozila kategorij M1 in N1 z ottovimi motorji morajo opraviti naslednje preskuse:

– Tip I: (ugotavljanje povprečnih emisij izpušnih plinov po hladnem zagonu)

– Tip II: (emisija ogljikovega monoksida pri prostem teku)

– Tip III: (plinaste emisije iz ohišja motorja)

– Tip IV: (emisija izhlapevanja goriva)

– Tip V: (trajnost naprav za uravnavanje sestave izpušnih plinov)

3.2.2 Vsa vozila kategorij M1 in N1 z dieselskimi motorji morajo opraviti naslednje preskuse:

Tip I (ugotavljanje povprečnih emisij izpušnih plinov po hladnem zagonu)

Tip V (trajnost naprav za uravnavanje sestave izpušnih plinov)

3.3 Dovoljene mejne vrednosti

3.3.1 Za vozila, opremljena z motorjem na prisilni vžig (ottov motor), veljajo naslednje mejne vrednosti:

Kategorija vozila	Referenčna masa Pr (kg)	Mejne vrednosti	
		Masa ogljikovega monoksida L ₁ (g/km)	Vsota mas ogljikovodikov in dušikovih oksidov L ₂ (g/km)
M ¹⁾	vse	2,2	0,5
Razred I	Pr<1250	2,72	0,97
N ²⁾ Razred II	1250<Pr<1700	5,17	1,4
Razred III	1700<Pr	6,9	1,7

¹⁾Razen vozil, ki so namenjena za prevoz več kot šest oseb, vključno z voznikom, in vozil z največjo dovoljeno maso več kot 2500 kg.

²⁾In pod opombo št. 1 navedena osebna vozila kategorije M.

3.3.2 Za vozila, opremljena z motorjem na kompresijski vžig (dieselov motor), veljajo naslednje mejne vrednosti:

Kategorija vozila	Referenčna masa Pr (kg)	Mejne vrednosti		
		Masa ogljikovega monoksida L ₁ (g/km)	Vsota mas ogljikovodikov in dušikovih oksidov L ₂ (g/km)	Masa delcev L ₃ (g/km)
M ¹⁾	vse	2,2	0,7 ³⁾	0,08 ³⁾
Razred I	Pr<1250	2,72	0,97	0,14
N ²⁾ Razred II	1250<Pr<1700	5,17	1,4	0,19
Razred III	1700<Pr	6,9	1,7	0,25

¹⁾Razen vozil, ki so namenjena za prevoz več kot šest oseb, vključno z voznikom, in vozil z največjo dovoljeno maso več kot 2500 kg.

²⁾In pod opombo št. 1 navedena osebna vozila kategorije M.

³⁾Pri vozilih, ki so opremljena z motorjem na kompresijski vžig z direktnim vbrizgavanjem, se upošteva do 30. septembra 1999 vrednosti za L₂ 0,9 g/km in za L₃ 0,10 g/km."

4 PRESKUŠANJE VOZILA

4.1 Preskušanje vozila po določilih te odredbe lahko opravi samo pooblaščen laboratorij v skladu z določili pravilnika ECE R 83.03. Ta pravilnik izhaja iz sporazuma o prevzemu enotnih pogojev za homologacijo in za vzajemno priznavanje homologacije opreme in delov motornih vozil, ki je bil sprejet 20. marca 1958 v Ženevi. K temu sporazumu je z nasledstvenim sklepom pristopila tudi Republika Slovenija (Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 15/92).

4.2 Pravilnik ECE R 83.03 je mogoče dobiti v izvorniku (v angleškem jeziku) v Informacijskem centru Urada Republike Slovenije za standardizacijo in meroslovje v Ljubljani.

5 HOMOLOGACIJA VOZILA

5.1 Homologacija vozila po določilih te odredbe in s tem v zvezi izdani dokumenti morajo biti izdelani v skladu s pravilnikom ECE R 83.03. Homologacijski organ v Republiki Sloveniji je Urad Republike Slovenije za standardizacijo in meroslovje.

6 POSTOPEK PREVERJANJA

6.1 Ustreznost vozil v skladu s to odredbo se preverja po postopku, ki ga predpisuje odredba o homologaciji vozil (Uradni list RS, št. 43/96).

7 VELJAVNOST

7.1 Z uveljavitvijo te odredbe preneha veljati odredba o homologiranju cestnih vozil glede na emisijo onesnaževanja v izpušnih plinih motorjev v odvisnosti od vrste goriva (št. 83.02) – (Uradni list RS, št. 15/96).

7.2 Ta odredba začne veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu RS.

7.2.1 Ta odredba se začne uporabljati 1. januarja 1998 dalje za homologiranje tipa vozila in za vsa nova vozila;

7.2.2 1. julija 2000 dalje za vsa rabljena vozila z motorjem na prisilni vžig in 1. julija 2002 za vsa rabljena vozila z motorjem na kompresijski vžig z direktnim vbrizgavanjem, ko se prvič registrirajo v Republiki Sloveniji.

Št. 009-10/96-26

Ljubljana, dne 20. oktobra 1997.

dr. Lojze Marinček l. r.
Minister
za znanost in tehnologijo

3566.

Na podlagi 6. člena zakona o standardizaciji (Uradni list RS, št. 1/95) in 99. člena zakona o upravi (Uradni list RS, št. 67/94, 20/95 – odl. US RS in 29/95) izdaja minister za znanost in tehnologijo

ODREDBO

o homologiranju motorjev z notranjim zgorevanjem ali električnih pogonskih sklopov, namenjenih za pogon motornih vozil za prevoz oseb in za prevoz tovora glede na merjenje neto moči motorja oziroma največje 30-minutne moči električnega pogonskega sklopa (št. 85.00)

1 SPLOŠNO

1.1 Postopek merjenja neto moči motorjev z notranjim zgorevanjem in električnih pogonskih sklopov, ki se uporabljajo za pogon motornih vozil, mora biti v skladu s to odredbo.

2 PODROČJE UPORABE

2.1 Ta odredba se uporablja pri vseh motorjih z notranjim zgorevanjem kategorij *M in N za prikazovanje krivulje moči motorja po deklaraciji proizvajalca kot funkcije neto moči motorja v odvisnosti od vrtiljajev motorja pri polni obremenitvi.

2.2 Med motorje z notranjim zgorevanjem po določilih te odredbe štejejo vse vrste batnih motorjev s premočrtnim gibanjem (razen motorjev s prostimi bati) in motorji z rotacijskim batom.

2.3 Med električne pogonske sklope po določilih te odredbe štejejo tisti električni pogonski sklopi, ki sestojijo iz kontrolerja in motorja in so namenjeni kot edini pogon vozila.

3 ZAHTEVE

3.1 Splošne zahteve

3.1.1 Vsi deli, ki lahko vplivajo na moč pogonskega sklopa, morajo biti konstruirani, izdelani in vgrajeni tako, da kljub morebitnim vibracijam in drugim vplivom omogočajo, da motor v normalni rabi ustreza zahtevam te odredbe.

3.2 Meritve motorjev z notranjim zgorevanjem

3.2.1 Meritev neto moči motorja se pri motorjih z električnim vžigom (ottovih motorjih) opravi pri delovanju motorja s polnim plinom, pri dieselskih motorjih pa z visokotlačno črpalko za gorivo, nastavljeno na polno obremenitev. Pri tem morajo biti motorji opremljeni v skladu s tabelo 1 dodatka št. 5 pravilnika ECE R 85.00.

3.2.2 Za kar najbolj točno krivuljo moči je treba opraviti zadostno število meritev pri različnih vrtiljajih motorja, v razponu od najnižjih do najvišjih po priporočilu proizvajalca motorja.

3.2.3 Pri meritvah je treba uporabiti gorivo, ki je na voljo na trgu. V primeru spora je treba uporabiti referenčno gorivo po določilih te odredbe.

3.2.4 Meritve morajo biti izvedene po določilih dodatka št. 5 pravilnika ECE R 85.00.

3.2.5 Testno poročilo mora vsebovati rezultate meritev in vse izračune, potrebne za določitev neto moči motorja, kot je to navedeno v prilogi dodatka št. 5 pravilnika ECE R 85.00, kot tudi podatke o karakteristikah motorja, navedene v dodatku št. 1 pravilnika ECE R 85.00.

3.3 Meritev neto moči in največje 30-minutne moči električnih pogonskih sklopov

Električni pogonski sklop mora biti opremljen v skladu z dodatkom št. 6 pravilnika ECE R 85.00. Napajanje električnega pogonskega sklopa mora biti izvedeno iz izvora enosmernega toka z največ 5-odstotnim padcem napetosti. Točno višino napetosti mora določiti proizvajalec vozila.

Če pogonska baterija omejuje največjo 30-minutno moč, je lahko največja 30-minutna moč električnega vozila manjša kot največja 30-minutna moč električnega pogonskega sklopa vozila, ki je na merjenju.

3.3.1 Določanje neto moči

3.3.1.1 Pred meritvijo morajo biti motor in vsa njegova oprema najmanj 2 uri na temperaturi 25 °C ± 5 °C.

3.3.1.2 Neto moč se meri pri nastavitvi kontrolerja na polno moč.

* Klasifikacija vozil po pravilnikih ECE je bila objavljena v prilogi št. 1 k odredbi o homologaciji vozil (Uradni list RS, št. 43/96)

3.3.1.3 Neposredni pred začetkom merjenja moči motorja mora teči motor tri minute na preskusni napravi in oddajati 80% največje moči pri številu vrtljajev, ki jih je priporočil proizvajalec.

3.3.1.4 Meritve je treba opraviti pri zadostnem številu različnih hitrosti motorja, da je mogoče čimbolj točno izrisati krivuljo moči med nič in največjo hitrostjo motorja, kot jo je določil proizvajalec. Celotno meritev je treba opraviti v 5 minutah.

3.3.2 Določanje največje 30-minutne moči

3.3.2.1 Pred meritvijo morajo biti motor in vsa njegova oprema najmanj 4 ure na temperaturi $25\text{ }^{\circ}\text{C} \pm 5\text{ }^{\circ}\text{C}$.

3.3.2.2 Motor naj teče na preskusni napravi pri moči, ki jo je predvidel proizvajalec kot najprimernejšo za doseganje največje 30-minutne moči.

Hitrost motorja mora biti v področju, kjer je moč motorja večja od 90% največje moči, izmerjene po točki 3.3.1. te odredbe. To hitrost je treba prilagoditi priporočilu proizvajalca.

3.3.2.3 Hitrost in moč je treba zabeležiti. Moč mora biti v območju (5% od moči ob začetku meritve. Največje 30-minutna moč je povprečje moči v obdobju 30 minut.

3.4 Interpretacija rezultatov

3.4.1 Vrednosti za neto moč motorja in največjo 30-minutno moč električnega pogonskega sklopa, kot jih je navedel proizvajalec za neki tip motorja, se potrdijo, če od rezultatov, izmerjenih na preskušnem motorju v pooblaščenem laboratoriju, ne odstopajo za več kot $\pm 2\%$ pri največji moči in več kot $\pm 4\%$ na drugih merilnih točkah ob upoštevanju tolerance $\pm 1,5\%$ za vrtljaje motorja.

4 PRESKUŠANJE MOTORJA

4.1 Preskušanje motorja po določenih te odredbe lahko opravi samo pooblaščen laboratorij v skladu z določili pravilnika ECE R 85.00. Ta pravilnik izhaja iz sporazuma o prevzemu enotnih pogojev za homologacijo in za vzajemno priznavanje homologacije opreme in delov motornih vozil, ki je bil sprejet 20. marca 1958 v Ženevi. K temu sporazumu je z nasledstvenim sklepom pristopila tudi Republika Slovenija (Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 15/92).

4.2 Pravilnik ECE R 85.00 je mogoče dobiti v izvirniku (v angleškem jeziku) v Informacijskem centru Urada Republike Slovenije za standardizacijo in meroslovje v Ljubljani.

5 HOMOLOGACIJA MOTORJA

5.1 Homologacija motorja po določenih te odredbe in s tem v zvezi izdani dokumenti morajo biti izdelani v skladu s pravilnikom ECE R 85.00. Homologacijski organ v Republiki Sloveniji je Urad Republike Slovenije za standardizacijo in meroslovje.

6 POSTOPEK PREVERJANJA

Ustreznost motorjev v skladu s to odredbo se preverja po postopku, ki ga predpisuje odredba o homologaciji vozil (Uradni list RS, št. 43/96).

7 VELJAVNOST ODREDBE

7.1 Z uveljavitvijo te odredbe preneha veljati odredba o homologiranju motorjev z notranjim zgorevanjem, namenjenih za pogon motornih vozil za prevoz oseb in za prevoz tovora, glede na merjenje neto moči motorja (št. 85.00) – (Uradni list RS, št. 35/94).

7.2 Ta odredba začne veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

Št. 009-10/96-49

Ljubljana, dne 20. oktobra 1997.

dr. Lojze Marinček l. r.
Minister
za znanost in tehnologijo

3567.

Na podlagi 6. člena zakona o standardizaciji (Uradni list RS, št. 1/95) in 99. člena zakona o upravi (Uradni list RS, št. 67/94, 20/95 – odl. US RS in 29/95) izdaja minister za znanost in tehnologijo

ODREDBO

o homologiranju nadomestnih zavornih elementov in zavornih oblog bobnastih zavor za motorna vozila in njihove priklopnike (št. 90.01)

1 SPLOŠNO

1.1 Nadomestni zavorni elementi s tornimi oblogami (zavorne ploščice in čeljusti), ki niso originalni in se uporabljajo v tornih zavornih sistemih motornih in priklopnih vozil, ki lahko vozijo na javnih cestah, morajo biti homologirani v skladu s to odredbo.

2 PODROČJE UPORABE

2.1 Ta odredba se nanaša na nadomestne zavorne elemente s torni oblogo (zavorne ploščice in čeljusti) in nadomestne zavorne obloge za kovičenje na zavorne čeljusti, ki se vgrajujejo na vozila kategorij* M, N, O in L.

3 ZAHTEVE

3.1 Splošno

Nadomestni zavorni element ali nadomestna zavorna obloga mora biti takšna in tako izdelana, da ob vgradnji v vozilo namesto originalnega elementa zagotavlja zavorni učinek, ki ustreza tipu homologiranega vozila.

Še posebej:

a) mora vozilo, opremljeno z nadomestnimi zavornimi elementi ali nadomestnimi zavornimi oblogami, zadovoljiti zahteve vseh ustreznih zavornih predpisov pravilnika ECE R 13.09 oziroma pravilnika ECE R 78.01;

b) mora nadomestni zavorni element oziroma nadomestna zavorna obloga v uporabi izkazati take lastnosti, ki so primerljive z lastnostmi originalnega zavornega elementa;

c) mora nadomestni zavorni element oziroma nadomestna zavorna obloga imeti primerne mehanske lastnosti.

3.1.1 Šteje se, da nadomestni zavorni element oziroma nadomestna zavorna obloga, ki je skladna s tipom, navedenim v homologacijski dokumentaciji vozila po pravilniku ECE R 13 ali R 78, ustreza zahtevam iz 3. točke te odredbe.

3.2 Zahteve glede učinkovitosti

3.2.1 Nadomestni zavorni elementi za vozila kategorij M1, M2 in N1

Nadomestne zavorne elemente je treba preskusiti po postopkih, predpisanih v dodatku št. 3 pravilnika ECE R 90.01, rezultati tega preskusa pa morajo biti skladni z zahtevami tega dodatka. Za občutljivost na hitrost in enakovrednost učinkovanja hladnih zavor je treba uporabiti eno od metod, opisanih v dodatku št. 3 pravilnika ECE R 90.01.

3.2.2 Nadomestni zavorni elementi oziroma nadomestne zavorne obloge za vozila kategorij M3, N2 in N3

Nadomestni zavorni elementi oziroma nadomestne zavorne obloge je treba preskusiti po postopkih, predpisanih v dodatku št. 4 pravilnika ECE R 90.01, pri tem pa je treba uporabiti eno od metod, opisanih v prvem delu (preskus na vozilu) ali v drugem delu (preskus na dinamometru z vztrajnikom). Rezultati preskusa morajo biti skladni z zahtevami dodatka št. 4.

3.2.3 Nadomestni zavorni elementi za vozila kategorij O1 in O2

* Klasifikacija vozil po pravilnikih ECE je bila objavljena v prilogi št. 1 k odredbi o homologaciji vozil (Uradni list RS, št. 43/96)

Nadomestne zavorne elemente je treba preskusiti po postopkih, predpisanih v dodatku št. 5 pravilnika ECE R 90.01, rezultati tega preskusa pa morajo biti skladni z zahtevami tega dodatka.

3.2.4 Nadomestni zavorni elementi oziroma nadomestne zavorne obloge za vozila kategorij O3 in O4

Nadomestni zavorni elementi oziroma nadomestne zavorne obloge je treba preskusiti po postopkih, predpisanih v dodatku št. 6 pravilnika ECE R 90.01, rezultati tega preskusa pa morajo biti skladni z zahtevami tega dodatka. Pri tem pa je treba uporabiti eno od treh metod, opisanih v tretjem delu priloge 2 k dodatku št. 11 pravilnika ECE R 13.

3.2.5 Nadomestni zavorni elementi za vozila kategorije L

Nadomestne zavorne elemente je treba preskusiti po postopkih, predpisanih v dodatku št. 7 pravilnika ECE R 90.01, rezultati tega preskusa pa morajo biti skladni z zahtevami tega dodatka.

3.3 Mehanske karakteristike

3.3.1 Nadomestni zavorni elementi za vozila kategorij M1, M2, N1, O1, O2 in L

3.3.1.1 Nadomestne zavorne elemente, za katere se zahteva homologacija, je treba preskusiti na strižno trdnost po standardu ISO 6312:1981.

Najnižja dovoljena strižna trdnost znaša 250 N/cm² za zavorne ploščice in 100 N/cm² za zavorne čeljusti.

3.3.1.2 Nadomestne zavorne elemente, za katere se zahteva homologacija, je treba preskusiti na stisljivost po standardu ISO 6310:1981.

Izmerjena stisljivost pri zavornih ploščicah ne sme preseči 2% pri temperaturi prostora in ne 5% pri temperaturi 400 °C, pri zavornih čeljustih pa ne 2% pri temperaturi prostora in ne 4% pri 200 °C.

3.3.2 Nadomestni zavorni elementi oziroma nadomestne zavorne obloge za vozila kategorij M3, N2, N3, O3 in O4

3.3.2.1 Strižna trdnost

Ta preskus se nanaša samo na zavorne ploščice za diskaste zavorne.

Nadomestne zavorne elemente, za katere se zahteva homologacija, je treba preskusiti na strižno trdnost po standardu ISO 6312:1981. Zavorne ploščice se zaradi prilagoditve zmogljivosti preskusne naprave lahko razdelijo na dva ali tri dele.

Najnižja sprejemljiva strižna trdnost znaša 250 N/cm².

3.3.2.2 Stisljivost

Nadomestne zavorne elemente in nadomestne zavorne obloge, za katere se zahteva homologacija, je treba preskusiti na stisljivost po standardu ISO 6310:1981. Pri teh se lahko uporabljajo ploščati preskušanci, skladno z vzorcem tipa I.

Izmerjena stisljivost pri zavornih ploščicah ne sme preseči 2% pri temperaturi prostora in ne 5% pri temperaturi 400 °C, pri zavornih čeljustih in nadomestnih zavornih oblogah pa ne 2% pri temperaturi prostora in ne 4% pri 200 °C.

3.3.2.3 Trdota materiala¹

Te zahteve se nanašajo na nadomestne zavorne čeljusti in nadomestne zavorne obloge.

Trdoto zavornega materiala nadomestnih zavornih čeljusti in nadomestnih zavornih oblog, za katere se zahteva homologacija, je treba preskusiti po postopku standarda ISO 2039-2:1987.

Vrednost trdote tornega materiala na torni površini je povprečna vrednost meritev na petih preskušancih iz različ-

nih proizvodnih serij (če je to mogoče). Pri tem pa je treba vsak preskušaneč meriti na petih različnih mestih.

3.7 Pakiranje in označevanje

3.7.1 Nadomestne zavorne elemente oziroma nadomestne zavorne obloge, ki so skladne s tipom, za katerega je bila podeljena homologacija po zahtevah te odredbe, je dovoljeno prodajati samo v kompletih za posamezno osi vozila.

3.7.2 Vsak komplet mora biti zapakiran v posebni zaprti embalaži, ki mora biti izvedena tako, da je vsako predhodno odpiranje takoj opazno.

3.7.2.1 V primeru, da so v kompletu nadomestne zavorne obloge, morajo biti priložene tudi kovice ustrezne velikosti in materiala.

3.7.3 Na vsakem paketu morajo biti naslednji podatki:

3.7.3.1 število nadomestnih zavornih elementov oziroma nadomestnih zavornih oblog, ki jih paket vsebuje,

3.7.3.2 ime proizvajalca ali trgovska oznaka,

3.7.3.3 naziv in tip nadomestnih zavornih elementov oziroma nadomestnih zavornih oblog,

3.7.3.4 vozilo, os in tip zavore, za katerega je vsebina paketa homologirana,

3.7.3.5 homologacijska oznaka.

3.7.4 Vsak paket mora vsebovati navodila za montažo v enem od uradnih jezikov ECE, prevod in dodatno besedilo v jeziku države, v kateri se prodaja, in to:

3.7.4.1 s posebnim sklicevanjem na nadomestne dele;

3.7.4.2 z napotkom, da je treba nadomestne zavorne elemente oziroma nadomestne zavorne obloge zamenjati vedno v kompletu za posamezno os;

3.7.4.3 v primeru nadomestnih zavornih oblog še s splošnim napotkom, ki opozarja na:

neoporečno sestavo vseh elementov zavorne čeljusti (plošča, stojina in tečaj);

nepoškodovanost (zvitje, deformacija, korozija) zavorne čeljusti;

tip in velikost potrebnih kovic;

potrebne naprave in sile za kovičenje.

3.7.4.4 z navedbo homologirane kombinacije zavornih elementov pri kombiniranih zavornih sistemih po točki 2.9 pravilnika ECE R 78.

3.7.5 Vsak nadomestni zavorni element ali nadomestna zavorna obloga mora biti trajno označena z naslednjimi homologacijskimi oznakami:

3.7.5.1 homologacijskim znakom,

3.7.5.2 datumom proizvodnje (najmanj mesec in leto)

3.7.5.3 nazivom in tipom torne obloge.

4 PRESKUŠANJE NADOMESTNIH ZAVORNIH ELEMENTOV

4.1 Preskušanje nadomestnih zavornih elementov po določitih te odredbe lahko opravi samo pooblaščen laboratorij v skladu z določili pravilnika ECE R 90.01. Ta pravilnik izhaja iz sporazuma o prevzemu enotnih pogojev za homologacijo in za vzajemno priznavanje homologacije opreme in delov motornih vozil, ki je bil sprejet 20. marca 1958 v Ženevi. K temu sporazumu je z nasledstvenim sklepom pristopila tudi Republika Slovenija (Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 15/92).

4.2 Pravilnik ECE R 90.01 je mogoče dobiti v izvirniku (v angleškem jeziku) v Informacijskem centru Urada Republike Slovenije za standardizacijo in meroslovje v Ljubljani.

5 HOMOLOGACIJA NADOMESTNIH ZAVORNIH ELEMENTOV

5.1 Homologacija nadomestnih zavornih elementov po določitih te odredbe in s tem v zvezi izdani dokumenti morajo biti izdelani v skladu s pravilnikom ECE R 90.01. Homologacijski organ v Republiki Sloveniji je Urad Republike Slovenije za standardizacijo in meroslovje.

¹ Ta preskus se izvaja samo zaradi ugotavljanja skladnosti proizvodnje. Minimalne vrednosti in dovoljena odstopanja je treba uskladiti s preskusnim laboratorijem.

6 POSTOPEK PREVERJANJA

6.1 Ustreznost nadomestnih zavornih elementov v skladu s to odredbo se preverja po postopku, ki ga predpisuje odredba o homologaciji vozil (Uradni list RS, št. 43/96).

7 VELJAVNOST

7.1 Z dnem uveljavitve te odredbe preneha veljati odredba o homologiranju nadomestnih zavornih elementov (zavornih ploščic in čeljusti) za motorna in priklopna vozila (št. 90.00) – (Uradni list RS, št. 15/96). Homologacije, podeljene po odredbi št. 90.00, ostanejo še nadalje v veljavi.

7.2 Ta odredba začne veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu RS. Ta odredba se začne uporabljati 1. januarja 1998.

Št. 009-10/96-30

Ljubljana, dne 20. oktobra 1997.

dr. Lojze Marinček l. r.
Minister
za znanost in tehnologijo

—————

3568.

Na podlagi 6. člena zakona o standardizaciji (Uradni list RS, št. 1/95) in 99. člena zakona o upravi (Uradni list RS, št. 67/94, 20/95 – odl. US RS in 29/95) izdaja minister za znanost in tehnologijo

ODREDBO**o homologiranju vozil glede na zaščito potnikov v primeru čelnega trčenja (št. 94.00)****1 SPLOŠNO**

1.1 Vozila za prevoz potnikov morajo biti homologirana v skladu s to odredbo glede na zaščito potnikov v primeru čelnega trčenja.

2 PODROČJE UPORABE

2.1 Ta odredba se nanaša na varnostne zahteve za cestna motorna vozila kategorije* M1, katerih največja dovoljena masa ne presega 2,5 tone. Težja vozila so lahko homologirana na zahtevo proizvajalca.

2.2 Na zahtevo proizvajalca se uporablja za homologacijo tipa vozila glede na zaščito potnikov na prednjih stranskih sedežih v primeru čelnega trčenja.

3 ZAHTEVE

3.1 Splošne zahteve, uporabne za vse vrste preskusov

3.1.1 Točko "H" je treba določiti za vsak sedež skladno s postopkom, opisanem v dodatku št. 6 pravilnika ECE R 94.

3.1.2 Če zaščitni sistem za prednje sedeže vključuje varnostne pasove, morajo ti ustrezati zahtevam pravilnika ECE R 16.

3.1.3 Če je sedež, na katerega se postavi preskusna lutka, opremljen z varnostnim pasom, morajo biti pritrdišča varnostnega pasu skladna z zahtevami pravilnika ECE R 14.

3.2 Zahteve

Preskus vozila, izveden skladno s postopkom, opisanim v dodatku št. 3 pravilnika ECE R 94, šteje za uspešnega, če so hkrati izpolnjene zahteve iz točk od 3.2.1 do 3.2.6 te odredbe.

3.2.1 Kriteriji učinka, ugotovljeni skladno z dodatkom št. 4 pravilnika ECE R 94.00, na poskusnih lutkah, nameščenih na prednjih stranskih sedežih, morajo biti skladni z naslednjimi zahtevami:

3.2.1.1 Kriterij učinka na glavo (HPC) mora biti manjši ali enak 1000.

3.2.1.2 Kriterij učinka na prsni koš (ThPC) mora biti manjši ali enak 75 mm.

3.2.1.3 Kriterij učinka na stegno (FPC) mora biti manjši ali enak 10 kN.

3.2.2 Med preskusom se nobena vrata ne smejo odpreti.

3.2.3 Med preskusom se mehanizem ključavnice prednjih vrat ne sme zablokirati.

3.2.4 Po preskusu mora biti mogoče brez orodja:

3.2.4.1 odpreti najmanj ena vrata za vsako vrsto sedežev, če vrata obstajajo, in kjer je to potrebno, premakniti naslone sedežev oziroma sedeže tako, da je mogoče izvleči potnike (ta zahteva se ne upošteva pri vozilih, ki nimajo trdne konstrukcije strehe);

3.2.4.2 odpeti varnostne pasove preskusnih lutk; sponke varnostnih pasov se morajo odpreti s silo, ki ni večja od 6 daN;

3.2.4.3 izvleči preskusne lutke nepoškodovane iz vozila.

3.2.5 Pri trčenju je dovoljeno le rahlo iztekanje tekočine iz sistema za dovod goriva.

3.2.6 Če po trčenju nastopi stalno iztekanje tekočine iz sistema za dovod goriva, iztekanje ne sme biti večje kot 30 g/min; če se tekočina iz sistema za dovod goriva meša z drugimi iztekajočimi tekočinami in teh različnih tekočin ni mogoče preprosto ločiti in jih prepoznati, se za oceno količine iztekanja upoštevajo vse iztečene tekočine.

4 PRESKUŠANJE VOZIL

4.1 Preskušanje vozil glede zaščite potnikov v primeru čelnega trčenja po določilih te odredbe lahko opravi samo pooblaščen laboratorij v skladu z določili pravilnika ECE R 94.00. Ta pravilnik izhaja iz sporazuma o prevzemu enotnih pogojev za homologacijo in za vzajemno priznavanje homologacije opreme in delov motornih vozil, ki je bil sprejet 20. marca 1958 v Ženevi. K temu sporazumu je z nasledstvenim sklepom pristopila tudi Republika Slovenija (Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 15/92).

4.2 Pravilnik ECE R 94.00 je mogoče dobiti v izvorniku (v angleškem jeziku) v Informacijskem centru Urada Republike Slovenije za standardizacijo in meroslovje v Ljubljani.

5 HOMOLOGACIJA VOZIL

5.1 Homologacija vozil glede zaščite potnikov v primeru čelnega trčenja po določilih te odredbe in s tem v zvezi izdani dokumenti morajo biti izdelani v skladu s pravilnikom ECE R 94.00. Homologacijski organ v Republiki Sloveniji je Urad Republike Slovenije za standardizacijo in meroslovje.

6 POSTOPEK PREVERJANJA

6.1 Ustreznost vozil v skladu s to odredbo se preverja po postopku, ki ga predpisuje odredba o homologaciji vozil (Uradni list RS, št. 43/96).

7 VELJAVNOST

7.1 Ta odredba začne veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu RS. Ta odredba se začne uporabljati 1. oktobra 1998, za vozila, tipsko homologirana pred tem datumom, pa 1. oktobra 2000.

Št. 009-10/96-51

Ljubljana, dne 20. oktobra 1997.

dr. Lojze Marinček l. r.
Minister
za znanost in tehnologijo

* Klasifikacija vozil po pravilnikih ECE je bila objavljena v prilogi št. 1 k odredbi o homologaciji vozil (Uradni list RS, št. 43/96)

3569.

Na podlagi 6. člena zakona o standardizaciji (Uradni list RS, št. 1/95) in 99. člena zakona o upravi (Uradni list RS, št. 67/94, 20/95 – odl. US RS in 29/95) izdaja minister za znanost in tehnologijo

ODREDBO**o homologiranju vozil glede na zaščito potnikov v primeru bočnega trčenja (št. 95.00)****1 SPLOŠNO**

1.1 Osebnostna in lahka tovorna vozila morajo biti homologirana v skladu s to odredbo glede na zaščito potnikov v primeru bočnega trčenja.

2 PODROČJE UPORABE

2.1 Ta odredba se nanaša na obnašanje konstrukcije potniškega dela motornih vozil kategorij* M1 in N1 pri bočnem trčenju. Uporablja se za vozila, kjer se točka "R" najnižjega sedeža ne nahaja več kot 700 mm nad cestiščem, ko je vozilo v stanju, ki ustreza referenčni masi vozila (masa praznega vozila, pripravljenega za vožnjo, povečana za 100 kg, kolikor znaša masa preskusne lutke za bočno trčenje in pripadajoče merilne opreme).

3 ZAHTEVE

3.1 Vozilo je treba preskusiti skladno z zahtevami iz dodatka št. 4 pravilnika ECE R 95.00.

3.1.1 Preskus se izvede na voznikovi strani, razen če je struktura bokov vozila tako različna, da bi vplivala na uporabnost rezultatov. V tem primeru se po dogovoru med homologacijskim organom in proizvajalcem vozila uporabi možnost iz točke 3.1.1.1 ali 3.1.1.2 te odredbe.

3.1.1.1 Proizvajalec vozila dostavi homologacijskemu organu, odgovornemu za homologacijo vozila, podatke o lastnostih bočne strukture vozila v primerjavi z voznikovo stranjo, če se preskus izvaja na tej strani.

3.1.1.2 Homologacijski organ glede na razliko v konstrukciji vozila odloči, da se preskus izvede na nasprotni strani od voznika, če oceni, da je ta stran neugodnejša.

3.1.2 Preskusni laboratorij lahko po posvetu s proizvajalcem zahteva, da se preskus izvede tako, da je sedež v drugi legi, kot to predvideva točka 5.5 iz dodatka št. 4 pravilnika ECE R 95.00. Ta lega mora biti navedena v poročilu o preskusu.

3.1.3 Rezultat preskusa šteje za uspešnega, če so izpolnjeni pogoji iz točk 3.2 in 3.3 te odredbe.

3.2 Kriteriji učinka

3.2.1 Ugotovljeni kriteriji učinka, kot so določeni za preskus trčenja skladno s priložo dodatka št. 4 pravilnika ECE R 94.00, na poskusnih lutkah, nameščenih na prednjih stranskih sedežih, morajo biti skladni z naslednjimi zahtevami:

3.2.1.1 Kriterij učinka na glavo (HPC) mora biti manjši ali enak 1000; če do dotika glave ne pride, se tega kriterija ne meri ali računa, ampak se vpiše podatek: "Ni dotika glave."

3.2.1.2 Kriterij učinka na prsni koš mora biti:

(a) kriterij upogiba reber (RDC) manjši ali enak 42 mm;

(b) kriterij mehkega tkiva (VC) manjši ali enak 1,0 m/sek.

3.2.1.3 Kriterij učinka na medenico:

največja sila v genitalnem delu (PSPF) mora biti manjša ali enaka 6 kN.

3.2.1.4 Kriterij učinka na trebuh:

največja sila v trebušnem delu (APF) mora biti manjša ali enaka 2,5 kN za notranjo silo (enakovredno zunanji sili 4,5 kN).

3.3 Posebne zahteve

3.3.1 Med preskusom se nobena vrata ne smejo odpreti.

3.3.2 Po preskusu mora biti mogoče brez orodja:

3.3.2.1 odpreti zadostno število vrat, predvidenih za normalen vstop in izstop potnikov, da je mogoče izvleči vse potnike;

3.3.2.2 odpeti varnostne pasove preskusnih lutk;

3.3.2.3 izvleči preskusne lutke iz vozila.

3.3.3 Noben del notranjosti vozila se ne sme tako poškodovati, da bi z morebitnimi ostrimi robovi opazno povečal nevarnost poškodb potnikov.

3.3.4 Deli strukture vozila se lahko kot posledica trajne deformacije zlomijo ali pretrgajo, če to ne predstavlja povečane nevarnosti za poškodbo potnikov.

3.2.5 Če po trčenju nastopi stalno iztekanje tekočine iz sistema za dovod goriva, iztekanje ne sme biti večje kot 30 g/min; če se tekočina iz sistema za dovod goriva meša z drugimi iztekajočimi tekočinami in teh različnih tekočin ni mogoče preprosto ločiti in jih prepoznati, se za oceno količine iztekanja upoštevajo vse iztečene tekočine.

4 PRESKUŠANJE VOZIL

4.1 Preskušanje vozil glede zaščite potnikov v primeru bočnega trčenja po določilih te odredbe lahko opravi samo pooblaščen laboratorij v skladu z določili pravilnika ECE R 95.00. Ta pravilnik izhaja iz sporazuma o prevzemu enotnih pogojev za homologacijo in za vzajemno priznavanje homologacije opreme in delov motornih vozil, ki je bil sprejet 20. marca 1958 v Ženevi. K temu sporazumu je z nasledstvenim sklepom pristopila tudi Republika Slovenija (Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 15/92).

4.2 Pravilnik ECE R 95.00 je mogoče dobiti v izvirniku (v angleškem jeziku) v Informacijskem centru Urada Republike Slovenije za standardizacijo in meroslovje v Ljubljani.

5 HOMOLOGACIJA VOZIL

5.1 Homologacija vozil glede zaščite potnikov v primeru bočnega trčenja po določilih te odredbe in s tem v zvezi izdani dokumenti morajo biti izdelani v skladu s pravilnikom ECE R 95.00. Homologacijski organ v Republiki Sloveniji je Urad Republike Slovenije za standardizacijo in meroslovje.

6 POSTOPEK PREVERJANJA

6.1 Ustreznost vozil v skladu s to odredbo se preverja po postopku, ki ga predpisuje odredba o homologaciji vozil (Uradni list RS, št. 43/96).

7 VELJAVNOST

7.1 Ta odredba začne veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu RS. Ta odredba se začne uporabljati od 1. oktobra 1998, za vozila, tipsko homologirana pred tem datumom, pa od 1. oktobra 2000.

Št. 009-10/96-52

Ljubljana, dne 20. oktobra 1997

dr. Lojze Marinček l. r.
Minister
za znanost in tehnologijo

* Klasifikacija vozil po pravilnikih ECE je bila objavljena v prilogi št. 1 k odredbi o homologaciji vozil (Uradni list RS, št. 43/96)

3570.

Na podlagi 6. člena zakona o standardizaciji (Uradni list RS, št. 1/95) in 99. člena zakona o upravi (Uradni list RS, št. 67/94, 20/95 – odl. US RS in 29/95) izdaja minister za znanost in tehnologijo

ODREDBO**o homologiranju vozil na akumulatorski električni pogon glede posebnih pogojev za njihovo konstrukcijo in funkcionalno varnost (št. 100.00)****1 SPLOŠNO**

1.1 Vozila na akumulatorski električni pogon morajo biti homologirana v skladu s to odredbo glede posebnih pogojev za njihovo konstrukcijo in funkcionalno varnost.

2 PODROČJE UPORABE

2.1 Ta odredba se nanaša na varnostne zahteve za vsa cestna vozila kategorij* M in N, katerih največja konstrukcijska določena hitrost presega 25 km/h in ki jih poganja električna akumulatorska baterija.

3 ZAHTEVE**3.1 Konstrukcijske zahteve za vozila****3.1.1 Pogonska baterija**

3.1.1.1 Namestitev pogonske baterije v vozilo ne sme omogočiti nastanka nevarnih akumulacij plina.

3.1.1.2 Prostori, v katerih so nameščene pogonske baterije, ki lahko proizvajajo nevarne pline, morajo biti zadostno prezračevani.

3.1.1.3 Pogonska baterija in ves električni tokokrog vozila morata biti zaščitena s pravilno dimenzioniranimi varovalkami oziroma prekinjali tokokroga. Proizvajalec mora preskusnemu laboratoriju po potrebi posredovati podatke, s katerimi je to mogoče dokazati.

3.1.2 Zaščita pred električnim udarom

3.1.2.1 Zaščita pred neposrednim dotikom naprav pod napetostjo:

3.1.2.1.1 Če je delovna napetost nižja od 60 V enosmernega toka oziroma 25 V izmeničnega toka, ni posebnih zahtev.

3.1.2.1.2 Neposredni dotik naprav pod napetostjo, katerih največja napetost je najmanj 60 V enosmernega toka oziroma 25 V izmeničnega toka, je treba preprečiti z izolacijo ali pa s posebnimi okrovi, zaščitnimi rešetkami, perforirano pločevino ali podobnim. Te zaščite morajo biti zanesljivo pritrjene in mehansko odporne ter izdelane tako, da jih ni mogoče odpreti, razstaviti ali odstraniti brez uporabe orodja.

3.1.2.1.3 V potniškem in prtljažnem prostoru morajo biti deli pod napetostjo v vsakem primeru zaščiteni z oblogo, ki ima stopnjo zaščite najmanj IPXXD.

3.1.2.1.4 Obloge v drugih delih vozila morajo imeti stopnjo zaščite najmanj IPXXB.

3.1.2.1.5 V motornem prostoru mora biti dostop do delov pod napetostjo mogoč samo z namernim dejanjem.

3.1.2.1.6 Pri odprtem pokrovu mora biti dostop do priključkov za polnjenje zaščiten z zaščito IPXXB.

3.1.2.1.7 Zaščitni stopnji IPXXB in IPXXD se nanašata na dotik nevarnih delov s testnim prstom oziroma na dotik s testno žico (dodatek št. 3 pravilnika ECE R 100.00).

3.1.2.1.8 Označevanje vozila

Zaščitni okrovi delov pod napetostjo, opisani v točki 3.1.2.1.2 te odredbe, morajo biti označeni s simbolom, opisanim v dodatku št. 5 pravilnika ECE R 100.00.

3.1.2.2 Zaščita pred dotikom izpostavljenih prevodnih delov, ki sicer niso pod napetostjo, vendar lahko v primeru okvare pridejo pod napetost

3.1.2.2.1 Če je delovna napetost nižja od 60 V enosmernega toka oziroma 25 V izmeničnega toka, ni posebnih zahtev.

3.1.2.2.2 Konstrukcija, montaža in izdelava električnih elementov mora biti taka, da so napake v izolaciji izključene.

3.1.2.2.3 Zaščita pred dotikom izpostavljenih prevodnih delov mora biti zagotovljena z izolacijo, poleg tega pa morajo biti vsi izpostavljeni prevodni deli električne opreme vozila galvansko povezani med seboj. Ta izenačitev potenciala se doseže z medsebojno povezavo izpostavljenih prevodnih delov, s pomočjo zaščitnega vodnika ali neposredno s kovinskim ogrodjem vozila. Za dva izpostavljenega prevodna dela, ki sta zvarjena skupaj, se šteje, da ni prekinitve. Če pa obstaja prekinitve, je treba to točko premostiti z izravnavo potencialov.

3.1.2.3 Izolacijska upornost

3.1.2.3.1 Merjenje izolacijske upornosti se opravi potem, ko je bilo vozilo za 8 ur izpostavljeno naslednjim pogojem:

temperaturi: 23 ± 5 °C,

vlažnosti: 90% +0/-5%.

3.1.2.3.2 Pri merjenju je treba uporabiti enosmerno napetost, ki je enaka nominalni napetosti pogonske baterije. Izolacijska upornost med katerimkoli izpostavljenim prevodnim delom in katerimkoli polom baterije mora znašati najmanj 500 Ω /V nazivne napetosti (dodatek št. 4 pravilnika ECE R 100.00 vsebuje primer, kako se tak preskus lahko izvede).

3.1.2.3.3 Upornost zaščitnega vodnika

Upornost izenačitve potenciala med katerimkoli izpostavljenima prevodnima deloma mora biti manjša od 0,1 Ω . Ta preskus je treba opraviti s tokom najmanj 0,2 A.

3.1.2.4 Priključitev vozila na omrežje

3.1.2.4.1 Na noben način ne sme biti mogoče, da bi se vozilo lahko premikalo z lastnim pogonom, medtem ko je priključeno na omrežje ali zunanji izvor energije.

3.1.2.4.2 Deli, ki se uporabljajo za polnjenje baterije iz zunanjega vira, morajo omogočiti prekinitve napajalnega toka pri odklopitvi, brez fizične poškodbe.

3.1.2.4.3 Spojni deli, za katere je mogoče, da pridejo pod napetost, morajo biti ob vseh pogojih uporabe zaščiteni pred neposrednim dotikom.

3.1.2.4.4 Vsi izpostavljeni prevodni deli morajo biti električno povezani s posebnim vodnikom, ki mora biti ob polnjenju baterije iz zunanjega vira ozemljen.

3.2 Zahteve za varnost pri obratovanju**3.2.1 Vklon energije**

3.2.1.1 Vklon energije mora biti izveden s stikalom na ključ.

3.2.1.2 V legi, ko je pogonski del vozila priključen na izvor energije ali ki omogoča aktivno vožnjo vozila, ne sme biti mogoče izvleči ključa iz stikala.

3.2.2 Vožnja in ustavljanje**3.2.2.1 Najmanj trenutni znak mora opozoriti voznika:**

(a) da je vozilo v stanju, ko je mogoča aktivna vožnja, ali

(b) da je potrebna naslednja akcija, da se vozilo postavi v stanje, ko je mogoča aktivna vožnja.

* Klasifikacija vozil po pravilnikih ECE je bila objavljena v prilogi št. 1 k odredbi o homologaciji vozil (Uradni list RS, št. 43/96)

3.2.2.2 Ko stanje napolnjenosti baterije doseže minimalno napolnjenost, kot je to določil proizvajalec, mora biti uporabnik o tem pravočasno opozorjen, da lahko vozilo umakne s prometne površine še z lastnim pogonom.

3.2.2.3 Nenamerno pospeševanje, zaviranje ali vzvratna vožnja mora biti onemogočena. Okvara še posebej ne sme (npr. na pogonski enoti) povzročiti pomika stoječega nezavrtega vozila, ki bi bil večji od 0,1 m.

3.2.2.4 Ko voznik zapusti vozilo, ga mora očiten signal (svetlobni ali zvočni) opozoriti, če je pogonski del še vedno v stanju, ko je mogoča aktivna vožnja.

3.2.3 Vzvratna vožnja

3.2.3.1 Vzvratna vožnja vozila sme biti mogoča samo po vključitvi posebne kontrolne naprave. To dejanje zahteva:

(a) kombinacijo dveh različnih posegov ali

(b) električno stikalo, ki omogoča vključitev vzvratne vožnje samo v primeru, če se vozilo ne pomika naprej s hitrostjo, večjo od 5 km/h. Če je hitrost večja, se stikalo za vklop vzvratne vožnje ne sme odzvati. Naprava ima lahko samo eno stabilno lego.

3.2.3.2 Stanje kontrolne naprave za smer vožnje mora biti vozniku razločno razvidno.

3.2.4 Izpad energije v sili

3.2.4.1 Če je vozilo opremljeno z napravo, ki omeji delovanje pogona v nujnem primeru (npr. pregretje nekega elementa), mora voznika na to opozoriti razločen signal.

4 PRESKUŠANJE VOZIL

4.1 Preskušanje vozil na akumulatorski električni pogon glede posebnih pogojev za njihovo konstrukcijo in funkcionalno varnost po določilih te odredbe lahko opravi samo pooblaščen laboratorij v skladu z določili pravilnika ECE R 100.00. Ta pravilnik izhaja iz sporazuma o prevzemu notnih pogojev za homologacijo in za vzajemno priznavanje homologacije opreme in delov motornih vozil, ki je bil sprejet 20. marca 1958 v Ženevi. K temu sporazumu je z nasledstvenim sklepom pristopila tudi Republika Slovenija (Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 15/92).

4.2 Pravilnik ECE R 100.00 je mogoče dobiti v izvorniku (v angleškem jeziku) v Informacijskem centru Urada Republike Slovenije za standardizacijo in meroslovje v Ljubljani.

5 HOMOLOGACIJA VOZIL

5.1 Homologacija vozil na akumulatorski električni pogon glede posebnih pogojev za njihovo konstrukcijo in funkcionalno varnost po določilih te odredbe in s tem v zvezi izdani dokumenti morajo biti izdelani v skladu s pravilnikom ECE R 100.00. Homologacijski organ v Republiki Sloveniji je Urad Republike Slovenije za standardizacijo in meroslovje.

6 POSTOPEK PREVERJANJA

6.1 Ustreznost vozil v skladu s to odredbo se preverja po postopku, ki ga predpisuje odredba o homologaciji vozil (Uradni list RS, št. 43/96).

7 VELJAVNOST

7.1 Ta odredba velja od 1. januarja 1998 za vsa vozila na akumulatorski električni pogon, izdelana po 1. oktobru 1996.

Št. 009-10/96-42

Ljubljana, dne 20. oktobra 1997.

dr. Lojze Marinček l. r.
Minister
za znanost in tehnologijo

3571.

Na podlagi 6. člena zakona o standardizaciji (Uradni list RS, št. 1/95) in 99. člena zakona o upravi (Uradni list RS, št. 67/94, 20/95 – odl. US RS in 29/95) izdaja minister za znanost in tehnologijo

ODREDBO

o homologiranju osebnih vozil, opremljenih z motorjem z notranjim zgorevanjem, glede na merjenje emisije ogljikovega dioksida in porabe goriva ter osebnih in lahkih tovornih vozil na akumulatorski električni pogon glede na merjenje porabe električne energije ter dosega (št. 101.00)

1 SPLOŠNO

1.1 Osebna vozila z motorjem z notranjim zgorevanjem ter osebna in lahka tovorna vozila na akumulatorski električni pogon morajo biti homologirana v skladu s to odredbo glede porabe goriva (energije) in emisije CO₂ oziroma dosega z enim polnjenjem.

2 PODROČJE UPORABE

2.1 Ta odredba se nanaša na merjenje emisije CO in porabe goriva vozil kategorije* M1 ter porabe električne energije in merjenje dosega vozil kategorij M1 in N1, ki jih poganja električna akumulatorska baterija.

3 ZAHTEVE

3.1 Splošno

Vsi deli vozila, ki vplivajo na emisijo CO in porabo goriva ali električne energije, morajo biti projekturni, izdelani in sestavljeni tako, da lahko vozilo ob normalni rabi kljub morebitnim vibracijam, ki jim je izpostavljeno, ustreza zahtevam te odredbe.

3.2 Opis preskušanj motorjev z notranjim zgorevanjem

3.2.1 Emisijo CO₂ se meri med preskusnim ciklom, ki simulira vožnjo v mestu in zunaj njega, kot je to opisano v prilogi 1 dodatka št. 4 pravilnika ECE R 83.

3.2.2 Rezultati preskusa morajo biti izraženi kot emisija CO v gramih na prevoženi kilometer (g/km), zaokroženi na najbližjo celo vrednost.

3.2.3 Poraba goriva se izračuna skladno s točko 1.5 iz dodatka št. 5 k pravilniku ECE R 101.00 na podlagi metode ravnotežja ogljika, ki uporablja izmerjene vrednosti CO₂ in drugih emisij, vezanih na ogljik (CO in HC). Rezultate je treba zaokrožiti na prvo decimalko.

3.2.4 Za preskus je treba uporabiti referenčno gorivo, kot je določeno v dodatku št. 9 pravilnika ECE R 83.

Za izračun po točki 3.2.3 te odredbe se uporablja gorivo z naslednjimi lastnostmi:

(a) gostota: izmerjena na preskusnem gorivu skladno z ISO 3675 ali po drugi enakovredni metodi;

(b) razmerje vodik-ogljik: uporabljata se stalni vrednosti, in sicer 1,85 za bencin in 1,86 za plinsko olje.

3.3 Opis preskušanj vozil z izključno električnim pogonom

3.3.1 Laboratorij, odgovoren za preskušanje, izvede merjenje porabe električne energije po metodi in preskusnem ciklu, ki je opisan v dodatku št. 6 pravilnika ECE R 101.00.

3.3.2 Laboratorij, odgovoren za preskušanje, izvede merjenje dosega vozila po metodi in preskusnem ciklu, ki je opisan v dodatku št. 7 pravilnika ECE R 101.00.

Tako izmerjeni doseg je edini, ki se sme uporabljati v prodajno promocijske namene.

* Klasifikacija vozil po pravilnikih ECE je bila objavljena v prilogi št. 1 k odredbi o homologaciji vozil (Uradni list RS, št. 43/96)

3.3.3 Rezultat merjenja porabe električne energije mora biti izražen v vatnih urah na kilometer (Wh/km), doseg pa v kilometrih (km), oboje zaokroženo na najbližje celo število.

3.4 Tolmačenje rezultatov

3.4.1 Vrednost CO₂ ali vrednost porabe električne energije, sprejeta kot homologacijska vrednost, je lahko vrednost, ki jo navaja proizvajalec vozila, če vrednost, izmerjena v laboratoriju, ne presega te vrednosti za več kot 4%. V laboratoriju izmerjena vrednost pa je lahko nižja od tiste, ki jo navaja proizvajalec, brez omejitev.

3.4.2 Če laboratorijsko izmerjena vrednost za CO ali porabo električne energije presega vrednosti po navedbi proizvajalca za več kot 4%, se meritve ponovi z istim vozilom.

Če povprečje obeh meritev, izvedenih v preskusnem laboratoriju, ne presega navedbe proizvajalca za več kot 4%, se vrednost, ki jo je navedel proizvajalec, šteje za homologacijsko vrednost.

3.4.3 Če povprečje obeh meritev, izvedenih v preskusnem laboratoriju, še vedno presega vrednost, ki jo je navedel proizvajalec, za več kot 4%, se opravi končni preskus na istem vozilu. Kot homologacijska vrednost se nato šteje povprečje vseh treh meritev, izvedenih v preskusnem laboratoriju.

4 PRESKUŠANJE VOZIL

4.1 Preskušanje vozil glede emisije CO₂ in porabe energije ter dosega po določilih te odredbe lahko opravi samo pooblaščen laboratorij v skladu z določili pravilnika ECE R 101.00. Ta pravilnik izhaja iz sporazuma o prevzemu enotnih pogojev za homologacijo in za vzajemno priznavanje homologacije opreme in delov motornih vozil, ki je bil sprejet 20. marca 1958 v Ženevi. K temu sporazumu je z nasledstvenim sklepom pristopila tudi Republika Slovenija (Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 15/92).

4.2 Pravilnik ECE R 101.00 je mogoče dobiti v izvorniku (v angleškem jeziku) v Informacijskem centru Urada Republike Slovenije za standardizacijo in meroslovje v Ljubljani.

5 HOMOLOGACIJA VOZIL

5.1 Homologacija vozil glede emisije CO in porabe energije ter dosega po določilih te odredbe in s tem v zvezi izdani dokumenti morajo biti izdelani v skladu s pravilnikom ECE R 101.00. Homologacijski organ v Republiki Sloveniji je Urad Republike Slovenije za standardizacijo in meroslovje.

6 POSTOPEK PREVERJANJA

6.1 Ustreznost vozil v skladu s to odredbo se preverja po postopku, ki ga predpisuje odredba o homologaciji vozil (Uradni list RS, št. 43/96).

7 VELJAVNOST

7.1 Ta odredba začne veljati 1. januarja 1998.

Št. 009-10/96-43

Ljubljana, dne 20. oktobra 1997.

dr. Lojze Marinček l. r.
Minister
za znanost in tehnologijo

3572.

Na podlagi 6. člena zakona o standardizaciji (Uradni list RS, št. 1/95) in 99. člena zakona o upravi (Uradni list RS, št. 67/94, 20/95 – odl. US RS in 29/95) izdaja minister za znanost in tehnologijo

ODREDBO

o homologiranju:

I. naprav za kratko spenjanje vozil II. vozil glede na vgradnjo homologiranih naprav za kratko spenjanje vozil (št. 102.00)

1 SPLOŠNO

1.1 Naprave za kratko spenjanje vozil in vozila, ki so opremljena s takimi napravami, morajo biti homologirana skladno s to odredbo.

2 PODROČJE UPORABE

2.1 Ta odredba se nanaša na vozila kategorij* N2, N3, O3 in O4.

3 ZAHTEVE

3.1 Naprave za kratko spenjanje vozil

3.1.1 Naprave za kratko spenjanje vozil morajo biti projektirane, izdelane in sestavljene tako, da vozilo, opremljeno s tako napravo, izpolnjuje zahteve te odredbe v razmerah normalne rabe. Same spenjalne naprave morajo biti skladne s tehničnimi zahtevami pravilnika ECE R 55. Upoštevati pa je treba tudi dodatne sile, ki jih lahko povzroči vgrajena naprava za kratko spenjanje.

3.1.1.2 Delovanje naprave za kratko spenjanje mora biti samodejno. Tudi vzvratna vožnja kratko spete kombinacije vozil mora biti mogoča brez kakršnegakoli ročnega posega na napravi za kratko spenjanje.

3.1.1.3** Naprava za kratko spenjanje mora biti projektirana, izdelana in sestavljena predvsem tako, da je odporna proti vplivom obremenitev, korozije in staranja, ki jim je lahko izpostavljena (npr. vibracije, vlaga, izjemne temperature).

3.1.1.4 Naprava za kratko spenjanje mora omogočati, da speti vozili vozita premočrtno na ravni cesti, ne da bi bilo treba pri tem uporabiti nenormalno silo na volanu in ne glede na to, ali se vozili gibljeta naprej ali pa vzvratno.

3.1.1.5 Napake v sistemu

3.1.1.5.1 Vsaka okvara na pogonskem in/ali upravljaljskem delu naprave za kratko spenjanje med vožnjo mora povzročiti, da se naprava raztegne in ostane v taki legi. Ločitev vlečnega in priklopnega vozila je treba preprečiti z mehanskimi sredstvi v vseh razmerah rabe.

3.1.1.5.2 Na vsako okvaro na pogonskem ali upravljaljskem delu naprave za kratko spenjanje morata voznika opozoriti zvočni in svetlobni signal.

3.1.1.6 Medtem ko vozili mirujeta, se naprava za kratko spenjanje v nobenem primeru ne sme nekontrolirano premakniti, tudi ne ob dolgotrajnem parkiranju na klancu navzgor.

3.1.1.7 Nesamodejen premik naprave za kratko spenjanje je lahko mogoč samo, ko vlečno vozilo miruje. Ob kontrolni napravi mora biti stalno nameščeno opozorilo, da mora biti v takem primeru vključena parkirna zavora vlečnega vozila.

3.1.1.7.1 To opravilo se lahko izvede samo s pomočjo dvojne kontrolne naprave.

3.1.1.7.2 Ta kontrolna naprava mora biti nameščena zunaj vozniške kabine in postavljena tako, da pomik priklopnega vozila ne more ogrožati upravljavca in da le-ta lahko z enim pogledom nadzoruje nevaren prostor med vozili.

3.1.1.7.3 Kontrolne naprave ne sme biti mogoče blokirati v delovni legi oziroma jo nenamerno vključiti.

* Klasifikacija vozil po pravilnikih ECE je bila objavljena v prilogi št. 1 k odredbi o homologaciji vozil (Uradni list RS, št. 43/96)

** Dokler ne bo uveljavljen enoten preskusni postopek, mora proizvajalec dostaviti preskusnemu laboratoriju podatke o postopku tega preskušanja in rezultate preskusa

3.1.1.7.4 Premik priklopnega vozila mora potekati brez sunkov in s hitrostjo, ki ni večja od 50 mm/sek.

3.1.1.7.5 Ko upravljaavec spusti kontrolno napravo, se mora premikanje takoj ustaviti.

3.1.1.8 Pomik vlečnega vozila naprej ne sme povzročiti premika priklopnega vozila nazaj glede na cestišče.

3.1.1.9 Skladno z določilom dodatka št. 4 pravilniku ECE R 102.00 se mora naprava za kratko spenjanje vrniti v svojo normalno najkrajšo lego za vožnjo naravnost in pri tem slediti spreminjanju relativnega kota med vlečnim in priklopnim vozilom.

3.1.1.10 Naprava za kratko spenjanje na sme moteče vplivati na dinamično stabilnost kombinacije vozil. To zahteva je treba preveriti med preskusom, opisanim v dodatku št. 4 pravilnika ECE R 102.00.

3.1.1.11 Naprava za kratko spenjanje mora biti konstruirana tako, da omogoča spenjanje in odpenjanje vozil. Vse operacije spenjanja morajo biti samodejne, vključno z mehanskimi kontrolami ter deli, ki prenašajo vlečne in krmilne sile. Naznačeno mora biti, ali se je zaklepni mehanizem pravilno vklopil oziroma mora biti to jasno vidno s strani vozila. V nasprotnem primeru mora biti v vozniški kabini posebna opozorilna naprava. Ročno sklapljanje upravljalnih in energetskih vodov je dovoljeno le, če so vezni elementi lahko dostopni osebi v stoječem položaju in če se skupina vozil lahko varno vozi tudi, če ti vodi niso sklopljeni.

3.1.1.12 Vključena naprava za kratko spenjanje mora omogočati najmanj naslednja kotna gibanja:

Vrsta kotnega gibanja	Vrsta priklopnega vozila		
	klasično	s centralno osjo	polpriklopnik
vodoravno	$\pm 60^\circ$	$\pm 90^\circ$	$\pm 90^\circ$
navpično	$\pm 20^\circ$	$\pm 15^\circ$	$\pm 12^\circ$
okoli vzdolžne osi	$\pm 15^\circ$	$\pm 15^\circ$	–

3.1.1.13 Pri hidravličnih oziroma zračnih napravah za kratko spenjanje mora svetlobni signal opozoriti voznika, preden naprava doseže svoj največji razmik. Ta signal je lahko isti kot optični signal, naveden v točki 3.1.1.5.2 iz te odredbe.

3.1.1.14 Naprava za kratko spenjanje mora biti konstruirana tako, da pri spenjanju vlečnega in priklopnega vozila pod drugačnim kotom, kot je bil pri odpenjanju, ne pride do nenamerne pomikanja priklopnega vozila niti do nepravilnega delovanja naprave za kratko spenjanje.

3.1.1.15 Napisna ploščica s podatki o največji masi vlečnega in priklopnega vozila, vseh mazalnih mestih in pogostnosti mazanja mora biti pritrjena tako, da je jasno vidna pri pripetnem priklopnem vozilu.

3.1.2 Preskusi

Preskusi, ki jih je treba izvesti na napravi za kratko spenjanje, so opisani v dodatku št. 4 pravilnika ECE R 102.00.

3.2 Vgradnja homologirane naprave za kratko spenjanje

3.2.1 Ko je naprava za kratko spenjanje vgrajena na vozilo, morajo biti kljub vplivom, ki jih lahko povzroči delovanje vozila, izpolnjene vse zahteve iz poglavja 3.1 te odredbe, razen točke 3.1.1.12.

3.2.2 Naprava za kratko spenjanje v rabi ne sme motiti gibanja vozila, na katerega je pritrjena. Šteje se, da je ta pogoj izpolnjen, če ustreza pogojem preskusa, opisanega v dodatku št. 4 pravilnika ECE R 102.00.

3.2.3 Opozorilni signal, omenjen v točkah 3.1.1.5.2 in 3.1.1.13 te odredbe

3.2.3.1 Zvočna naprava mora biti nameščena v vozniški kabini in dobro slišna za voznika v vseh razmerah normalne uporabe vozila.

3.2.3.2 Svetlobni signal mora biti rdeče barve in nameščen na instrumentni plošči v neposrednem vidnem polju voznika ter dobro viden tudi ob dnevni svetlobi.

3.2.4 Spenjanje in odpenjanje morata biti mogoča pod kotom do 50° v vodoravni smeri, in to v levo ali desno, do 10° navpično navzgor ali navzdol pri klasičnih priklopnih vozilih in 6° pri priklopnih s centralno osjo ter do 7° v aksialnem zamiku vozil v obeh smereh. To pomeni, da mora biti mogoče speti vlečno in priklopno vozilo, če sta medsebojno zamaknjeni do navedenih kotov, ne da bi pri tem moralo posredovati dodatno osebje.

Pri samodejnem spenjanju je dovoljeno nastaviti tudi začasno lego pred končnim spetjem. Ta začasna lega mora omogočiti varno manevriranje vlečnega in priklopnega vozila. Če je treba končno spetje opraviti ročno, mora biti razmik med vlečnim in priklopnim vozilom najmanj 500 mm.

3.2.5 Oseba v stoječem položaju mora imeti možnost, da brez uporabe orodja nastavi lego naprave za kratko spenjanje pred samim postopkom spenjanja. Ta zahteva se nanaša tudi na spenjanje in odpenjanje zavornih ter električnih vodov.

3.2.6 Splošne zahteve

Zaradi možnosti samodejnega spenjanja mora biti vlečno oko priklopnega vozila nastavljivo po višini do središča naprave za kratko spenjanje, in to pri vseh običajnih prometnih in delovnih pogojih.

4 PRESKUŠANJE NAPRAVE ZA KRATKO SPENJANJE IN VOZIL

4.1 Preskušanje naprave za kratko spenjanje in vozil glede na vgradnjo homologirane naprave za kratko spenjanje po določilih te odredbe lahko opravi samo pooblaščen laboratorij v skladu z določili pravilnika ECE R 102.00. Ta pravilnik izhaja iz sporazuma o prevzemu enotnih pogojev za homologacijo in za vzajemno priznavanje homologacije opreme in delov motornih vozil, ki je bil sprejet 20. marca 1958 v Ženevi. K temu sporazumu je z nasledstvenim sklepom pristopila tudi Republika Slovenija (Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 15/92).

4.2 Pravilnik ECE R 102.00 je mogoče dobiti v izvirniku (v angleškem jeziku) v Informacijskem centru Urada Republike Slovenije za standardizacijo in meroslovje v Ljubljani.

5 HOMOLOGACIJA NAPRAVE ZA KRATKO SPENJANJE IN VOZIL

5.1 Homologacija naprave za kratko spenjanje in vozil glede na vgradnjo homologirane naprave za kratko spenjanje po določilih te odredbe in s tem v zvezi izdani dokumenti morajo biti izdelani v skladu s pravilnikom ECE R 102.00. Homologacijski organ v Republiki Sloveniji je Urad Republike Slovenije za standardizacijo in meroslovje.

6 POSTOPEK PREVERJANJA

6.1 Ustreznost vozil v skladu s to odredbo se preverja po postopku, ki ga predpisuje odredba o homologaciji vozil (Uradni list RS, št. 43/96).

7 VELJAVNOST

Ta odredba začne veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu RS.

7.1 Ta odredba se začne uporabljati 1. januarja 1998 za homologacijo tipa vozila in za vsa nova vozila ter 1. oktobra 2000 za vsa rabljena vozila, uvožena v Republiko Slovenijo.

Št. 009-10/96-44

Ljubljana, dne 20. oktobra 1997.

dr. Lojze Marinček l. r.
Minister
za znanost in tehnologijo

3573.

Na podlagi 6. člena zakona o standardizaciji (Uradni list RS, št. 1/95) in 99. člena zakona o upravi (Uradni list RS, št. 67/94, 20/95 – odl. US RS in 29/95) izdaja minister za znanost in tehnologijo

ODREDBO**o homologiranju nadomestnih katalizatorjev za motorna vozila (št. 103.00)****1 SPLOŠNO**

1.1 Nadomestni katalizatorji za motorna vozila morajo biti homologirani v skladu s to odredbo.

2 PODROČJE UPORABE

2.1 Ta odredba se nanaša na katalizatorje, ki niso originalni in so namenjeni za vgradnjo na motorna vozila kategorij* M1 in N1 kot nadomestni del.

3 ZAHTEVE**3.1 Splošne zahteve**

3.1.1 Nadomestni katalizatorji morajo biti konstruirani in izdelani tako, da vgrajeni na vozilo omogočajo, da vozilo ustreza vsem zahtevam pravilnikov, po katerih je bilo prvotno homologirano, in da v razmerah normalne rabe učinkovito zmanjšajo emisijo škodljivih snovi v izpušnih plinih v celi življenjski dobi vozila.

3.1.2 Nadomestni katalizator mora biti vgrajen v točno taki legi na vozilu, kot je bil originalni. Lega lambda sonde na izpušni cevi ne sme biti spremenjena.

3.1.3 Če originalni katalizator vsebuje termično zaščito, mora tudi nadomestni katalizator imeti enakovredno zaščito.

3.1.4 Nadomestni katalizator mora biti zdržljiv, to pomeni, da mora biti tako konstruiran in izdelan ter primeren za vgradnjo na vozilo, da zagotavlja razumno odpornost proti koroziji in oksidaciji, ki ji je izpostavljen. Pri tem je treba upoštevati pogoje rabe vozila.

3.2 Zahteve za emisijo izpušnih plinov

Preskusno vozilo mora ustrezati zahtevam točke 3 dodatka št. 4 pravilnika ECE R 83. Napak ne sme imeti na sistemu za uravnavanje izpušnih plinov in mora biti nastavljeno skladno z navodilom proizvajalca. To vozilo mora biti opremljeno z nadomestnim katalizatorjem takega tipa, za katerega se zahteva homologacija. Za primerjavo učinkovitosti delovanja nadomestnega katalizatorja z originalnim katalizatorjem je treba na vozilu opraviti test tipa I pod pogoji, opisanimi v ustreznem dodatku pravilnika ECE R 83, in po postopku, ki je opisan v nadaljevanju.

3.2.1 Določanje osnove za primerjavo

3.2.1.1 Vozilo mora biti opremljeno z novim originalnim katalizatorjem, ki mora biti utečen v 12 izvenmestnih ciklikih (test tipa I, drugi del). Po tej pripravi mora vozilo ostati v prostoru, kjer je temperatura relativno stalna med 20 °C in 30 °C, in to najmanj 6 ur in nato še tako dolgo, da se temperaturi olja in hladilne tekočine v motorju izravnata s temperaturo prostora ob dovoljenem odstopanju ±2 °C. Nato je treba opraviti tri zaporedne teste izpušnih plinov tipa I.

3.2.2 Test izpušnih plinov z nadomestnim katalizatorjem

3.2.2.1 Na preskusnem vozilu je treba zamenjati originalni katalizator z nadomestnim, ki mora biti utečen v 12 izvenmestnih ciklikih (test tipa I, drugi del). Po tej pripravi mora vozilo ostati v prostoru, kjer je temperatura relativno stalna med 20° in 30° C, in to najmanj 6 ur in nato še tako dolgo, da se temperaturi olja in hladilne tekočine v motorju izravnata s temperaturo prostora ob dovoljenem odstopanju ±2 °C. Nato je treba opraviti tri zaporedne teste izpušnih plinov tipa I.

3.2.3 Vrednotenje emisije škodljivih snovi v izpušnih plinih vozil, ki so opremljena z nadomestnimi katalizatorji.

3.2.3.1 Rezultati meritev na preskusnem vozilu z originalnim katalizatorjem morajo ustrezati vrednostim, izmerjenim pri homologaciji vozila, ob upoštevanju faktorjev poslabšanja, če so bili ti uporabljeni pri homologaciji vozila.

3.2.3.2 Šteje se, da so zahteve za mejne vrednosti sestave izpušnih plinov vozila, ki je opremljeno z nadomestnim katalizatorjem, izpolnjene, če rezultati za vsak reguliran onesnaževalec (CO, HC + NO_x in delce) ustrezajo naslednjim pogojem:

$$(1) M \leq 0,85S + 0,4G$$

$$(2) M \leq G$$

pri čemer je:

M: srednja vrednost emisije enega onesnaževalca (CO ali delci) oziroma vsote dveh onesnaževalcev (HC + NO_x), izračunana na podlagi meritev treh testov tipa I z nadomestnim katalizatorjem;

S: srednja vrednost emisije enega onesnaževalca (CO ali delci) oziroma vsote dveh onesnaževalcev (HC + NO_x), izračunana na podlagi meritev treh testov tipa I z originalnim katalizatorjem.

G: mejna vrednost emisije enega onesnaževalca (CO ali delci) oziroma vsote dveh onesnaževalcev (HC + NO_x) glede na homologacijo vozila, deljena, če je potrebno, s faktorjem poslabšanja, ki je določen v točki 3.4 te odredbe.

3.2.3.3 Če se homologacija zahteva za različne tipe vozil istega proizvajalca in če so ti različni tipi vozil opremljeni z istim tipom originalnega katalizatorja, se lahko test tipa I omeji na najmanj dve vozili, ki ju izbere preskusni laboratorij.

3.3 Zahteve za hrup in povratni tlak

Nadomestni katalizator mora ustrezati tehničnim zahtevam pravilnika ECE R 59.

3.4 Zahteve za trajnost

Nadomestni katalizator mora ustrezati zahtevam iz točke 3.3.5 pravilnika ECE R 83, to je testu tipa V ali faktorjem poslabšanja iz naslednje tabele za rezultate testa tipa I.

Vrsta motorja	Faktor poslabšanja		
	CO	HC + NO _x	delci
prisilni vžig	1,2	1,2	—
kompresijski vžig	1,1	1	1,2

4 PRESKUŠANJE NADOMESTNIH KATALIZATORJEV

4.1 Preskušanje nadomestnih katalizatorjev po določilih te odredbe lahko opravi samo pooblaščen laboratorij v skladu z določili pravilnika ECE R 103.00. Ta pravilnik izhaja iz sporazuma o prevzemu enotnih pogojev za homologacijo in za vzajemno priznavanje homologacije opreme in delov motornih vozil, ki je bil sprejet 20. marca 1958 v Ženevi. K temu sporazumu je z nasledstvenim sklepom pristopila tudi Republika Slovenija (Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 15/92).

* Klasifikacija vozil po pravilnikih ECE je bila objavljena v prilogi št. 1 k odredbi o homologaciji vozil (Uradni list RS, št. 43/96)

4.2 Pravilnik ECE R 103.00 je mogoče dobiti v izvirniku (v angleškem jeziku) v Informacijskem centru Urada Republike Slovenije za standardizacijo in meroslovje v Ljubljani.

5 HOMOLOGACIJA NADOMESTNIH KATALIZATORJEV

5.1 Homologacija nadomestnih katalizatorjev po določenih te odredbe in s tem v zvezi izdani dokumenti morajo biti izdelani v skladu s pravilnikom ECE R 103.00. Homologacijski organ v Republiki Sloveniji je Urad Republike Slovenije za standardizacijo in meroslovje.

6 POSTOPEK PREVERJANJA

6.1 Ustreznost vozil v skladu s to odredbo se preverja po postopku, ki ga predpisuje odredba o homologaciji vozil (Uradni list RS, št. 43/96).

7 VELJAVNOST

7.1 Ta odredba začne veljati 1. januarja 1998.

Št. 009-10/96-50

Ljubljana, dne 20. oktobra 1997.

dr. Lojze Marinček l. r.
Minister
za znanost in tehnologijo

OBČINE

BREŽICE

3574.

Na podlagi 39. in 40. člena zakona o urejanju naselij in drugih posegov v prostor (Uradni list SRS, št. 18/84, 37/85, 29/86 in Uradni list RS, št. 26/90, 18/93, 47/93 in 71/93) in 40. člena statuta Občine Brežice (Uradni list RS, št. 38/95) je Občinski svet občine Brežice na 34. seji dne 20. oktobra 1997 sprejel

O D L O K

o spremembah in dopolnitvah odloka o ureditvenem načrtu Mestno jedro Brežice

1. člen

S tem odlokom se sprejmejo spremembe in dopolnitve odloka o ureditvenem načrtu Mestno jedro Brežice (Uradni list RS, št. 27/94), ki jih je izdelal Elite, d.o.o., Krško pod št. projekta 70-067/U v maju 1997 in je sestavni del tega odloka.

Meje območja sprememb:

255/1, 255/5, 232, 260, 259, 233, 272, 262/3, 258, 255/3, 1495, 253/3, 255/4, 244 in 245,
vse k.o. Brežice

2. člen

Spremembe in dopolnitve se nanašajo na spremembo namembnosti in spremembo zazidalne zasnove v delu ureditvenega "Kareja J" – enote širšega mestnega jedra.

Za preostali del veljajo še naprej določila odloka navedenega v 1. členu tega odloka.

Za območje sprememb, ki ga obravnava ta odlok, se lahko smiselno uporabi določila odloka navedenega v 1. členu tega odloka, kolikor ni v tem odloku drugače navedeno.

3. člen

V 5. členu se doda nova alineja, ki glasi:

– poslovno servisni objekti.

Črta se tekst 51. člena in nadomesti z novim, ki glasi:

Gimnazija Brežice ohrani v uporabi obstoječa funkcionalna zemljišča z obstoječo vsebino (igrišča, parkirišča, zelenice).

Doda se nov odstavek k 88. členu, ki glasi:

V kareju "J" je dovoljeno obratovanje avtomobilskega diagnostičnega centra in trgovine z avtomobili.

Črta se drugi in tretji stavek 90. člena odloka o ureditvenem načrtu mestno jedro in se nadomesti z naslednjim:

Predvidi se nadomestna gradnja večnamenskega objekta na parc. št. 258 in delno 260 ter 259 (vse k.o. Brežice).

Ob območju gimnazije pa se na parc. št. 255/5, 255/4 in 255/2 predvidi dozidava večnamenskega objekta z izkoriščenim podstrešjem za isti namen.

Ostali parametri so podani v tabelah.

V 98. členu se doda nov odstavek, ki glasi:

Za križišče Černelčeve in Kajuhove se predvidi semaforizacija.

V 104. členu se doda nov odstavek, ki glasi:

Dostop na dvorišče ACR se uredi po normativih za dostavna vozila (radij, svetli profil).

V 108. členu se doda na koncu teksta nov odstavek, ki glasi:

V območju sprememb UN se predvidi parkirišča za gimnazijo na parceli št. 255/1, kjer je bunker.

V 117. členu se na koncu doda nov odstavek, ki glasi:

Od obstoječih parkirnih površin za gimnazijo (255/1 in 257) se do Černelčeve ulice (pri slaščičarni Urška) predvidi javna pešpot, ki se lahko uporablja tudi za interventni dostop.

V 143. členu osnovnega odloka se tekst pod "Kare J" dopolni z novo alinejo, ki glasi:

– stanovanjski objekt na parc. št. 258 ob Černelčevi cesti.

V 146. členu se doda nov odstavek, ki glasi:

Pred izdajo gradbenega dovoljenja za diagnostični servis za avtomobile se ponovno izvedejo meritve hrupa.

Črta se zadnja alineja 157. člena in doda se nov odstavek, ki glasi:

Odstopanje in tolerance odloka UN tolmači pristojna občinska strokovna služba (upravna organizacija). Za tolmačenje odloka UN je pristojen Občinski svet občine Brežice ali ustrezní odbor, na katerega prenese občinski svet svoje pristojnosti.

4. člen

V tekstu – "tabele 1" se za objekt Černelčeva 5 – dozidava doda:

Vsebina prizidka je diagnostični servis za avtomobile in trgovina z avtomobili.

V tekstu "tabelah 2" se za objekt Černelčeva 13 doda:

Prizidek k stanovanjski hiši se določi na podlagi določitve funkcionalnega zemljišča z lokacijsko dokumentacijo z upoštevanjem sprememb tega odloka.

5. člen

Grafični del odloka se uskladi z grafičnimi pripombami, ki glasijo:

Parkirišča za gimnazijo se vrišejo za potrebe gimnazije.

V spremembe odloka se vriše obstoječi dostop do predvidenih parkirišč za gimnazijo.

6. člen

Na območju, ki so predmet te spremembe ureditvenega načrta mestno jedro pa se manjkajoča parkirna mesta za vse oskrbno storitvene dejavnosti in stanovanja predvidijo znotraj predvidenih funkcionalnih zemljišč.

7. člen

Ta odlok začne veljati osmi dan po objavi v Uradnem listu RS.

Brežice, dne 20. oktobra 1997.

Predsednik
Občinskega sveta
občine Brežice
Alojzij Slavko Sušin l. r.

3575.

Na podlagi 6. člena uredbe o načinu oblikovanja cen komunalnih storitev (Uradni list RS, št. 63/97) sprejemam

S K L E P**o ukinitvi prispevka ob ceni komunalnih storitev**

1. člen

S 1. 1. 1998 preneha veljati sklep Izvršnega sveta Skupščine občine Brežice št. 353-4/92-7 z dne 25. 3. 1992 o posebnem prispevku, ki je bil uveden ob ceni komunalnih storitev.

2. člen

S 1. 1. 1998 se posebni prispevek vključi v ceno komunalnih storitev in sicer v enaki višini, kot je bil v veljavi na dan uveljavitve uredbe o načinu oblikovanja cen komunalnih storitev (Uradni list RS, št. 63/97).

3. člen

Ta sklep začne veljati naslednji dan po objavi v Uradnem listu RS, uporablja pa se od 1. 1. 1998 dalje.

Župan
Občine Brežice
Jože Avšič l. r.

KOBILJE

3576.

V skladu z 29. členom in drugim odstavkom 63. člena zakona o uresničevanju javnega interesa na področju kulture (Uradni list RS, št. 75/94) je Občinski svet občine Kobilje na 28. redni seji dne 21. 11. 1997 sprejel

S K L E P

1

V skladu z 29. členom in drugim odstavkom 63. člena zakona o uresničevanju javnega interesa na področju kulture (Uradni list RS, št. 75/94) postanejo javna infrastruktura na področju kulture naslednje nepremičnine na območju Občine Kobilje, ki so bile 17. decembra 1994 družbena lastnina v

upravljanju občine ali krajevne skupnosti in so pretežno namenjene opravljanju kulturnih dejavnosti:

- dvorana v združenem domu,
- knjižnica v združenem domu.

2

Kot javna infrastruktura se ob istih pogojih in z istim dnevom razglašata tudi oprema v teh nepremičninah, ki služi kulturnim dejavnostim.

3

Ta sklep se objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

Št. 932/97
Kobilje, dne 24. novembra 1997.

Predsednik
Občinskega sveta
občine Kobilje
Avgust Gjerek l. r.

LENDAVA

3577.

Na podlagi 3. člena zakona o samoprispevku (Uradni list RS, št. 35/85) 3., 34. in 56. člena zakona o referendumu in o ljudski iniciativi (Uradni list RS, št. 15/91) ter odločitve krajanov KS Čentiba na referendumu, dne 23. 11. 1997 je Svet krajevne skupnosti Čentiba na 16. seji dne 14. 11. 1997 sprejel

S K L E P**o uvedbi krajevnega samoprispevka za območje Krajevne skupnosti Čentiba**

1. člen

Na podlagi odločitve delovnih ljudi in občanov Krajevne skupnosti Čentiba na referendumu dne 23. 11. 1997, se uvede krajevni samoprispevek za obdobje petih let, in sicer od 1. 1. 1998 do 31. 12. 2002.

2. člen

Sredstva zbrana s samoprispevkom, se bodo uporabila za realizacijo naslednjih programov:

- sofinanciranje izgradnje kanalizacije meteornih in odpadnih voda;
- vzdrževanje vaških poti in cest, hudournikov in mostov;
- plačilo komunalnih storitev;
- finansiranje krajevne samouprave.

3. člen

Zavezanci plačila krajevnega samoprispevka so delovni ljudje in občani s stalnim bivališčem v KS Čentiba in sicer v naslednji višini:

- 2% od neto plače zaposlenih oziroma nadomestila plače ter nagrad, plačil dopolnilnega dela in plačil po pogodbah o delu;
- 5% od katastrskega dohodka;
- 1% od pokojnin;
- 2% od neto zavarovalne osnove samostojnih podjetnikov s stalnim bivališčem ali sedežem dejavnosti v KS Čentiba;

– 2% od povprečne neto plače v RS enkrat letno občani na začasnem delu v tujini.

4. člen

Plačila samoprispjevka so oproščeni občani, ki izpolnjujejo pogoje iz 12. člena zakona o samoprispjevku.

5. člen

Samoprispevek, ki se plačuje od plač in pokojnin, obračunava in odteguje izplačevalec plač in pokojnin.

Samoprispevek, ki se plačuje od katastrskega dohodka in od neto zavarovalne osnove samostojnih podjetnikov obračunava Republiška uprava za javne prihodke, izpostava Lendava.

Samoprispevek od zaposlenih v tujini, odmerja svet krajevne skupnosti, ki o višini ter roku plačila obvesti vsakega zavezanca.

Ob vsakem obračunu samoprispjevka se KS Čentiba dostavi seznam zavezancev.

6. člen

Sredstva, ki se zbirajo iz naslova samoprispjevka, se nakazujejo na žiro račun Krajevne skupnosti Čentiba, št. 51920-842-059-82180.

7. člen

Od zavezancev, ki ne izpolnjujejo obveznosti iz samoprispjevka v določenem roku, se obveznosti prisilno izterjajo po predpisih, ki veljajo za izterjavo davkov in prispevkov. Izterjavo bo opravila Republiška uprava za javne prihodke, izpostava Lendava.

8. člen

Nadzor nad zbiranjem in uporabo s samoprispjevkom zbranih sredstev opravlja Svet krajevne skupnosti Čentiba in o tem najmanj enkrat letno poroča na zboru krajanov.

Po izteku obdobja, za katero se uvede samoprispevek, se sestavi zaključni račun in se predloži v obravnavo zboru krajanov.

9. člen

Ta sklep začne veljati naslednji dan po objavi v Uradnem listu RS, uporablja pa se od 1. 1. 1998 dalje.

Čentiba, dne 25. novembra 1997.

Predsednik
Sveta KS Čentiba
Jože Kocon l. r.

3578.

POROČILO

Volilne komisije KS Čentiba o izidu glasovanja na referendumu za uvedbo krajevnega samoprispjevka za območje KS Čentiba, dne 23. 11. 1997

1. V volilni imenik je bilo vpisanih skupaj 650 volilnih upravičencev.

2. Na referendumu je glasovalo skupaj 391 volivcev ali 60,15%.

3. "ZA" uvedbo samoprispjevka je glasovalo skupaj 322 volivcev ali 82,35%.

4. "PROTI" uvedbi samoprispjevka je glasovalo skupaj 60 volivcev ali 15,35%.

5. Neveljavnih glasovnic je bilo 9 ali 2,30%.

Na podlagi izida glasovanja volilna komisija ugotavlja, da je bil izglasovan predlog za uvedbo krajevnega samoprispjevka v KS Čentiba, ker se je zanj izreklo skupaj 322 volivcev ali 82,35% volivcev, ki so glasovali.

Predsednik
Volilne komisije
KS Čentiba
Jože Kocon l. r.

LOŠKI POTOK

3579.

Na podlagi 6. člena uredbe o oblikovanju cen komunalnih storitev (Uradni list RS, št. 63/97) in 11. in 12. člena statuta Občine Loški Potok (Uradni list RS, št. 32/95) je Občinski svet občine Loški Potok na seji dne 23. 10. 1997 sprejel

ODLOK

o ceni komunalnih storitev

1

S tem odlokom se spremeni sklep Izvršnega sveta Skupščine občine Ribnica št. 05-VM-385-4/92 z dne 15. 4. 1992 tako, da glasi:

Prispevek za razširjeno reprodukcijo v višini 25% od enostavne reprodukcije se združi in vključi v osnovno ceno dejavnosti:

– E 41.000 zbiranje, čiščenje in distribucija vode.

2

Ta odlok začne veljati 31. 12. 1997.

Št. 385-1/97

Loški Potok, dne 24. novembra 1997.

Predsednik
Občinskega sveta
občine Loški Potok
Peter Rus, dr. med. l. r.

MORAVSKE TOPLICE

3580.

Na podlagi 30. člena zakona o referendumu in o ljudski iniciativi (Uradni list RS, št. 15/94), zakona o samoprispjevku (Uradni list SRS, št. 35/85), sklepa o razpisu referenduma za uvedbo krajevnega samoprispjevka za del Krajevne skupnosti Bogojina – za naselje Bogojina (Uradni list RS, št. 61/97) in izida referenduma z dne 23. 11. 1997 objavljamo

SKLEP

o uvedbi krajevnega samoprispjevka za del Krajevne skupnosti Bogojina – za naselje Bogojina

1. člen

Na območju dela Krajevne skupnosti Bogojina – v naselju Bogojina se po odločitvi občanov na referendumu, dne 23. novembra 1997, uvede krajevni samoprispevek v denarju in v delovni obveznosti.

2. člen

Krajevni samoprispevek v denarju in v delovni obveznosti se uvede za obdobje 5 let in sicer od 1. 2. 1998 do 31. 1. 2003.

3. člen

Sredstva, zbrana s samoprispevkom, bodo uporabljena za:

1. kanalizacijo in čistilno napravo,
2. asfaltiranje vaških cest in pločnikov,
3. ureditev mrliške vežice,
4. ureditev parkirišča pri pokopališču,
5. pomoč društvom in organizacijam,
6. razne druge komunalne potrebe.

4. člen

Zavezanci za samoprispevek so občani, ki imajo stalno prebivališče v naselju Bogojina.

Zavezanci bodo samoprispevek plačevali v naslednji višini:

a) v denarju

– 2% od neto plače zaposlenih,

– 2% od pokojnin,

– 3% od neto zavarovalne osnove obrtnikov oziroma samostojnih podjetnikov,

– 6% od katastrskega dohodka od kmetijske dejavnosti,

– 250 DEM letno (v tolarški protivrednosti) zavezanci,

ki so na začasnem delu v tujini,

b) v delovni obveznosti

– občani – nosilci gospodinjstva ali njegovi družinski člani, lastniki do 1 ha zemljišč, prispevajo 1 delovni dan letno, na vsaka naslednja 2 ha pa še en delovni dan letno, ki traja 8 ur.

Nadomestilo za neopravljeni delovni dan, ki traja 8 ur, znaša 3.000 SIT. Svet KS Bogojina pa se pooblašča, da vsako leto na novo ovrednoti finančno nadomestilo za neopravljeni delovni dan.

5. člen

Plačila samoprispevka so oproščeni zavezanci po določbah 12. člena zakona o samoprispevku (Uradni list SRS, št. 35/85).

6. člen

Samoprispevek obračunavajo in odtegujejo podjetja, zavodi, zasebni delodajalci in drugi izplačevalci plač ali nadomestil in pokojnin pri vsakem izplačilu.

Kmetijskim proizvajalcem bo obračunavalo in odteguvalo samoprispevek Ministrstvo za finance Republike Slovenije, Davčni urad – izpostava Murska Sobota.

Ob vsakem izplačilu oziroma nakazilu samoprispevka je potrebno Krajevni skupnosti Bogojina dostaviti seznam zavezancev, za katere se nakazuje samoprispevek.

Zavezanci, ki so zaposleni v tujini, plačujejo samoprispevek enkrat letno na žiro račun Krajevne skupnosti Bogojina in sicer do 31. 12. tekočega leta. Krajevna skupnost pošlje zavezanecem položnice za plačilo.

7. člen

S krajevnim samoprispevkom zbrana sredstva se bodo v celoti namenila za izvajanje programa iz 2. člena tega sklepa, zbirala pa se bodo na zbirnem računu Krajevne skupnosti Bogojina za naselje Bogojina št. 51900-842-078-82021.

8. člen

Krajevna skupnost lahko sredstva samoprispevka, ki so začasno prosta, vroči pri banki za določen čas.

9. člen

Od zavezancev, ki samoprispevka ne plačujejo v roku, se obveznosti izterjajo po predpisih, ki veljajo za izterjavo davkov.

10. člen

Nadzor nad zbiranjem, uporabo in gospodarjenjem s samoprispevkom zbranih sredstev opravlja svet Krajevne skupnosti Bogojina, ki najmanj enkrat letno o tem poroča zboru občanov.

Pravilnost obračunavanja in odvajanja samoprispevka kontrolira Agencija za plačilni promet, nadziranje in informiranje ter Ministrstvo za finance Republike Slovenije, Davčni urad – izpostava Murska Sobota, v okviru svojih pristojnosti.

11. člen

Ta sklep začne veljati naslednji dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije, uporablja pa se od 1. 2. 1998.

Št. K.S. 2 7/97

Bogojina, dne 23. novembra 1997.

Predsednik
Sveta krajevne
skupnosti Bogojina
Martin Horvat l. r.

3581.

POROČILO

Volilne komisije KS Bogojina o izidu glasovanja na referendumu o uvedbi krajevnega samoprispevka za del Krajevne skupnosti Bogojina – za naselje Bogojina, dne 23. 11. 1997

1

Na območju dela Krajevne skupnosti Bogojina, v naselju Bogojina je bil na referendumu, izvedenem dne 23. 11. 1997, ugotovljen naslednji izid glasovanja:

- v volilni imenik je bilo vpisanih 488 volilcev,
- referendumu se je udeležilo 387 ali 79,3% volilcev,
- ZA je glasovalo 255 ali 65,89% volilcev,
- PROTI je glasovalo 125 ali 32,30% volilcev,
- neveljavnih glasovnic je bilo 7 ali 1,81% glasovnic.

2

Na podlagi izida glasovanja volilna komisija ugotavlja, da je bil izglasovan predlog za uvedbo krajevnega samoprispevka na območju Krajevne skupnosti Bogojina – za naselje Bogojina.

Bogojina, dne 23. novembra 1997.

Predsednik
Volilne komisije
KS Bogojina
Franc Horvat, dr. stom. l. r.

POSTOJNA

3582.

Na podlagi 3., 50. in 56. člena zakona o referendumu in o ljudski iniciativi (Uradni list RS, št. 15/94, 13/95 – odločba US, 38/96 in 43/96 – odločba US) daje Občinska volilna komisija občine Postojna

POROČILO**o izidu glasovanja na referendumu za uvedbo samoprispevka v denarju za območje KS Planina, dne 23. 11. 1997**

Na referendumu za uvedbo krajevnega samoprispevka v denarju za območje KS Planina, za izgradnjo mrliške vežice, ki je bil dne 23. 11. 1997 so bili ugotovljeni naslednji izidi glasovanja:

1. v volilne imenike je bilo vpisanih 455 volivcev
2. po volilnem imeniku je glasovalo 377 volivcev ali 82,9%
3. neveljavnih glasovnic je bilo 11 ali 2,9%
4. ZA uvedbo referenduma je glasovalo 163 volivcev ali 43,2%
5. PROTI uvedbi referenduma je glasovalo 203 volivcev ali 53,8%.

Na podlagi izida glasovanja ter skladno z zakonom o referendumu in o ljudski iniciativi (Uradni list RS, št. 15/94) Občinska volilna komisija občine Postojna ugotavlja, da sklep o uvedbi krajevnega samoprispevka v denarju za območje KS Planina za izgradnjo mrliške vežice, z dne 7. 10. 1997 (Uradni list RS, št. 65/97) ni bil izglasovan, ker se zanj ni izrekla večina volivcev, ki so glasovali.

Postojna, dne 23. novembra 1997.

Predsednica
Občinske volilne komisije
občine Postojna
Srebotnjak Borsellino Margareta l. r.

ŠMARJE PRI JELŠAH**3583.**

Na podlagi 42. člena statuta Občine Šmarje pri Jelšah (Uradni list RS, št. 34/95 in 17/96) je Svet krajevne skupnosti Šmarje pri Jelšah na seji dne 24. 7. 1997 sprejel

STATUT**Krajevne skupnosti Šmarje pri Jelšah****I. SPLOŠNE DOLOČBE****1. člen**

Krajevna skupnost Šmarje pri Jelšah je kot ožji del občine samoupravna skupnost občanov, organiziranih na območju naslednjih naselij:

– Bobovo pri Šmarju, Belo, Brecljevo, Cerovec pri Šmarju, Dvor, Dragomilo, Dol pri Šmarju, Globoko pri Šmarju, Gaj, Jazbine, Ješovec pri Šmarju, Kamenik, Koretno, Konuško, Korpule, Močle, Mala Pristava, Predel, Preloge pri Šmarju, Predenca, Sotensko pri Šmarju, Senovica, Šmarje pri Jelšah, Šerovo, Vodenovo, Vrh, Vinski vrh pri Šmarju, Zastranje, Zadrže.

V skladu z zakonom, statutom Občine Šmarje pri Jelšah in tem statutom zadovoljujejo občani v krajevni skupnosti določene skupne potrebe ter izvajajo naloge, ki jih je krajevni skupnosti poverila občina.

2. člen

Krajevna skupnost je pravna oseba.

Krajevna skupnost razpolaga s sredstvi, ki so njena last, sredstvi, ki so jih v krajevni skupnosti združili občani, sred-

stvi dodeljenimi iz občinskega proračuna za izvajanje dogovorjenih nalog ter sredstvi ustvarjenimi z lastno dejavnostjo.

3. člen

Krajevna skupnost nastopa v pravnem prometu s sredstvi s katerimi razpolaga. Pri razpolaganju s temi sredstvi nastopa krajevna skupnost v pravnem prometu v svojem imenu in za svoj račun.

4. člen

Svet krajevne skupnosti s sklepom določi krajevni praznik ter priznanja in plakete krajevne skupnosti.

5. člen

Krajevna skupnost ima žig, ki je okrogle oblike. Žig ima v zunanem krogu na zgornji polovici napis OBČINA ŠMARJE PRI JELŠAH, v notranjem krogu pa napis KRAJEVNA SKUPNOST ŠMARJE PRI JELŠAH.

6. člen

Krajevna skupnost v okviru pooblastil določenih v statutu občine in odloku o krajevnih skupnostih na območju Občine Šmarje pri Jelšah (Uradni list RS, št. 1/97) samostojno ureja in opravlja svoje naloge in opravlja naloge, ki jih nanjo prenese občina.

7. člen

Zaradi zadovoljevanja določenih skupnih potreb se lahko krajevne skupnosti na območju občine povezujejo med seboj v različne oblike interesnega združevanja in sodelovanja.

Krajevna skupnost sodeluje tudi z drugimi KS in lahko v ta namen tudi združuje sredstva za opravljanje skupnih zadev.

II. NALOGE KRAJEVNE SKUPNOSTI**8. člen**

Krajevna skupnost samostojno opravlja naloge, ki jih določa statut občine, odlok o krajevnih skupnostih na območju Občine Šmarje pri Jelšah in ta statut.

V krajevni skupnosti se za zadovoljevanje potreb svojih prebivalcev opravljajo zlasti naslednje naloge:

- obravnavajo vsa vprašanja pomembna za delo in življenje krajevne skupnosti ter oblikujejo stališča, pobude in vprašanja v zvezi s tem;
- dajejo soglasja oziroma mnenja k posameznim odločitvam občinskega sveta, če tako določa zakon ali statut občine;
- sprejema statut krajevne skupnosti in druge splošne akte KS;
- obravnava in sprejema finančni načrt in zaključni račun KS;
- odloča o porabi sredstev krajevne skupnosti;
- upravlja in razpolaga s svojim premoženjem;
- razpiše referendum o posameznih vprašanjih iz svoje pristojnosti;
- razpiše referendum o samoprispevku občanov in odloča o uvedbi samoprispevka;
- sklicuje zbor občanov za obravnavo določenih skupnih vprašanj;
- vzdržuje: javne vodnjake, javno razsvetljavo, igrišča in druge športne objekte, parke in javne zelenice ter druge javne površine, ki so v upravljanju krajevne skupnosti;
- izvaja čiščenje javnih površin na svojem območju;
- upravlja in vzdržuje komunalne objekte in naprave, ki jih ima v upravljanju;

- s pomočjo občine gradi in vzdržuje lokalne ceste;
- izvaja zimsko službo na cestah in javnih površinah, ki jih ima v upravljanju;
- skupaj z občino in Zavodom za varstvo naravne in kulturne dediščine skrbi za ohranjanje naravnih lepot in zgodovinskih spomenikov;
- sodeluje v postopkih priprave in izdelave prostorskih planov in prostorskih izvedbenih aktov v delu, kjer področna zakonodaja to omogoča;
- sprejema plane in programe razvoja krajevne skupnosti;
- spremlja socialno problematiko na svojem območju in predlaga ukrepe za njeno reševanje;
- sodeluje s Centrom za socialno delo, Domom upokojencev Šmarje pri Jelšah in OO Rdečega križa pri organizaciji in izvajanju raznih oblik socialnega varstva;
- vzpodbuja kulturno, športno in humanitarno dejavnost na svojem območju;
- izvaja posamezne naloge v miru in v vojni ter na področju zaščite in reševanja občanov, katere določi pristojni organ občine na osnovi določb statuta;
- sodeluje z občinskim svetom in njegovimi organi pri izvrševanju politike in nalog na območju krajevnih skupnosti;
- skupaj z občino skrbi za požarno varnost na svojem območju;
- izvaja naloge skupnega pomena za varstvo pred naravnimi in drugimi nesrečami v sodelovanju s pristojnimi občinskimi organi;
- opravlja druge naloge, ki jih na KS prenesejo organi občine, skupaj z ustreznimi sredstvi za njihovo opravljanje.

III. ORGANI KRAJEVNE SKUPNOSTI

9. člen

Organ odločanja o vseh zadevah v okviru nalog krajevne skupnosti je svet krajevne skupnosti.
Svet krajevne skupnosti šteje 15 članov.

10. člen

Kot stalni organ, ki ga imenuje svet KS je v krajevni skupnosti nadzorni odbor.
Za uresničevanje posameznih nalog lahko svet krajevne skupnosti imenuje delovna telesa – komisije.

1. Volitve sveta krajevne skupnosti

11. člen

Za volitve sveta KS se smiselno uporabljajo določbe zakona o lokalnih volitvah, ki veljajo za večinske volitve v občinski svet.
Svet krajevne skupnosti izvolijo občani krajevne skupnosti – to je volilci s stalnim prebivališčem v krajevni skupnosti – na podlagi enake volilne pravice s tajnim glasovanjem.

12. člen

V skladu z zakonom, statutom občine in tem statutom so volitve sveta KS redne (opravijo se vsako četrto leto), predčasne (opravijo se, če se svet KS razpusti pred potekom štiriletne mandatne dobe) in nadomestne.
Redne volitve v svet KS se opravijo istočasno kot redne volitve v občinski svet.

13. člen

Za volitve sveta KS se v krajevni skupnosti določijo volilne enote tako, da je zagotovljena zastopanost posamez-

nih naselij oziroma delov krajevne skupnosti. V krajevni skupnosti se oblikujejo naslednje volilne enote in določi naslednje število članov sveta iz posamezne volilne enote:

I. V volilni enoti, ki obsega ulice: Celjska cesta, Rogaška cesta, Kettejeva ulica, Vegova ulica, Sončna ulica, Ulica na livado, Murnova ulica, Gallusova ulica, Kolodvorska ulica, Slomškova ulica, Cankarjeva ulica, Grajski log in Zastranje se v svet krajevne skupnosti izvolita dva člana.

II. V volilni enoti, ki obsega ulice: Rimska cesta, Obrtniška ulica, Ulica Mateja Vrečarja, Cesta na Sv. Rok, Lorgerjeva ulica, Aškerčev trg, Rakeževa ulica, Zelena ulica, Ulica Franca Skaze, Prešernova ulica, Vošnjakova ulica, Rožna ulica, Finžgarjeva ulica, Tavčarjeva ulica, Bevkova ulica, Ulica Marice Strnadove, Trubarjeva ulica, Ulica v Zadrže, Kartinova ulica in Gubčeva ulica se v svet krajevne skupnosti izvolita dva člana.

III. V volilni enoti, ki obsega naselja: Dvor se v svet krajevne skupnosti izvoli en član.

IV. V volilni enoti, ki obsega naselja: Sotensko in Vodenovo se v svet krajevne skupnosti izvoli en član.

V. V volilni enoti, ki obsega naselja: Močle in Vrh se v svet krajevne skupnosti izvoli en član.

VI. V volilni enoti, ki obsega naselja: Globoko in Zadrže se v svet krajevne skupnosti izvoli en član.

VII. V volilni enoti, ki obsega naselja: Predel in Senovica se v svet krajevne skupnosti izvoli en član.

VIII. V volilni enoti, ki obsega naselja: Belo, Bobovo, Mala Pristava in Preloge se v svet krajevne skupnosti en član.

IX. V volilni enoti, ki obsega naselja: Gaj, Korpule in Predenca se v svet krajevne skupnosti izvoli en član.

X. V volilni enoti, ki obsega naselja: Dol pri Šmarju in Dragomilo se v svet krajevne skupnosti izvoli en član.

XI. V volilni enoti, ki obsega naselja: Brecljevo in Jazbina se v svet krajevne skupnosti izvoli en član.

XII. V volilni enoti, ki obsega naselja: Cerovec pri Šmarju, Ješovec pri Šmarju, Kamenik in Vinski vrh pri Šmarju se v svet krajevne skupnosti izvoli en član.

XIII. V volilni enoti, ki obsega naselja: Konuško, Koretno in Šerovo se v svet krajevne skupnosti izvoli en član.

14. člen

Volitve v svet krajevne skupnosti razpiše (v predpisanih rokih in na predpisan način) župan občine, izvajata pa jih občinska volilna komisija in volilna komisija krajevne skupnosti.

Volilno komisijo krajevne skupnosti imenuje svet krajevne skupnosti.

Volilno komisijo krajevne skupnosti sestavlja predsednik in dva člana ter njihovi namestniki, ki se imenujejo izmed volilcev s stalnim prebivališčem v Krajevni skupnosti Šmarje pri Jelšah.

15. člen

Pri volitvah članov sveta KS se glasuje o posameznih kandidatih. Volilec lahko glasuje največ toliko kandidatov, kot se voli članov sveta KS v volilni enoti. Izvoljeni so kandidati, ki so dobili največ glasov. Če sta zadnja dva kandidata, ki prideta v poštev za izvolitev, dobila enako število glasov, odloči o izvolitvi med njima žreb.

16. člen

Kandidate za člane sveta KS določijo politične stranke in volilci v krajevni skupnosti.

Vsaka politična stranka določi kandidate po postopku, določenem z njenimi pravili, določi pa lahko toliko kandidatov, kolikor se voli članov sveta KS.

Vsaka skupina volilcev lahko določi največ toliko kandidatov, kolikor članov sveta KS se voli v volilni enoti. Volilci določajo kandidate za člane sveta krajevne skupnosti s podpisovanjem ali na zborih občanov.

S podpisovanjem lahko določi kandidate skupina najmanj desetih volilcev, ki imajo stalno prebivališče v volilni enoti. Volilci določajo kandidate na zborih volilcev, če to zahteva skupina najmanj deset volilcev v volilni enoti najkasneje v roku desetih dni od dneva razpisa volitev. Na zborih občanov so za kandidate določeni tisti predlagani kandidati, za katere je na zborih volilcev v volilni enoti glasovalo najmanj 30 volilcev oziroma najmanj 15 volilcev, če ima volilna enota manj kot 500 prebivalcev.

2. Pristojnosti sveta krajevne skupnosti

17. člen

Svet krajevne skupnosti ima naslednje pristojnosti:

- sprejema statut krajevne skupnosti,
- sprejema poslovnik o delu sveta in druge akte krajevne skupnosti,
- sprejema finančni načrt in zaključni račun KS,
- razpisuje referendum o posameznih vprašanjih iz občinske pristojnosti, ki neposredno prizadevajo interese občanov KS,
- razpisuje referendum za uvedbo samoprispevka in odloča o uvedbi samoprispevka;
- obravnava vprašanja, ki so pomembna za delo KS ter oblikuje stališča do teh vprašanj;
- v primerih, ko je tako določeno s statutom občine daje mnenje občinskemu svetu, če ta odloča o zadevah, ki zadevajo interese prebivalcev krajevne skupnosti,
- imenuje komisije, odbore in druga delovna telesa sveta KS,
- voli predsednika in podpredsednika sveta KS,
- voli nadzorni odbor KS,
- imenuje volilno komisijo,
- sprejema posamične odločitve v zvezi z izvajanjem finančnega načrta in razpolaganjem s sredstvi KS,
- odloča o zadolževanju KS,
- odloča o sklepanju pogodb in drugih pravnih poslov KS,
- odloča o vseh drugih vprašanjih iz pristojnosti KS,
- imenuje nadzorno komisijo.

3. Konstituiranje sveta in mandat članov sveta KS

18. člen

Svet KS se konstituirna na svoji prvi seji po izvolitvi tako, da izmed sebe izvoli predsednika sveta KS in podpredsednika sveta KS.

19. člen

Prvo sejo sveta KS skliče dotedanji (prejšnji) predsednik sveta KS najkasneje 20 dni po izvolitvi članov sveta KS. Če seja ni sklicana v navedenem roku, jo skliče predsednik volilne komisije. Svet KS na prvi seji obravnava poročilo volilne komisije in verificira mandate članov sveta KS.

20. člen

Do izvolitve predsednika sveta KS in podpredsednika sveta KS vodi prvo sejo najstarejši član sveta KS.

21. člen

Na prvi seji izvoli svet KS izmed članov sveta – na predlog najmanj četrtine članov sveta – predsednika sveta KS. Predsednik sveta KS se izvoli z večino glasov vseh

članov sveta. Če pri prvem glasovanju noben kandidat ne dobi zahtevane večine, se glasovanje ponovi. Pri ponovnem glasovanju se glasuje o dveh kandidatih, ki sta dobila največ glasov.

Podpredsednika sveta KS izvoli svet KS na predlog predsednika.

22. člen

Predsednik sveta KS in podpredsednik sveta KS se volita izmed članov sveta KS za mandatno dobo sveta KS z večino glasov vseh članov sveta KS.

Predsednik sveta KS je lahko razrešen na predlog najmanj četrtine članov sveta KS. Predsednik je razrešen, če za predlog razrešitve glasuje več kot polovica vseh članov sveta KS.

23. člen

Predsedniku in članom sveta KS preneha mandat s pretekom časa za katerega so bili izvoljeni.

24. člen

Vsak član sveta KS lahko pred potekom mandata odstopi. Odstopna izjava mora biti podana v pisni obliki in posredovana predsedniku sveta KS.

Predsednik sveta KS je dolžan v roku 15 dni sklicati sejo sveta KS in o tem sprejeti ugotovitveni sklep ter ga posredovati predsedniku volilne komisije.

Manjkajočega člana nadomesti kandidat za člana sveta KS, ki je v volilni enoti iz katere je bil član, ki je odstopil, dobil naslednje najvišje število glasov.

25. člen

Občinski svet lahko na predlog župana, četrtine članov sveta ali zbora občanov krajevne skupnosti razpusti svet krajevne skupnosti in razpiše predčasne volitve:

- če se po najmanj trikratnem sklicu svet krajevne skupnosti ne sestane,
- če se ugotovi, da svet krajevne skupnosti očitno nezakonito razpolaga s sredstvi občanov ali če se sredstva, ki so krajevni skupnosti dodeljena iz proračuna, uporabljajo nenamensko.

26. člen

Predsednik KS lahko pred potekom mandatne dobe odstopi. Odstopna izjava mora biti podana v pisni obliki. Svet KS ob obravnavi odstopne izjave opravi tudi volitve novega predsednika sveta KS.

Za odstop podpredsednika sveta KS se smiselno uporabljajo določila, ki veljajo za odstop predsednika sveta KS. Če predsednik ali podpredsednik odstopita kot člana sveta se najprej izvede postopek po 23. in 25. členu tega statuta, nato pa se izvolita novi predsednik in podpredsednik sveta KS.

4. Pravice in dolžnosti članov sveta KS

27. člen

Člani sveta KS imajo pravice in dolžnosti določene z zakonom, statutom občine, tem statutom in drugimi akti KS.

28. člen

Člani sveta imajo pravico in dolžnost udeleževati se sej sveta in uresničevati sprejete odločitve sveta KS.

29. člen

Člani sveta KS imajo pravico dajati pobude predsedniku sveta KS, delovnim telesom sveta KS in zahtevati odgovore na svoja vprašanja in pobude.

30. člen

Član sveta lahko zahteva, da se posamezno vprašanje oziroma pobuda uvrsti na dnevni red seje in se o njem izvede razprava.

31. člen

Posamezni član sveta KS lahko zahteva sklic zbora občanov za obravnavo kakšnega vprašanja, ki ga obravnava svet KS. O takšni pobudi odloči svet KS z večino glasov vseh članov sveta KS.

5. Predsednik in podpredsednik sveta KS

32. člen

Predsednik sveta krajevne skupnosti:

- zastopa in predstavlja KS,
- sklicuje in vodi seje sveta KS,
- skrbi, da so pravočasno pripravljene materiali za obravnavo in odločanje na seji sveta KS ter za nemoteno delo sveta KS,
- podpisuje akte in sklepe, ki jih sprejema svet KS,
- skrbi za sodelovanje in usklajevanje dela z občinskim svetom, občinsko upravo in županom,
- opravlja druge naloge, ki mu jih določi svet KS.

33. člen

Podpredsednik sveta KS pomaga predsedniku pri njegovem delu, ga nadomešča v času odsotnosti in v primeru zadržanosti in po njegovem pooblastilu opravlja posamezne zadeve z njegovega delovnega področja.

34. člen

Če nastopijo razlogi zaradi katerih predsednik sveta KS ne more opravljati svoje funkcije, opravlja naloge predsednika podpredsednik sveta KS. Če tudi podpredsednik sveta KS ne more opravljati nalog predsednika prevzame naloge predsednika najstarejši član sveta KS.

6. Seje sveta KS

35. člen

Svet KS veljavno sklepa, če je na seji navzoča večina članov sveta KS. Svet KS sprejema odločitve z večino navzočih članov, če s tem statutom za posamezne odločitve ni drugače določeno.

36. člen

Glasovanje na seji sveta je javno.

Tajno se na seji sveta glasuje le takrat, kadar tako odloči s sklepom večina članov sveta KS.

37. člen

Svet KS se sestaja na sejah, ki jih sklicuje predsednik sveta KS na lastno pobudo, predsednik pa mora sklicati sejo, če to zahtevajo najmanj trije člani sveta, nadzorni odbor, občinski svet ali župan. Če predsednik sveta KS ne skliče seje v 15 dneh potem, ko je prejel pisno zahtevo upravičenega predlagatelja jo lahko skliče tisti, ki je sklic zahteval. Dnevni red seje sveta KS predlaga predsednik, lahko pa ga predlaga tudi tisti, ki je upravičen predlagatelj sklica seje sveta KS.

Vabilo za sejo sveta KS se pošlje v vednost županu občine in predsedniku občinskega sveta. V dogovoru z županom občine se skliče seja sveta KS, kadar je potrebno, da so na seji prisotni župan ali drugi predstavniki občine.

38. člen

Seje sveta KS so javne.

7. Delovna telesa sveta KS

39. člen

Za obravnavo posameznih vprašanj, za pripravo predlogov gradiv za razjasnitev določenih spornih vprašanj in za opravljanje drugih nalog in proučevanje posameznih vprašanj lahko imenuje svet KS komisije kot svoja delovna telesa.

V sklepu o imenovanju komisije se določi njena sestava in naloge. V vsako komisijo se imenuje najmanj en član sveta KS, ki tudi vodi delo komisije.

8. Strokovna opravila za potrebe KS

40. člen

Strokovno tehnične naloge za potrebe KS opravlja tajnik, ki ga na predlog predsednika sveta KS imenuje svet krajevne skupnosti.

Tajnik lahko opravlja svoje delo profesionalno ali neprofesionalno.

Tajnik pomaga predsedniku sveta KS pri njegovem delu, vodi zapisnike in opravlja druge naloge, ki mu jih poveri predsednik sveta ali svet KS.

9. Zapisnik seje sveta KS

41. člen

O delu na seji sveta se piše zapisnik. Zapisnik obsega podatke o udeležbi na seji, glavne podatke o delu na seji, zlasti pa podatke o predlogih o katerih se je razpravljalo z imeni razpravljalcev, na seji sprejete sklepe in izide glasovanja o posameznih zadevah.

Za pripravo zapisnika skrbi oseba, ki je zadolžena za sekretarska dela.

Zapisnik potrdi svet KS na prvi prihodnji seji, podpiše ta pa ga predsednik KS in zapisnikar.

10. Nadzorni odbor

42. člen

Nadzorni odbor KS sestavljajo predsednik in 2 člana.

Nadzorni odbor izvoli svet KS izmed občanov. Predsednik in člani nadzornega odbora ne morejo biti člani sveta KS.

43. člen

Nadzorni odbor:

- opravlja nadzor nad razpolaganjem s premoženjem KS,
- nadzoruje zakonitost, namenskost in smotrnost porabe sredstev KS,
- nadzoruje finančno poslovanje KS.

44. člen

Nadzorni odbor se sestaja na sejah, ki jih sklicuje predsednik.

Nadzorni odbor najmanj dvakrat letno obravnava finančno poslovanje KS in o svojih ugotovitvah poroča svetu KS in pristojnemu organu občine. Nadzorni odbor obvezno obravnava zaključni račun KS.

Nadzorni odbor sprejema sklepe in stališča z večino glasov prisotnih članov.

11. Premoženje in financiranje krajevne skupnosti**45. člen**

Premoženje krajevne skupnosti sestavljajo premične in nepremične stvari v lasti KS, denarna sredstva in pravice.

O pridobitvi in odtujitvi premičnega in nepremičnega premoženja odloča svet KS z 2/3 večino glasov vseh članov sveta KS.

46. člen

Krajevna skupnost pridobiva prihodke iz lastnih virov in občinskega proračuna za določene namene.

47. člen

Krajevna skupnost pridobiva sredstva:

- namenska sredstva občinskega proračuna za opravljanje nalog v okviru letnega proračuna občine;
- iz samoprispevkov krajanov za namene za katere je bil z referendumom uveden;
- namenskih prispevkov in ostalih oblik zbiranja namenskih sredstev na območju krajevnih skupnosti;
- nadomestila za uporabo stavbnega zemljišča v krajevni skupnosti, kjer je uvedeno;
- lastnih prihodkov iz premoženja krajevne skupnosti in drugih lastnih prihodkov.

48. člen

S sredstvi iz prejšnjega odstavka razpolaga krajevna skupnost v svojem imenu in za svoj račun.

Sredstva, ki so jih krajevne skupnosti pridobile od občine morajo uporabiti za namene, za katere so jih pridobile.

49. člen

Investicije, ki presegajo sredstva, ki jih ima na razpolago krajevna skupnost se morajo uskladiti z občino, sicer odgovarja zanje sama krajevna skupnost, občina pa v tem primeru ne prevzema nobenih obveznosti.

50. člen

O svojem poslovanju krajevne skupnosti letno poročajo občinskemu svetu in mu predložijo program dela za prihodnje leto.

Računovodstvo za krajevno skupnost se opravlja v okviru občinske uprave.

51. člen

Prihodki in izdatki za posamezne namene se razporedijo s finančnim načrtom KS.

52. člen

Sredstva KS se smejo uporabiti le za namene določene s finančnim načrtom. Za izvrševanje finančnega načrta je odgovoren predsednik sveta KS.

53. člen

Finančni načrt KS sprejme svet KS, sprejme pa se potem, ko je že sprejet občinski proračun.

Po preteku leta za katerega je bil sprejet finančni načrt KS sprejme svet KS zaključni račun za preteklo leto. V zaključnem računu se izkažejo predvideni in doseženi prihodki ter predvideni in doseženi odhodki.

54. člen

Krajevna skupnost se sme zadolžiti le za financiranje investicij v infrastrukturne objekte in naprave.

O zadolžitvi KS odloča svet KS.

IV. AKTI KRAJEVNE SKUPNOSTI**55. člen**

Svet krajevne skupnosti sprejema naslednje akte:

- statut KS,
- poslovnik o delu sveta KS,
- finančni načrt,
- zaključni račun,
- pravilnike,
- sklepe.

56. člen

Statut KS je temeljni akt KS, ki določa organizacijo in delovanje KS, oblikovanje in pristojnosti organov KS, sodelovanje občanov pri sprejemanju odločitev in druga vprašanja pomembna za delo KS.

Statut KS sprejme svet KS z dvotretjinsko večino glasov vseh članov sveta KS.

57. člen

S poslovnikom določa svet KS organizacijo in delo sveta KS ter uresničevanje pravic in dolžnosti članov sveta KS.

58. člen

S finančnim načrtom se razporedijo vsi prihodki in izdatki za posamezne namene porabe v KS.

59. člen

Z zaključnim računom se izkazujejo predvideni in doseženi prihodki ter predvideni in doseženi odhodki sredstev KS.

60. člen

S pravilnikom KS ureja notranjo organizacijo in način finančno-materialnega in knjigovodskega poslovanja. S pravilnikom se lahko urejajo tudi priznanja in nagrade KS ter druga vprašanja, če je tako določeno s statutom občine.

61. člen

S sklepom svet KS razpiše in samoprispevek uvede na osnovi predhodno izvedenega referenduma.

S sklepi svet KS ustanavlja delovna telesa, določa njihovo delovno področje ter voli in imenuje člane delovnih teles.

S sklepom svet odloča tudi o postopkovnih vprašanjih in odloča o posameznih vprašanjih iz svoje pristojnosti.

V. NEPOSREDNE OBLIKE ODLOČANJA OBČANOV**62. člen**

Neposredni obliki odločanja občanov v KS sta zbor občanov in referendum.

63. člen

Zbor občanov sestavljajo polnoletni občani, ki imajo stalno prebivališče na območju KS.

Zbor občanov se lahko skliče za celotno območje KS ali za njen del. Zbor občanov skliče župan občine na zahtevo sveta KS ali na zahtevo najmanj 5% volilcev v KS.

64. člen

Občani na zboru občanov:

- razpravljajo o problematiki v KS,
- razpravljajo o delu sveta KS,
- dajejo mnenja in predloge glede posameznih vprašanj v KS,

– razpravljajo o delu organov občine z vidika interesov svoje skupnosti,
– obravnavajo druga vprašanja pomembna za življenje in delo v KS.

65. člen

Zbor občanov vodi tričlansko delovno predsedstvo (predsednik in dva člana), ki se izvoli na začetku zbora.

O delu zbora občanov se piše zapisnik, ki ga potrdita dva overitelja zapisnika, zapisnikar in predsednik delovnega predsedstva.

66. člen

Svet KS lahko o svoji odločitvi (aktu) razpiše referendum.

Svet mora razpisati referendum o sklepu s katerim se določa samoprispevek občanov. Svet mora razpisati referendum tudi, če tako zahteva najmanj 10% volilcev v KS.

Pravico glasovati na referendumu imajo vsi občani, ki imajo volilno pravico. Odločitev je na referendumu sprejeta, če zanjo glasuje večina volilcev, ki so glasovali.

VI. PREHODNE IN KONČNE DOLOČBE

67. člen

Krajevna skupnost objavlja akte s katerimi se posega v pravice in obveznosti občanov v KS v uradnem glasilu občine, druge akte pa na krajevno običajen način.

68. člen

Število članov sveta krajevne skupnosti in volilne enote za prve volitve v svet krajevne skupnosti v letu 1996 je določil svet krajevne skupnosti.

Mandatna doba sveta KS izvoljenega na prvih volitvah traja do naslednjih rednih volitev občinskega sveta.

69. člen

Pred objavo tega statuta mora dati soglasje k njemu Občinski svet občine Šmarje pri Jelšah.

70. člen

Ta statut začne veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu RS.

Predsednik
Sveta KS
Šmarje pri Jelšah
Jože Cerovšek l. r.

GROSUPLJE

3584.

Na podlagi 3. člena zakona o samoprispevku (Uradni list SRS, št. 35/85), 3. in 56. člena zakona o referendumu in o ljudski iniciativi (Uradni list RS, št. 15/94, 13/95 – odločba US U-I.-47/94-12, 38/96 in 43/96 – odločba US – U-I.-266796) in 24. ter 43. člena statuta Krajevne skupnosti Višnja Gora, je Svet krajevne skupnosti Višnja Gora na 22. seji dne 24. 11. 1997 sprejel

S K L E P

**o uvedbi posebnega samoprispevka za del območja
Krajevne skupnosti Višnja Gora, za financiranje
modernizacije krajevnih cest Kalce–Vrh pri Višnji Gori,
vas Kriška vas, del Sokolske ulice in Jurčičeve poti in
del Turnherjeve ulice v Višnji Gori, za financiranje
utrditve lokalne ceste Mlake–Sela–Velika Dobrava in za
financiranje javne razsvetljave v naselju G3 v
Višnji Gori**

1. člen

Uvede se posebni samoprispevek za financiranje modernizacije krajevnih cest Kalce–Vrh pri Višnji Gori, vas Kriška vas, del Sokolske ulice in Jurčičeve poti in del Turnherjeve ulice v Višnji Gori, za financiranje utrditve lokalne ceste Mlake–Sela–Velika Dobrava in za financiranje javne razsvetljave v naselju G3 v Višnji Gori.

2. člen

Posebni samoprispevek se uvede za zavezance iz območij vasi: Gorenje Brezovo, Vrh pri Višnji Gori (delno), Kriška vas, Sela in Višnja Gora (delno).

3. člen

Posebni samoprispevek bodo plačali posamezniki, ki so v 7. členu tega sklepa poimensko navedeni.

4. člen

Posameznik plača posebni samoprispevek v višini, ki je naveden v 7. členu tega sklepa in je bil dogovorjen med udeleženci referendumu.

5. člen

Posebnega samoprispevka ne plačujejo tisti zavezanci, ki so svojo obveznost že poravnali.

6. člen

Zavezanci posebnega samoprispevka lahko prevzeto obveznost poravnajo v dveh obrokih. Prvi del plačila zapade v plačilo 30. 11. 1997 drugi del pa 15. 12. 1997.

7. člen

Posebni samoprispevek plačajo zavezanci v zneskih, ki so navedeni v naslednjem seznamu:

Zap. št.	Priimek in ime	Naslov	Obveznost v SIT
1.	Biščak Ivan	Gorenje Brezovo 8a, Višnja Gora	141.000
2.	Biščak Anica	Gorenje Brezovo 8a, Višnja Gora	141.000
3.	Ceglar Matija	Gorenje Brezovo 2, Višnja Gora	282.000
4.	Grum Slavko	Gorenje Brezovo 7, Višnja Gora	141.000
5.	Grum Silva	Gorenje Brezovo 7, Višnja Gora	141.000
6.	Nograšek Jože	Gorenje Brezovo 5, Višnja Gora	282.000
7.	Štibernik Jože	Gorenje Brezovo 3.a, Višnja Gora	282.000
8.	Kozlevčar Joži	Gotska 9, 1107 Ljubljana	94.000
9.	Rotar Janez	Podsmreka 10, Dobrova	94.000
10.	Černelič Ivana	Šarhova 14, Ljubljana	94.000
11.	Vovk Žarko	Gorenje Brezovo 8, Višnja Gora	141.000
12.	Vovk Jože	Gorenje Brezovo 8, Višnja Gora	141.000
13.	Zajc Anton	Gorenje Brezovo 4, Višnja Gora	282.000
14.	Čilenšek Tone	Vir pri Stični 10, Iv. Gorica	206.000
15.	Dremelj Rudi	Gorenje Brezovo 11, Višnja Gora	282.000
16.	Erjavec Jože	Vrh pri Višnji Gori 20, Višnja Gora	141.000
17.	Brvar Ivan	Fabianijeva 13, Ljubljana	60.000
18.	Zupančič Cveto	Vrh pri Višnji Gori 22, Višnja Gora	141.000
19.	Zupančič Vida	Vrh pri Višnji Gori 21, Višnja Gora	141.000
20.	Vidmar Andrej	Vrh pri Višnji Gori 67, Višnja Gora	94.000
21.	Jaklič Janez	Kriška vas 1, Višnja Gora	57.000
22.	Čaušević Mujo	Kriška vas 2, Višnja Gora	57.000
23.	Virant Jože	Kriška vas 3, Višnja Gora	57.000
24.	Novak Slavko	Kriška vas 4, Višnja Gora	57.000

Zap. št.	Priimek in ime	Naslov	Obveznost v SIT	Zap. št.	Priimek in ime	Naslov	Obveznost v SIT
25.	Hrovat Jasna	Kriška vas 5, Višnja Gora	57.000	106.	Bon Severina	Partizanska ulica 3, Višnja Gora	30.000
26.	Jeršin Jože	Kriška vas 6, Višnja Gora	57.000	107.	Kovač Andrej	Partizanska ulica n.h., Višnja Gora	30.000
27.	Jaklič Silvo	Kriška vas 7, Višnja Gora	57.000	108.	Nartnik Marija	Lesno Brdo 42, Vrhnika	30.000
28.	PGD Kriška vas	Kriška vas 10, Višnja Gora	65.000	109.	Babič Slobodan	Mestni trg 49, Višnja Gora	20.000
29.	Strnad Dušan	Kriška vas 11, Višnja Gora	57.000	110.	Šadl Karla	Mestni trg 53, Višnja Gora	20.000
30.	Erjavec Brane	Kriška vas 12, Višnja Gora	57.000	111.	Zupanc Jožefa	Mestni trg 47, Višnja Gora	10.000
31.	Garbas Marija	Kriška vas 14, Višnja Gora	57.000	112.	Zupančič Alojz	Mestni trg 32, Višnja Gora	20.000
32.	Pirc Jože	Kriška vas 15, Višnja Gora	57.000	113.	Zupančič Rudolf	Mestni trg 26, Višnja Gora	10.000
33.	Zupančič Jože	Kriška vas 17, Višnja Gora	57.000	114.	Potokar Martin	Mestni trg 25, Višnja Gora	20.000
34.	Tomažič Rafael	Kriška vas 18, Višnja Gora	57.000	115.	Petrovič Ivan	Mestni trg 27, Višnja Gora	20.000
35.	Jeršin Janez	Kriška vas 19, Višnja Gora	57.000	116.	Novak Jože	Mestni trg 7, Višnja Gora	20.000
36.	Zupančič Marjan	Kriška vas 24, Višnja Gora	57.000	117.	Kovačič Rudi	Mestni trg 9, Višnja Gora	20.000
37.	Pavlin Emil	Privoz 6, Ljubljana	57.000	118.	Perko Janez	Mestni trg 16, Višnja Gora	20.000
38.	Benec Franjo	Andričeva 11, Ljubljana	27.000	119.	Ambrož Franc	Mestni trg 18, Višnja Gora	20.000
39.	Dovžan Dušan	Carja Dušana 14, Ljubljana	30.000	120.	Planinšek Marija	Mestni trg 23, Višnja Gora	10.000
40.	Momirski Draga	Jakčeva 24, Ljubljana	15.000	121.	Bajrić Jusuf	Mestni trg 55, Višnja Gora	20.000
41.	Dežman Jože	Turnherjeva 14, Višnja Gora	82.000	122.	Gorše Anica	Mestni trg 5, Višnja Gora	20.000
42.	Dežman Stanislav	Turnherjeva 14, Višnja Gora	81.000	123.	Grum Marinka	Mestni trg 11, Višnja Gora	20.000
43.	Ilič Rado	Turnherjeva 16, Višnja Gora	82.000	124.	Pirnat Jože	Mestni trg 10, Višnja Gora	20.000
44.	Ilič Silva	Turnherjeva 16, Višnja Gora	81.000	125.	Lokar Škarget Valera	Novo Polje 22, Lj.-Polje	20.000
45.	Tabaković Zugdija	Turnherjeva 18, Višnja Gora	163.000	126.	Skubic Tone	Mestni trg 25, Višnja Gora	20.000
46.	Čož Anton	Turnherjeva 19, Višnja Gora	63.000	127.	Pucihar France	Mestni trg 33, Višnja Gora	20.000
47.	Godeša Franc	Turnherjeva 3, Višnja Gora	30.000	128.	Malnar Marija	Mestni trg 39, Višnja Gora	10.000
48.	Korivki Janez	Turnherjeva 2, Višnja Gora	10.000	129.	Trgovina Sonček	Mestni trg 18, Višnja Gora	10.000
49.	Turk Slavko	Turnherjeva 6, Višnja Gora	9.000	130.	Koporc Leon,	Vrhovčeva 3, Ljubljana	20.000
50.	Štimec Mirko	Turnherjeva 21, Višnja Gora	18.000	131.	Strojan Ivica	Mestni trg 28, Višnja Gora	10.000
51.	Jakšič Jože	Cesta dveh cesarjev 176, Ljubljana	62.000	132.	Bernik Andrej	Mestni trg 18, Višnja Gora	10.000
52.	Jakšič Marija	Cesta dveh cesarjev 176, Ljubljana	61.000	133.	Košak Franc	Mestni trg 35, Višnja Gora	20.000
53.	Gulan Marija	Mestni Trg 6, Višnja Gora	30.000	134.	Vrančič Bogdan,	Mestni trg, Višnja Gora	20.000
54.	Bosnić Valentin	Na jami 8, Ljubljana	9.000	135.	Rus Jože	Mestni trg 31, Višnja Gora	43.500
55.	Kotar Miro	Jurčičeva ulica 7, Višnja Gora	10.000	136.	Rus Stane	Mestni trg 31, Višnja Gora	20.000
56.	Ambrož Anton	Sela 4, Višnja Gora	188.000	137.	Šuntajs Matjaž	Mestni trg 3, Višnja Gora	20.000
57.	Cimerman Olga	Kriva pot 37, Lj.-Polje	94.000	138.	Pišec Klaus	Mestni trg, Višnja Gora	20.000
58.	Globokar Metod	Cikava 38, Šmarje Sap	47.000	139.	Pilko Anton	Mestni trg, Višnja Gora	20.000
59.	Janežič Franc	Sela 8, Višnja Gora	188.000	140.	Avdič Rufad	Mestni trg 41, Višnja Gora	10.000
60.	Janežič Marija	Sela 8, Višnja Gora	188.000	141.	Čančar Miro	Mestni trg 25, Višnja Gora	20.000
61.	Janežič Jože	Jamnkarjeva 41, Ljubljana	47.000	142.	Gliha Rajko	Mestni trg 17, Višnja Gora	10.000
62.	Kastelic Vilijem	Sela 7, Višnja Gora	188.000	143.	Kastelic Anton	Dedni Dol 3, Višnja Gora	20.000
63.	Kastelic Joža	Sela 7, Višnja Gora	188.000	144.	Turk Marko	Turnherjeva 6, Višnja Gora	41.000
64.	Kastelic Albin	Sela 6, Višnja Gora	188.000	145.	Fabjan Ljubica	Cesta dol. odreda 1, Višnja Gora	10.000
65.	Kastelic Miran	Sela 10, Višnja Gora	188.000	146.	Kocmur Andrej	Sokolska ul. 19, Višnja Gora	20.000
66.	Kastelic Franc	Litijska 351, Ljubljana	188.000	147.	Zaletel Anton	Sokolska ul. 22, Višnja Gora	20.000
67.	Kermavner Tone	Mikuževa 8, Ljubljana	94.000	148.	Zrimšek Marija	Sokolska ul. 14, Višnja Gora	20.000
68.	Omahen Franc	Sela 2, Višnja Gora	188.000	149.	Kastelic Janez	Sokolska ul. 20, Višnja Gora	82.000
69.	Omahen Marija	Sela 2, Višnja Gora	188.000	150.	Pajk Marija	Sokolska ul. 24, Višnja Gora	20.000
70.	Stojakovič Milan	Adamičeva 11, Grosuplje	47.000	151.	Divjak Stane	Sokolska ul. 16, Višnja Gora	20.000
71.	Travnik Karel	Sela 3, Višnja Gora	188.000	152.	Bonifer Vilma	Sokolska ul. 12, Višnja Gora	20.000
72.	Travnik Milan	Sela 3, Višnja Gora	188.000	153.	Dremelj Janez	Sokolska ul. 10, Višnja Gora	20.000
73.	Travnik Vinko	Grintovec 42, Višnja Gora	94.000	154.	Jovič Nada	Sokolska ul. 2, Višnja Gora	20.000
74.	Travnik Marjan	Grintovec 41, Višnja Gora	47.000				
75.	Vrhovec Karel	Sela 1, Višnja Gora	94.000				
76.	Novak Andrej	Cesta talcev 9, Višnja Gora	30.000				
77.	Zupančič Matjaž	Cesta talcev 7, Višnja Gora	30.000				
78.	Zupančič Tone	Cesta talcev n.h., Višnja Gora	30.000				
79.	Vrhovec Roman	Cesta talcev 21, Višnja Gora	30.000				
80.	Jelenc Janez	Cesta talcev 23, Višnja Gora	30.000				
81.	Kovačič Alojz	Cesta talcev 25, Višnja Gora	30.000				
82.	Gorše Jože	Cesta talcev 29, Višnja Gora	30.000				
83.	Jevnikar Andrej	Cesta talcev 17, Višnja Gora	30.000				
84.	Javornik Jože	Cesta talcev 5, Višnja Gora	30.000				
85.	Tomžin Janez	Cesta talcev 11, Višnja Gora	30.000				
86.	Vrhovec Silvo	Cesta talcev 19, Višnja Gora	30.000				
87.	Gorše Tone	Cesta talcev 27, Višnja Gora	30.000				
88.	Bernik Marjan	Cesta na Polževo 15, Višnja Gora	30.000				
89.	Fortun Marjan	Partizanska ulica 1, Višnja Gora	30.000				
90.	Brčan Jože	Partizanska ulica 4, Višnja Gora	30.000				
91.	Lalič Dušan	Partizanska ulica 6, Višnja Gora	30.000				
92.	Zupančič Bogo	Partizanska ulica 11, Višnja Gora	30.000				
93.	Primec Alojz	Partizanska ulica 15, Višnja Gora	30.000				
94.	Ulčar Mirko	Partizanska ulica 18, Višnja Gora	30.000				
95.	Somrak Aleš	Partizanska ulica 21, Višnja Gora	30.000				
96.	Podržaj Jožica	Partizanska ulica 22, Višnja Gora	30.000				
97.	Kolenc Jože	Partizanska ulica 25, Višnja Gora	30.000				
98.	Kum Darko	Partizanska ulica 24, Višnja Gora	30.000				
99.	Bogatay Vinko	Partizanska ulica 20, Višnja Gora	30.000				
100.	Ban Cvetka	Partizanska ulica 7, Višnja Gora	30.000				
101.	Murk Slavko	Partizanska ulica 26, Višnja Gora	30.000				
102.	Bitenc Jože	Partizanska ulica 2, Višnja Gora	30.000				
103.	Glažar Milan	Partizanska ulica n.h., Višnja Gora	30.000				
104.	Igič Cveto	Partizanska ulica n.h., Višnja Gora	30.000				
105.	Simon Matjaž	Partizanska ulica 23, Višnja Gora	30.000				

8. člen

Zavezancem se plačani zneski posebnega samoprispevka odštejejo od osnove dohodnine (7. člen zakona o dohodnini Uradni list RS, št. 71/93, 2/94 in 7/95).

9. člen

Sredstva posebnega samoprispevka se nakazujejo na žiro računu KS Višnja Gora, št. 50130-645-000-0066003.

10. člen

Sredstva zbrana s posebnim samoprispevkom so strogo namenska in se uporabljajo izključno za namene iz 1. člena tega sklepa.

11. člen

S sredstvi posebnega samoprispevka razpolaga Svet krajevne skupnosti Višnja Gora, ki je odgovoren za zbiranje sredstev, za nadzor nad zbiranjem in njihovo porabo in izvajanje del. Ta je dolžan po zaključku del poročati zavezancem na zboru občanov o uporabi s posebnim samoprispevkom zbranih sredstev.

12. člen

Ta sklep začne veljati z dnem objave v Uradnem listu Republike Slovenije.

Št. 635

Višnja Gora, dne 24. novembra 1997.

Predsednik
Sveta krajevne skupnosti
Višnja Gora
Matjaž Zupančič, dipl. inž. l. r.

3585.

POROČILO

volilne komisije Krajevne skupnosti Višnja Gora o izidu glasovanja na referendumu za plačilo posebnega samopriskpevka za del območja Krajevne skupnosti Višnja Gora, za financiranje modernizacije krajevnih cest Kalce–Vrh pri Višnji Gori, vas Kriška vas, del Sokolske ulice in Jurčičeve poti in del Turnerjeve ulice v Višnji Gori, za financiranje utrditve lokalne ceste Mlake–Sela–Velika Dobrava in za financiranje javne razsvetljave v naselju G3 v Višnji Gori

Na območju Krajevne skupnosti Višnja Gora so bili na referendumu dne 23. 11. 1997, ki je bil razpisan s sklepom o razpisu referendumu za plačilo posebnega samopriskpevka za del območja Krajevne skupnosti Višnja Gora (Uradni list RS, št. 64/97 in 65/97), ugotovljeni naslednji volilni rezultati:

1. V volilni imenik je bilo vpisanih 154 volilnih upravičencev.
2. Na referendumu je glasovalo 119 volivcev.
3. ZA uvedbo samopriskpevka je glasovalo 105 volivcev.
4. PROTI uvedbi samopriskpevka je glasovalo 12 volivcev.

5. Neveljavnih glasovnic je bilo 2.

Volilna komisija ugotavlja, da je bil referendum za uvedbo posebnega samopriskpevka v Krajevni skupnosti Višnja Gora izglasovan, saj je zanj glasovalo 105 volivcev, kar predstavlja večino zavezancev, ki so glasovali.

Predsednik
volilne komisije
Krajevne skupnosti Višnja Gora
Jurij Groznik, dipl. jur. l. r.

VOJNIK

3586.

Na podlagi 9. člena odloka o nadomestilu za uporabo stavbnega zemljišča in sklepa Občinskega sveta občine Vojnik, št. 1204/11-97/7, z dne 26. 11. 1997 o določitvi vrednosti točke za odmero nadomestila za uporabo stavbnega zemljišča Občine Vojnik objavljamo

**REVALORIZIRANO VREDNOST
TOČKE
za odmero nadomestila za uporabo stavbnega zemljišča
na območju Občine Vojnik**

Vrednost točke je 0,080 SIT in se uporablja od 1. 1. 1998 dalje.

Št. 1204/11-97/7

Vojnik, dne 26. novembra 1997.

Predsednik
Občinskega sveta
občine Vojnik
Peter Vrisk, dipl. inž. l. r.

ŽALEC

3587.

Na podlagi 30. in 31. člena zakona o vrtcih, 12. in 20. člena statuta Občine Žalec (Uradni list RS, št. 34/95, 16/96, 1/97) je Občinski svet občine Žalec na 28. seji dne 20. novembra 1997 sprejel

SKLEP

**o zvišanju cen programov predšolske vzgoje
v Vzgojno-varstvenem zavodu Vrtci občine Žalec**

1. člen

Cene programov v Vzgojno-varstvenem zavodu Vrtci občine Žalec se zvišajo za 6,7% in znašajo mesečno:

	SIT na otroka
1. dnevni program (6–9 ur in vsi obroki prehrane)	
– za otroke v oddelkih prvega starostnega obdobja	34.590
– za otroke v oddelkih drugega starostnega obdobja	31.280
2. poldnevni program (4–6 ur)	
a) poldnevni program (zajtrk, kosilo)	27.870
b) poldnevni program (malica)	24.160
3. poldnevni program (do 4 ure)	
a) poldnevni program (zajtrk in kosilo)	21.560
b) poldnevni program (kosilo)	20.190
c) poldnevni program (zajtrk)	17.970

2. člen

Cene programov iz 1. člena se uporabljajo za izračun plačila staršev za otroka, vključenega v izbran program predšolske vzgoje od 1. decembra 1997 dalje.

3. člen

Ta sklep se objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

Št. 02200/004/96

Žalec, dne 20. novembra 1997.

Predsednik
Občinskega sveta
občine Žalec
Franc Žolnir, dipl. ek. l. r.

VSEBINA

	Stran		Stran
MINISTRSTVA			
3541. Odredba o homologiranju žarometov za cestna motorna vozila za asimetrični kratki in/ali dolgi svetlobni pramen, ki so opremljeni z žarnicami kategorije R2 (št. 1.01)	5813	3556. Odredba o homologiranju cestnih vozil glede na namestitev svetlobne opreme (št. 48.01)	5838
3542. Odredba o homologiranju svetilk zadnje registrske tablice motornih vozil (razen motornih koles) in njihovih priklopnikov (št. 4.00)	5814	3557. Odredba o homologiranju motornih vozil z najmanj štirimi kolesi glede na emisijo hrupa (št. 51.02)	5849
3543. Odredba o homologiranju žarometov za cestna motorna vozila za asimetrični kratki in/ali dolgi svetlobni pramen, ki so opremljeni s halogenimi žarnicami (H1, H2, H3, HB3, HB4, H7 in/ali H8) (št. 8.04)	5814	3558. Odredba o homologiranju avtobusov z manjšim številom sedežev glede izvedbe nadgradnje (št. 52.01)	5850
3544. Odredba o homologiranju trikolesnih vozil glede na emisijo hrupa (št. 9.05)	5815	3559. Odredba o homologiranju avtoplaščev za gospodarska vozila in njihove priklopnike (št. 54.00)	5858
3545. Odredba o homologiranju vozil glede na zaščito voznika pred napravo za upravljanje vozila v primeru trčenja (št. 12.03)	5816	3560. Odredba o homologiranju nadomestnih naprav za dušenje zvoka (št. 59.00)	5859
3546. Odredba o homologiranju vozil glede na pritrđišča varnostnih pasov (št. 14.03)	5817	3561. Odredba o homologiranju tovornih motornih in priklopnih vozil ter polpriklopnikov glede bočne zaščite (št. 73.00)	5860
3547. Odredba o homologiranju varnostnih pasov in drugih sistemov v motornih vozilih za zadrževanje odraslih potnikov (št. 16.04)	5818	3562. Odredba o homologiranju motoplaščev za kolesa z motorjem in motorna kolesa (št. 75.00)	5862
3548. Odredba o homologiranju vozil glede na sedeže, njihovo pritrđitev in naslone za glavo (št. 17.05)	5819	3563. Odredba o homologiranju motornih koles in mopedov glede na zaviranje (št. 78.02)	5864
3549. Odredba o homologiranju motornih vozil glede na zavarovanje pred nedovoljeno uporabo (št. 18.02)	5820	3564. Odredba o homologiranju vozil glede krmilja (št. 79.01)	5865
3550. Odredba o dopolnitvi odredbe o homologiranju zaščitnih čelad za voznike in sovoznike motornih koles in koles z motorjem (št. 22.04)	5823	3565. Odredba o homologiranju vozil glede na emisijo onesnaževanja v izpušnih plinih motorjev v odvisnosti od vrste goriva (št. 83.03)	5867
3551. Odredba o homologiranju naslonov za glavo, posameznih in vgrajenih v naslonjala sedežev (št. 25.04)	5823	3566. Odredba o homologiranju motorjev z notranjim zgorevanjem ali električnih pogonskih sklopov, namenjenih za pogon motornih vozil za prevoz oseb in za prevoz tovora glede na merjenje neto moči motorja oziroma največje 30-minutne moči električnega pogonskega sklopa (št. 85.00)	5869
3552. Odredba o homologiranju osebnih vozil glede na njihove zunanje štrleče dele (št. 26.02)	5824	3567. Odredba o homologiranju nadomestnih zavornih elementov in zavornih oblog bobnastih zavor za motorna vozila in njihove priklopnike (št. 90.01)	5870
3553. Odredba o homologiranju avtoplaščev za cestna motorna vozila in njihove priklopnike (št. 30.02)	5827	3568. Odredba o homologiranju vozil glede na zaščito potnikov v primeru čelnega trčenja (št. 94.00)	5872
3554. Odredba o homologiranju vozil za javni prevoz potnikov glede izvedbe nadgradnje (št. 36.03)	5828	3569. Odredba o homologiranju vozil glede na zaščito potnikov v primeru bočnega trčenja (št. 95.00)	5873
3555. Odredba o homologiranju varnostnih sedežev za otroke v motornih vozilih (št. 44.03)	5836	3570. Odredba o homologiranju vozil na akumulatorski električni pogon glede posebnih pogojev za njihovo konstrukcijo in funkcionalno varnost (št. 100.00)	5874
		3571. Odredba o homologiranju osebnih vozil, opremljenih z motorjem z notranjim zgo-	

	Stran		Stran
revanjem, glede na merjenje emisije ogljikovega dioksida in porabe goriva ter osebnih in lahkih tovornih vozil na akumulatorski električni pogon glede na merjenje porabe električne energije ter dosega (št. 101.00)	5875	3581. Poročilo Volilne komisije KS Bogojina o izidu glasovanja na referendumu o uvedbi krajevnega samopriskpevka za del Krajevne skupnosti Bogojina – za naselje Bogojina (Moravske Toplice)	5882
3572. Odredba o homologiranju: I. naprav za kratko spenjanje vozil II. vozil glede na vgradnjo homologiranih naprav za kratko spenjanje vozil (št. 102.00)	5876	3582. Poročilo o izidu glasovanja na referendumu za uvedbo samopriskpevka v denarju za območje KS Planina (Postojna)	5882
3573. Odredba o homologiranju nadomestnih katalizatorjev za motorna vozila (št. 103.00)	5878	3583. Statut Krajevne skupnosti Šmarje pri Jelšah	5883
OBČINE			
3574. Odlok o spremembah in dopolnitvah odloka o ureditvenem načrtu Mestno jedro Brežice	5879	3584. Sklep o uvedbi posebnega samopriskpevka za del območja Krajevne skupnosti Višnja Gora, za financiranje modernizacije krajevnih cest Kalce–Vrh pri Višnji Gori, vas Kriška vas, del Sokolske ulice in Jurčičeve poti in del Turnherjeve ulice v Višnji Gori, za financiranje utrditve lokalne ceste Mlake–Sela–Velika Dobrava in za financiranje javne razsvetljave v naselju G3 v Višnji Gori (Grosuplje).	5888
3575. Sklep o ukinitvi prispevka ob ceni komunalnih storitev (Brežice)	5880	3585. Poročilo volilne komisije Krajevne skupnosti Višnja Gora o izidu glasovanja na referendumu za plačilo posebnega samopriskpevka za del območja Krajevne skupnosti Višnja Gora, za financiranje modernizacije krajevnih cest Kalce–Vrh pri Višnji Gori, vas Kriška vas, del Sokolske ulice in Jurčičeve poti in del Turnherjeve ulice v Višnji Gori, za financiranje utrditve lokalne ceste Mlake–Sela–Velika Dobrava in za financiranje javne razsvetljave v naselju G3 v Višnji Gori (Grosuplje).	5890
3576. Sklep o določitvi javne infrastrukture na področju kulture na območju Občine Kobilje	5880	3586. Revalorizirana vrednost točke za odmero nadomestila za uporabo stavbnega zemljišča na območju Občine Vojnik	5890
3577. Sklep o uvedbi krajevnega samopriskpevka za območje Krajevne skupnosti Čentiba (Lendava)	5880	3587. Sklep o zvišanju cen programov predšolske vzgoje v Vzgojno-varstvenem zavodu Vrteci Občine Žalec	5890
3578. Poročilo volilne komisije KS Čentiba o izidu glasovanja na referendumu za uvedbo krajevnega samopriskpevka za območje KS Čentiba (Lendava)	5881		
3579. Odlok o ceni komunalnih storitev (Loški Potok)	5881		
3580. Sklep o uvedbi krajevnega samopriskpevka za del Krajevne skupnosti Bogojina – za naselje Bogojina (Moravske Toplice)	5881		