Šis dokumentas yra skirtas tik informacijai, ir institucijos nėra teisiškai atsakingos už jo turinį

►**B**

TARYBOS DIREKTYVA

1973 m. gruodžio 17 d.

dėl valstybių narių įstatymų, reglamentuojančių motorinių transporto priemonių sergėjimo įtaisus, suderinimo

(74/61/EEB)

(OL L 38, 11.2.1974, p. 22)

iš dalies keičiama:

		Oficialusis leidinys		
		Nr.	puslapis	data
►**M1**	Komisijos direktyva 95/56/EB 1995 m. lapkričio 8 d.	L 286	1	29.11.1995
►**M2**	Tarybos Direktyva 2006/96/EB 2006 m. lapkričio 20 d.	L 363	81	20.12.2006

iš dalies keičiama:

►**A1**	Aktas dėl Čekijos Respublikos, Estijos Respublikos, Kipro Respublikos, Latvijos Respublikos, Lietuvos Respublikos, Vengrijos Respublikos, Maltos Respublikos, Lenkijos Respublikos, Slovėnijos Respublikos ir Slovakijos Respublikos stojimo sąlygų ir sutarčių, kuriomis yra grindžiama Europos Sąjunga, pritaikomųjų pataisų	L 236	33	23.9.2003

▼B

TARYBOS DIREKTYVA

1973 m. gruodžio 17 d.

dėl valstybių narių įstatymų, reglamentuojančių motorinių transporto priemonių sergėjimo įtaisus, suderinimo

(74/61/EEB)

EUROPOS BENDRIJŲ TARYBA,

atsižvelgdama į Europos ekonominės bendrijos steigimo sutartį, ypač jos 100 straipsnį,

atsižvelgdama į Komisijos pasiūlymą,

atsižvelgdama į Europos Parlamento nuomonę ([1]),

atsižvelgdama į Ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę ([2]),

kadangi techniniai reikalavimai, kuriuos motorinės transporto priemonės privalo atitikti pagal nacionalines teisės normas, *inter alia,* reglamentuoja tokių transporto priemonių sergėjimo įtaisus;

kadangi šie reikalavimai pavienėse valstybėse narėse skiriasi; kadangi dėl to būtina, kad visos valstybės narės arba papildytų, arba vietoje galiojančių jose nuostatų priimtų vienodus reikalavimus ypač siekdamos, kad EEB tipo patvirtinimo tvarka, kuri buvo svarstoma 1970 m. vasario 6 d. Tarybos direktyvoje dėl valstybių narių įstatymų, reglamentuojančių motorinių transporto priemonių ir jų priekabų tipo patvirtinimą ([3]), suderinimo, galėtų būti taikoma kiekvienam transporto priemonės tipui;

kadangi patartina atsižvelgti į pagrindinius techninius reikalavimus, kuriuos yra nustačiusi JTO Europos ekonomikos komisija savo Reglamente Nr. 18 ([4]) („Vienodos transporto priemonių patvirtinimo nuostatos, atsižvelgiant į tų priemonių sergėjimo įtaisus“), kuris yra pridėtas prie 1958 m. kovo 20 d. sutarties dėl motorinės transporto priemonės įrangos ir sudėtinių dalių patvirtinimo ir abipusio pripažinimo vienodų sąlygų,

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

1 straipsnis

Šioje direktyvoje „motorinė transporto priemonė“ – tai kiekviena skirta naudoti kelyje ►**M1** , užbaigta arba neužbaigta, ◄ turinti bent 4 ratus, kurios maksimalus konstrukcinis greitis viršija 25 km/h, transporto priemonė, išskyrus ►**M1** bėgiais važiuojančias transporto priemones ir žemės ūkio bei miško ūkio traktorius ir visas savaeiges mašinas. ◄

2 straipsnis

Jokia valstybė narė dėl priežasčių, susijusių su transporto priemonės sergėjimo įtaisu, negali atsisakyti suteikti EEB tipo patvirtinimą arba nacionalinį tipo patvirtinimą transporto priemonei, jeigu tas įtaisas atitinka ►**M1** atitinkamuose prieduose ◄ nurodytus reikalavimus.

([1]) OL C 112, 1972 10 27, p. 16.
([2]) OL C 60, 1973 7 26, p. 12.
([3]) OL L 42, 1970 2 23, p. 1.
([4]) EEB, Geneva, E/EBE/324 – E/EBE/TRANS/505/redag. 17 pried.

▼B

3 straipsnis

Jokia valstybė narė dėl priežasčių, susijusių su transporto priemonės įtaisu, negali atsisakyti arba uždrausti parduoti, registruoti, pradėti eksploatuoti ar naudoti transporto priemonę, jeigu tas įtaisas atitinka ►M1 atitinkamuose prieduose ◄ nurodytus reikalavimus.

4 straipsnis

Tipo patvirtinimą suteikusi valstybė narė imasi būtinų priemonių, kad būtų užtikrinta, jog jai būtų pranešta apie kiekvieną ►M1 atitinkamuose prieduose ◄ nurodytos sudėtinės dalies arba techninės charakteristikos pakeitimą. Tos valstybės narės kompetentingos institucijos sprendžia, ar turėtų būti atliekami nauji modifikuoto tipo bandymai ir ar turėtų būti parengta nauja ataskaita. Jeigu tų bandymų metu nustatoma, kad šios direktyvos reikalavimų nesilaikoma, leidimas taikyti pakeitimą nesuteikiamas.

5 straipsnis

Visi būtini pakeitimai, kad ►M1 priedų ◄ reikalavimai būtų sutvarkyti taip, jog būtų atsižvelgta į technikos pažangą, priimami pagal 1970 m. vasario 6 d. Tarybos direktyvos dėl valstybių narių įstatymų, reglamentuojančių motorinių transporto priemonių ir jų priekabų tipo patvirtinimą, suderinimo 13 straipsnyje nustatytą tvarką.

6 straipsnis

1. Valstybės narės priima nuostatas, kurios, įsigaliojusios per 18 mėnesių nuo pranešimo apie šią direktyvą dienos, įgyvendina šią direktyvą, ir apie tai jos nedelsdamos praneša Komisijai.

2. Valstybės narės užtikrina, kad šios direktyvos taikymo srityje priimtų pagrindinių nacionalinių įstatymų nuostatų tekstai būtų pateikti Komisijai.

7 straipsnis

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

▼**M1**

PRIEDŲ SĄRAŠAS

I PRIEDAS: Administracinės tipo patvirtinimo nuostatos… .....

1 priedėlis: Atitikties liudijimo pavyzdys… .....

II PRIEDAS: Informaciniai dokumentai.....

1 priedėlis: Informacinis transporto priemonės tipo dokumentas… .....

2 priedėlis: Informacija apie užkertančio kelią neteisėtai eksploatuoti transporto priemonę prietaiso tipą… .....

3 priedėlis: Informacinis transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistemos tipo dokumentas… .....

III PRIEDAS: EEB tipo patvirtinimo liudijimai…

1 priedėlis: Transporto priemonės EEB tipo patvirtinimo liudijimas…

2 priedėlis: Užkertančio kelią neteisėtai eksploatuoti transporto priemonę prietaiso EEB tipo patvirtinimo liudijimas… .....

3 priedėlis: Transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistemos EEB tipo patvirtinimo liudijimas… .....

IV PRIEDAS: Motorinių transporto priemonių sergėjimo įtaisų taikymo sritis, sąvokų apibrėžimai ir reikalavimai… .....

1 priedėlis: Dilimo bandymo su vairo mechanizmą veikiančiu transporto priemonės sergėjančiu įtaisu atlikimo tvarka… .....

2 priedėlis: Transporto priemonės sergėjimo įtaisų, kurie vairo mechanizmą veikia sukimo momentą ribojančiu prietaisu, bandymo metodika… .....

V PRIEDAS: Užkertančių kelią neteisėtai eksploatuoti transporto priemonę prietaisų taikymo sritis, sąvokų apibrėžimai ir reikalavimai… .....

1 priedėlis: Montavimo liudijimo pavyzdys… .....

VI PRIEDAS: Transporto priemonės apsauginių signalizacijos sistemų taikymo sritis, sąvokų apibrėžimai ir reikalavimai… .....

1 priedėlis: Įmontavimo liudijimo pavyzdys… .....

2 priedėlis: Keleiviui skirtos vietos apsaugos sistemų bandymas… .....

3 priedėlis: Mechaninio raktu valdomo jungiklio techniniai reikalavimai… .....

4 priedėlis: Garsinių įspėjamosios signalizacijos įtaisų (AAD) techniniai reikalavimai… .....

▼M1

I PRIEDAS

ADMINISTRACINĖS TIPO PATVIRTINIMO NUOSTATOS

1. **Paraiška patvirtinti transporto priemonės EEB tipą**

1.1. Paraišką patvirtinti pagal Direktyvos 70/156/EEB 3 straipsnio 4 dalį transporto priemonės EEB tipą atsižvelgiant į joje įmontuotą motorinių transporto priemonių sergėjimo įtaisą, užkertantį kelią neteisėtai eksploatuoti transporto priemonę prietaisą ir, jeigu būtina, jos apsauginės signalizacijos sistemą, įteikia gamintojas.

1.2. Informacinio dokumento pavyzdys pateiktas II priedo 1 priedėlyje.

1.3. Už tipo patvirtinimo bandymų atlikimą atsakingai techninei tarnybai turi būti pristatyti toliau nurodyti dalykai:

1.3.1. patvirtintino tipo reikalavimus atitinkanti transporto priemonė,

1.3.2. jeigu turima, įtaisytų užkertančių kelią neteisėtai eksploatuoti transporto priemonę prietaisų/transporto priemonių apsauginių signalizacijos sistemų tipo patvirtinimo liudijimai.

2. **Paraiška patvirtinti užkertančio kelią neteisėtai eksploatuoti transporto priemonę prietaiso EEB tipą**

2.1. Paraišką patvirtinti užkertančio kelią neteisėtai eksploatuoti transporto priemonę prietaiso, kuris laikomas sudėtine dalimi arba atskiruoju techniniu mazgu, EEB tipą pagal Direktyvos 70/156/EEB 3 straipsnio 4 dalį įteikia gamintojas.

2.2. Informacinio dokumento pavyzdys pateiktas II priedo 2 priedėlyje.

2.3. Už tipo patvirtinimo bandymų atlikimą atsakingai techninei tarnybai turi būti pristatyti toliau nurodyti dalykai:

2.3.1. Užkertančio kelią neteisėtai eksploatuoti transporto priemonę patvirtintino tipo prietaiso trys pavyzdžiai su visomis sudėtinėmis dalimis. Visos pagrindinės sudėtinės dalys turi būti aiškiai ir nenutrinamai paženklintos pareiškėjo firmos pavadinimu arba ženklu ir tos sudėtinės dalies tipo ženklu.

2.3.2. Transporto priemonė (-ės), kurioje (-iose) įtaisytas užkertantis kelią neteisėtai eksploatuoti transporto priemonę patvirtintino tipo prietaisas, ir kurią (-ias) pasirenka pareiškėjas susitaręs su technine tarnyba.

3. **Paraiška patvirtinti transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistemos tipo EEB tipą**

3.1. Paraišką patvirtinti transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistemos, kuri laikoma sudėtine dalimi arba atskiruoju techniniu mazgu, EEB tipą pagal Direktyvos 70/156/EEB 3 straipsnio 4 dalį įteikia gamintojas.

3.2. Informacinio dokumento pavyzdys pateiktas II priedo 3 priedėlyje.

3.3. Už tipo patvirtinimo bandymų atlikimą atsakingai techninei tarnybai turi būti pristatyti toliau nurodyti dalykai:

3.3.1. Transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistemos patvirtintino tipo trys pavyzdžiai su visomis sudėtinėmis dalimis. Visos pagrindinės sudėtinės dalys turi būti aiškiai ir nenutrinamai paženklintos pareiškėjo firmos pavadinimu arba ženklu ir tos sudėtinės dalies tipo ženklu.

3.3.2. Transporto priemonė (-ės), kurioje (-iose) įtaisyta patvirtintino tipo transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistema ir kurią (-ias) pasirenka pareiškėjas susitaręs su technine tarnyba.

4. **EEB tipo patvirtinimo suteikimas**

4.1. Jeigu laikomasi atitinkamų reikalavimų, pagal Direktyvos 70/156/EEB 4 straipsnio 3 ir 4 dalis suteikiamas EEB tipo patvirtinimas.

4.2. EEB tipo patvirtinimo liudijimo pavyzdys pateiktas:

— jei tai yra 1.1 punkte nurodytos paraiškos, III priedo 1 priedėlyje,

— jei tai yra 2.1 punkte nurodytos paraiškos, III priedo 2 priedėlyje,

▼M1

— jei tai yra 3.1 punkte nurodytos paraiškos, III priedo 3 priedėlyje.

4.3. Patvirtinimo numeris pagal Direktyvos 70/156/EEB VII priedą, suteikiamas kiekvienam patvirtintam transporto priemonės užkertančio kelią neteisėtai eksploatuoti transporto priemonę prietaiso, arba jos apsauginės signalizacijos sistemos tipui. Ta pati valstybė narė tokio paties numerio neturi suteikti kitam transporto priemonės užkertančio kelią neteisėtai eksploatuoti transporto priemonę prietaiso arba transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistemos tipui.

5. **EEB tipo patvirtinimo ženklas**

5.1. Visos pagal šią direktyvą patvirtintą tipą atitinkančios transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistemos ir visi užkertantys kelią neteisėtai eksploatuoti transporto priemonę prietaisai privalo turėti EEB tipo patvirtinimo ženklą. Jis yra sudarytas iš:

5.1.1. Mažąją raidę „e“, po kurios eina patvirtinimą suteikusios valstybės narės skiriamosios raidės arba numeris, supančio stačiakampio:

— „1“ Vokietija

— „2“ Prancūzija

— „3“ Italija

— „4“ Nyderlandai

— „5“ Švedija

— „6“ Belgija

▼A1

— „7 Vengrija“

— „8 - Čekija“

▼M1

— „9“ Ispanija

— „11“ Jungtinė Karalystė

— „12“ Austrija

— „13“ Liuksemburgas

— „17“ Suomija

— „18“ Danija

▼M2

— „19“ Rumunija

▼A1

— „20 Lenkija“

▼M1

— „21“ Portugalija

— „23“ Graikija

▼A1

— „26 Slovėnija“

— „27 Slovakija“.

— „29 Estija“

— „32 Latvija“

▼M2

— „34“ Bulgarija

▼A1

— „36 Lietuva“

— „CY Kipras“

▼M1

— „IRL“ Airija

▼A1

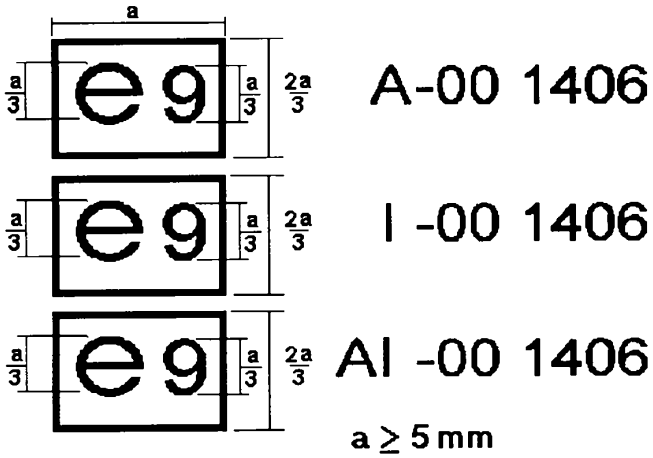
— „MT Malta“

▼M1

5.1.2. Prie stačiakampio esančio Direktyvos 70/156/EEB VII priede nurodyto tipo patvirtinimo numerio 4 skirsnyje pateikto „pagrindinio patvirtinimo numerio“, prieš kurį yra du skaičiai, nurodantys vėliausiam svarbiam Direktyvos 74/61/EEB techniniam pakeitimui EEB tipo patvirtinimo suteikimo dieną skirtą eilės numerį. Šioje direktyvoje eilės numeris yra 00.

5.1.3. Papildomo simbolio „A“, „I“ arba „AI“, nurodančio, ar sudėtinė dalis arba atskirasis techninis mazgas – tai transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistema arba užkertantis kelią neteisėtai eksploatuoti transporto priemonę prietaisas ar pastarųjų derinys.

5.2. EEB tipo patvirtinimo ženklų pavyzdžiai yra pateikti toliau ([1]):



5.3. Vietoje 5.1 ir 5.2 punktuose aprašyto patvirtinimo ženklo visoms pateiktoms parduoti transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistemoms galima išduoti atitikties liudijimą.

Jeigu transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistemos gamintojas patvirtintą nepaženklintą transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistemą tiekia transporto priemonės gamintojui, kurią pastarasis transporto priemonės modelyje arba transporto priemonės modelių grupėje sumontuoja kaip originaliąją įrangą, transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistemos gamintojas transporto priemonės gamintojui pateikia tiek atitikties liudijimo kopijų, kad tas gamintojas galėtų gauti transporto priemonės patvirtinimą pagal šios direktyvos VI priedo II dalį.

Jeigu transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistema sudaryta iš atskirų sudėtinių dalių, jos pagrindinė (-ės) sudėtinė (-s) dalis (-ys) privalo turėti etaloninį ženklą ir atitikties liudijime turi būti pateiktas tų etaloninių ženklų sąrašas.

Atitikties liudijimo pavyzdys pateiktas šio priedo 1 priedėlyje.

6. **Tipo pakeitimai ir patvirtinimų pataisos**

6.1. Jeigu daromi pagal šią direktyvą patvirtinto transporto priemonės, užkertančio kelią neteisėtai eksploatuoti transporto priemonę prietaiso arba transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistemos tipo pakeitimai, taikomos Direktyvos 70/156/EEB 5 straipsnio nuostatos.

7. **Produkcijos atitiktis**

7.1. Priemonių produkcijos atitikčiai užtikrinti imamasi Direktyvos 70/156/EEB 10 straipsnyje nustatyta tvarka.

([1]) Pirmiau nurodytas prie transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistemos arba prietaiso, užkertančio kelią neteisėtai eksploatuoti transporto priemonę, pritvirtintas patvirtinimo ženklas įrodo, jog apsauginės signalizacijos sistema (A) ar prietaisas, užkertantis kelią neteisėtai eksploatuoti transporto priemonę (I), arba pastarosios sistemos ir to prietaiso derinys (AI), buvo patvirtintas Ispanijoje (e 9), pagrindinis patvirtinimo numeris 1406. Pirmi du skaičiai (00) nurodo, kad patvirtinimas buvo suteiktas pagal šią direktyvą

▼**M1**

1 priedėlis

Atitikties liudijimo pavyzdys

Aš, pasirašęs toliau, ... patvirtinu, kad toliau aprašyta transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistema
(Pavardė ir vardas)

Gamyklinė markė:

Tipas:

visiškai atitinka tipą, patvirtintą .....
(patvirtinimo vieta) (data)

kaip aprašyta EEB tipo patvirtinimo liudijime, kurio patvirtinimo Nr. .....

Pagrindinės(-ių) sudėtinės (-ių) dalies (-ių) identifikavimas:

Sudėtinė dalis: ..... Ženklinimas: .....

....

....

Priimta: ..... data: .....

Visas gamintojo adresas ir antspaudas:

Parašas:.....
(nurodomos pareigos)

▼M1

II PRIEDAS

INFORMACINIAI DOKUMENTAI

1 priedėlis

Informacinis dokumentas Nr…

nustatytas Tarybos direktyvos 70/156/EEB I priede dėl transporto priemonės tipo patvirtinimo atsižvelgiant į motorinių transporto priemonių sergėjimo įtaisus ([1])

(Direktyva 74/61/EEB su paskutiniais pakeitimais, padarytais Direktyva …/…/EB)

Toliau nurodyti duomenys, jeigu būtina, turi būti pateikti trijuose egzemplioriuose ir su jais įteikiamas turinys. Visi brėžiniai A4 dydžio lapuose arba A4 formato aplanke turi būti atitinkamo mastelio ir pakankamai išsamūs. Fotografijos, jeigu įteikiamos, turi būti pakankamai išsamios.

Jeigu sistemos, sudėtinės dalys arba atskirieji techniniai mazgai turi elektroninius valdiklius, turi būti pateikta informacija apie tų valdiklių darbinius parametrus.

0. **Bendroji dalis**

0.1. Gamyklinė markė (gamintojo firmos pavadinimas):

0.2. Tipas ir bendras komercinis (-iai) aprašymas (-ai):

0.3. Tipo atpažinimo priemonės, jeigu paženklintos ant transporto priemonės (b):

0.3.1. To ženklinimo vieta:

0.4. Transporto priemonės kategorija (c):

0.5. Gamintojo pavadinimas ir adresas:

0.8. Surinkimo gamyklos (-ų) adresas (-ai):

1. **Bendros konstrukcinės transporto priemonės charakteristikos**

1.1. Tipinės transporto priemonės fotografijos ir (arba) brėžiniai:

12. **Kiti dalykai**

12.2. Motorinių transporto priemonių sergėjimo įtaisai

12.2.1. Apsauginis prietaisas

12.2.1.1. Išsamus transporto priemonės tipo aprašymas atsižvelgiant į valdiklio arba mazgo, kurio veiklai turi įtakos apsauginis prietaisas, padėtį ir konstrukciją:

12.2.1.2. Apsauginio prietaiso ir jo įtaisymo transporto priemonėje brėžinys:

12.2.1.3. Techninis prietaiso aprašymas:

12.2.1.4. Išsami informacija apie naudojamus blokavimo derinius:

12.2.1.5. Užkertantis kelią neteisėtai eksploatuoti transporto priemonę prietaisas

12.2.1.5.1. Tipo patvirtinimo numeris, jeigu buvo suteiktas:

12.2.1.5.2. Jei tai yra kol kas nepatvirtintas užkertantis kelią neteisėtai eksploatuoti transporto priemonę prietaisas:

12.2.1.5.2.1. Išsamus užkertančio kelią neteisėtai eksploatuoti transporto priemonę prietaiso, techninis aprašymas ir priemonės, kurių imtasi, jog to prietaiso nebūtų galima įjungti netyčia:

([1]) Punktų numeravimas šiame informaciniame dokumente ir jo pastabos atitinka pateiktuosius Direktyvos 70/156/EEB I priede. Punktai, kurie nesvarbūs šiai direktyvai, praleisti.

▼**M1**

12.2.1.5.2.2. Sistema (-os), kurią (-ias) veikia užkertantis kelią neteisėtai eksploatuoti transporto priemonę prietaisas:

12.2.1.5.2.3. Kodų, kuriuos galima faktiškai sukeisti, kiekis, jeigu taikoma:

12.2.2. Transporto priemonės apsauginė signalizacijos sistema, jeigu įtaisyta

12.2.2.1. Tipo patvirtinimo numeris, jeigu buvo suteiktas:

12.2.2.2. Kol kas nepatvirtintos transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistemos:

12.2.2.2.1. Transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistemos ir su įtaisyta signalizacijos sistema susijusių transporto priemonės dalių išsamus aprašymas:

12.2.2.2.2. Pagrindinių sudėtinių transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistemos dalių sąrašas:

▼M1

2 priedėlis

Informacinis dokumentas Nr…

dėl užkertančių kelią neteisėtai eksploatuoti transporto priemonę prietaisų, kurie laikomi sudėtine dalimi arba atskiruoju techniniu mazgu, EEB tipo patvirtinimo

(Direktyva 74/61/EEB su paskutiniais pakeitimais, padarytais Direktyva …/…/EB)

Toliau nurodyti duomenys, jeigu būtina, turi būti pateikti trijuose egzemplioriuose ir su jais įteikiamas turinys. Visi brėžiniai A4 dydžio lapuose arba A4 formato aplanke turi būti atitinkamo mastelio ir pakankamai išsamūs. Fotografijos, jeigu įteikiamos, turi būti pakankamai išsamios.

Jeigu sistemos, sudėtinės dalys arba atskirieji techniniai mazgai turi elektroninius valdiklius, turi būti pateikta informacija apie tų valdiklių darbinius parametrus.

0. **Bendroji dalis**

0.1. Gamyklinė markė (gamintojo firmos pavadinimas):

0.2. Tipas ir bendras komercinis (-iai) aprašymas (-ai):

0.5. Gamintojo pavadinimas ir adresas:

0.7. Jei tai yra sudėtinės dalys arba atskirieji techniniai mazgai, EEB tipo patvirtinimo ženklo vieta ir pritvirtinimo metodas:

0.8. Surinkimo gamyklos (-ų) adresas (-ai):

1. **Prietaiso aprašymas**

1.1. Išsamus techninis prietaiso aprašymas, įskaitant, *inter alia,* priemones, kurių buvo imtasi, kad prietaiso nebūtų galima įjungti netyčia:

1.2. Transporto priemonės sistemos, kurias veikia prietaisas:

1.3. Prietaiso reguliavimo/nustatymo į pradinę padėtį metodas:

1.4. Kodų, kuriuos galima faktiškai sukeisti, kiekis, jeigu taikoma:

1.5. Prietaisą sudarančių pagrindinių sudėtinių dalių sąrašas ir, jeigu taikoma, jų etaloniniai ženklai:

2. **Brėžiniai**

2.1. Pagrindinių prietaiso sudėtinių dalių brėžiniai (juose turi būti nurodyta EEB tipo patvirtinimo arba etaloniniam ženklui skirta vieta, jeigu taikoma):

3. **Nurodymai**

3.1. Transporto priemonių, kuriose prietaisas skirtas įtaisyti, sąrašas:

3.2. Prietaiso įtaisymo metodo aprašymas, su kuriuo pateikiamos fotografijos ir (arba) brėžiniai:

3.3. Naudojimo nurodymai:

3.4. Techninės priežiūros nurodymai, jeigu nustatyti:

▼M1

3 priedėlis

Informacinis dokumentas Nr…

dėl transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistemų, kurios laikomos sudėtine dalimi arba atskiruoju techniniu mazgu, EEB tipo patvirtinimo

(Direktyva 74/61/EEB su paskutiniais pakeitimais, padarytais Direktyva …/…/EB)

Toliau nurodyti duomenys, jeigu būtina, turi būti pateikti trijuose egzemplioriuose ir su jais įteikiamas turinys. Visi brėžiniai A4 dydžio lapuose arba A4 formato aplanke turi būti atitinkamo mastelio ir pakankamai išsamūs. Fotografijos, jeigu įteikiamos, turi būti pakankamai išsamios.

Jeigu sistemos, sudėtinės dalys arba atskirieji techniniai mazgai turi elektroninius valdiklius, turi būti pateikta informacija apie tų valdiklių darbinius parametrus.

0. **Bendroji dalis**

0.1. Gamyklinė markė (gamintojo firmos pavadinimas):

0.2. Tipas ir bendras komercinis (-iai) aprašymas (-ai):

0.5. Gamintojo pavadinimas ir adresas:

0.7. Jei tai yra sudėtinės dalys arba atskirieji techniniai mazgai, EEB tipo patvirtinimo ženklo vieta ir pritvirtinimo metodas:

0.8. Surinkimo gamyklos (-ų) adresas (-ai):

1. **Prietaiso aprašymas**

1.1. Išsamus techninis prietaiso aprašymas, įskaitant, *inter alia,* priemones, kurių buvo imtasi, kad nebūtų skleidžiamas netikras pavojaus signalas:

1.2. Apsaugos, kurią užtikrina prietaisas, tipai:

1.3. Prietaiso reguliavimo/nustatymo į pradinę padėtį metodas:

1.4. Kodų, kuriuos galima faktiškai sukeisti, kiekis, jeigu taikoma:

1.5. Prietaisą sudarančių pagrindinių sudėtinių dalių sąrašas ir, jeigu taikoma, jų etaloniniai ženklai:

2. **Brėžiniai**

2.1. Pagrindinių prietaiso sudėtinių dalių brėžiniai (juose turi būti nurodyta EEB tipo patvirtinimo arba etaloniniam ženklui skirta vieta, jeigu taikoma):

3. **Nurodymai**

3.1. Transporto priemonių, kuriuose prietaisas skirtas įtaisyti, sąrašas:

3.2. Prietaiso įtaisymo metodo aprašymas, su kuriuo pateikiamos fotografijos ir (arba) brėžiniai:

3.3. Naudojimo nurodymai:

3.4. Techninės priežiūros nurodymai, jei nustatyti:

▼M1

III PRIEDAS

EEB TIPO PATVIRTINIMO LIUDIJIMAI

1 priedėlis

PAVYZDYS

(didžiausias formatas: A4 (210 × 297 mm))

EEB TIPO PATVIRTINIMO LIUDIJIMAS

Administracijos antspaudas

Pranešimas dėl:

– tipo patvirtinimo ([1])

– tipo patvirtinimo išplėtimo ([1])

– atsisakymo suteikti tipo patvirtinimą ([1])

– tipo patvirtinimo paskelbimo netekusiu galios ([1])

transporto priemonės/sudėtinės dalies/atskirojo techninio mazgo ([1]) tipo atsižvelgiant į Direktyvą …/…/EB su paskutiniais pakeitimais, padarytais Direktyva …/…/EB.

Tipo patvirtinimo numeris:

Išplėtimo priežastis:

I SKIRSNIS

0.1. Gamyklinė markė (gamintojo firmos pavadinimas):

0.2. Tipas ir bendras (-i) komercinis (-iai) aprašymas (-ai):

0.3. Tipo atpažinimo priemonės, jeigu pažymėtos ant transporto priemonės/sudėtinės dalies/atskirojo techninio mazgo ([1]) ([2]):

0.3.1. To ženklinimo vieta:

0.4. Transporto priemonės kategorija ([3]):

0.5. Gamintojo pavadinimas ir adresas:

0.7. Jei tai yra sudėtinės dalys ir atskirieji techniniai mazgai, EEB tipo patvirtinimo ženklo pritvirtinimo vieta ir metodas:

0.8. Surinkimo gamyklos (-ų) adresas (-ai):

II SKIRSNIS

1. Papildoma informacija (jeigu būtina): žr. priedą

2. Už bandymų atlikimą atsakinga techninė tarnyba:

3. Bandymo ataskaitos pateikimo data:

4. Bandymo ataskaitų kiekis:

5. Pastabos (jeigu buvo pareikštos): žr. priedą

6. Vieta:

7. Data:

8. Parašas:

9. Pridedama tipo patvirtinimo institucijai įteikto informacijos paketo, kurį galima gauti pateikus prašymą, rodyklė.

([1]) Tai, kas nereikalinga, išbraukti.

([2]) Jeigu tipas identifikuojamas raidėmis, kurios nėra svarbios transporto priemonės, sudėtinės dalies ir atskirojo techninio mazgo tipams, kuriems taikomas šis tipo patvirtinimo liudijimas, apibūdinti, tokias raides dokumentuose simbolizuoja „?“ ženklas (pvz., ABC??123??).

([3]) Apibrėžta Direktyvos 70/156/EEB II priede.

▼M1

EEB tipo patvirtinimo liudijimo Nr... priedas

dėl transporto priemonės tipo patvirtinimo atsižvelgiant į Direktyvą 74/61/EEB su paskutiniais pakeitimais, padarytais Direktyva …/…/EB

1. Papildoma informacija

1.1. Trumpas motorinių transporto priemonių sergėjimo įtaiso (-ų) ir transporto priemonės sudėtinių dalių, kurių veiklai tas (tie) įtaisas (-ai) turi įtakos, aprašymas:

1.2. Trumpas užkertančių kelią neteisėtai eksploatuoti transporto priemonę prietaisų aprašymas:

1.3. Trumpas transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistemos aprašymas, jeigu taikoma, įskaitant vardinę maitinimo įtampą ([1]):

5. Pastabos

([1]) Nurodoma tik tų transporto priemonių apsauginės signalizacijos sistemų (VAS), naudotinų transporto priemonėse, kurių vardinė maitinimo įtampa 12 voltų.

▼M1

2 priedėlis

PAVYZDYS

(didžiausias formatas: A4 (210 × 297 mm))

EEB TIPO PATVIRTINIMO LIUDIJIMAS

Administracijos antspaudas

Pranešimas dėl:

— tipo patvirtinimo ([1])

— tipo patvirtinimo išplėtimo ([1])

— atsisakymo suteikti tipo patvirtinimą ([1])

— tipo patvirtinimo paskelbimo netekusiu galios ([1])

transporto priemonės/sudėtinės dalies/atskirojo techninio mazgo ([1]) tipo atsižvelgiant į Direktyvą …/…/EB su paskutiniais pakeitimais, padarytais Direktyva …/…/EB.

Tipo patvirtinimo numeris:

Išplėtimo priežastis:

I SKIRSNIS

0.1. Gamyklinė markė (gamintojo firmos pavadinimas):

0.2. Tipas ir bendras (-i) komercinis (-iai) aprašymas (-ai):

0.3. Tipo atpažinimo priemonės, jeigu pažymėtos ant transporto priemonės/sudėtinės dalies/atskirojo techninio mazgo ([1]) ([2]):

0.3.1. To ženklinimo vieta:

0.4. Transporto priemonės kategorija ([3]):

0.5. Gamintojo pavadinimas ir adresas:

0.7. Jei tai yra sudėtinės dalys ir atskirieji techniniai mazgai, EEB tipo patvirtinimo ženklo pritvirtinimo vieta ir metodas:

0.8. Surinkimo gamyklos (-ų) adresas (-ai):

II SKIRSNIS

1. Papildoma informacija (jeigu būtina): Žr. priedą

2. Už bandymų atlikimą atsakinga techninė tarnyba:

3. Bandymo ataskaitos pateikimo data:

4. Bandymo ataskaitų kiekis:

5. Pastabos (jeigu buvo pareikštos): Žr. priedą

6. Vieta:

7. Data:

8. Parašas:

9. Pridedama tipo patvirtinimo institucijai įteikto informacijos paketo, kurį galima gauti pateikus prašymą, rodyklė.

([1]) Tai, kas nereikalinga, išbraukti.

([2]) Jeigu tipas identifikuojamas raidėmis, kurios nėra svarbios transporto priemonės, sudėtinės dalies ir atskirojo techninio mazgo tipams, kuriems taikomas šis tipo patvirtinimo liudijimas, apibūdinti, tokias raides dokumentuose simbolizuoja „?“ ženklas (pvz., ABC??123??).

([3]) Apibrėžta Direktyvos 70/156/EEB II priede.

▼M1

EEB tipo patvirtinimo liudijimo Nr... priedas

dėl užkertančio kelią neteisėtai eksploatuoti transporto priemonę prietaiso, kuris laikomas atskiruoju techniniu mazgu, tipo patvirtinimo atsižvelgiant į Direktyvą 74/61/EEB su paskutiniais pakeitimais, padarytais Direktyva …/…/EB

1. Papildoma informacija

1.1. Užkertančio kelią neteisėtai eksploatuoti transporto priemonę prietaiso prekės pavadinimas arba ženklas:

1.2. Užkertančio kelią neteisėtai eksploatuoti transporto priemonę prietaiso tipas:

1.3. Trumpas užkertančio kelią neteisėtai eksploatuoti transporto priemonę prietaiso aprašymas:

1.4. Transporto priemonių, kuriose skirtas įtaisyti užkertantis kelią neteisėtai eksploatuoti transporto priemonę prietaisas, sąrašas:

1.5. Transporto priemonių tipai, su kuriais buvo išbandytas užkertantis kelią neteisėtai eksploatuoti transporto priemonę prietaisas:

1.6. Tinkamas atpažinimo priemones turinčių užkertantį kelią neteisėtai eksploatuoti transporto priemonę prietaisą sudarančių pagrindinių sudėtinių dalių sąrašas:

5. Pastabos

▼M1

3 priedėlis

PAVYZDYS

(didžiausias formatas: A4 (210 × 297 mm))

EEB TIPO PATVIRTINIMO LIUDIJIMAS

Administracijos antspaudas

Pranešimas dėl:

— tipo patvirtinimo ([1])

— tipo patvirtinimo išplėtimo ([1])

— atsisakymo suteikti tipo patvirtinimą ([1])

— tipo patvirtinimo paskelbimo netekusiu galios ([1])

transporto priemonės/sudėtinės dalies/atskirojo techninio mazgo ([1]) tipo atsižvelgiant į Direktyvą …/…/EB su paskutiniais pakeitimais, padarytais Direktyva …/…/EB.

Tipo patvirtinimo numeris:

Išplėtimo priežastis:

I SKIRSNIS

0.1. Gamyklinė markė (gamintojo firmos pavadinimas):

0.2. Tipas ir bendras (-i) komercinis (-iai) aprašymas (-ai):

0.3. Tipo atpažinimo priemonės, jeigu pažymėtos ant transporto priemonės/sudėtinės dalies/atskirojo techninio mazgo ([1]) ([2]):

0.3.1. To ženklinimo vieta:

0.4. Transporto priemonės kategorija ([3]):

0.5. Gamintojo pavadinimas ir adresas:

0.7. Jei tai yra sudėtinės dalys ir atskirieji techniniai mazgai, EEB tipo patvirtinimo ženklo pritvirtinimo vieta ir metodas:

0.8. Surinkimo gamyklos (-ų) adresas (-ai):

II SKIRSNIS

1. Papildoma informacija (jeigu būtina): Žr. priedą

2. Už bandymų atlikimą atsakinga techninė tarnyba:

3. Bandymo ataskaitos pateikimo data:

4. Bandymo ataskaitų kiekis:

5. Pastabos (jeigu buvo pareikštos): Žr. priedą

6. Vieta:

7. Data:

8. Parašas:

9. Pridedama tipo patvirtinimo institucijai įteikto informacijos paketo, kurį galima gauti pateikus prašymą, rodyklė.

([1]) Tai, kas nereikalinga, išbraukti.

([2]) Jeigu tipas identifikuojamas raidėmis, kurios nėra svarbios transporto priemonės, sudėtinės dalies ir atskirojo techninio mazgo tipams, kuriems taikomas šis tipo patvirtinimo liudijimas, apibūdinti, tokias raides dokumentuose simbolizuoja „?“ ženklas (pvz., ABC??123??).

([3]) Apibrėžta Direktyvos 70/156/EEB II priede.

▼M1

EEB tipo patvirtinimo liudijimo Nr... priedas

dėl transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistemos, kuri laikoma atskiruoju techniniu mazgu, tipo patvirtinimo atsižvelgiant į Direktyvą 74/61/EEB su paskutiniais pakeitimais, padarytais Direktyva .../.../EB

1. Papildoma informacija

1.1. Transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistemos prekės pavadinimas arba ženklas:

1.2. Transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistemos tipas:

1.3. Trumpas transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistemos aprašymas:

1.4. Transporto priemonių, kuriose skirta įtaisyti apsauginės signalizacijos sistema, sąrašas:

1.5. Transporto priemonių tipai, su kuriais buvo išbandyta apsauginės signalizacijos sistema:

1.6. Tinkamas atpažinimo priemones turinčių transporto priemonės apsauginę signalizacijos sistemą sudarančių pagrindinių sudėtinių dalių sąrašas:

5. Pastabos

▼M1

IV PRIEDAS

MOTORINIŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ SERGĖJIMO ĮTAISŲ TAIKYMO SRITIS, SĄVOKŲ APIBRĖŽIMAI IR REIKALAVIMAI

1. **Taikymo sritis**

1.1. Visose M1 ir N1 kategorijos transporto priemonėse – apibrėžtose Direktyvos 70/156/EEB II A priede – turi būti įmontuotas motorinių transporto priemonių sergėjimo įtaisas, kuris atitiktų 3 ir 4 punktuose nustatytus reikalavimus.

1.2. Šio įtaiso neprivaloma įmontuoti į kitų kategorijų transporto priemones, tačiau jeigu tas įtaisas įmontuojamas, jis turi atitikti šio priedo reikalavimus.

2. **Sąvokų apibrėžimai**

Šiame priede:

2.1. *„Transporto priemonės tipas“*- tai toliau nurodytais esminiais aspektais nesiskirianti motorinių transporto priemonių kategorija:

2.1.1. gamintojo pateiktu tipo žymėjimu;

2.1.2. transporto priemonės sudėtinės dalies arba sudėtinių dalių, kurią (-ias) veikia transporto priemonės sergėjimo įtaisas, išdėstymas ir konstrukcija;

2.1.3. priemonės sergėjimo įtaiso tipu.

2.2. *„Sergėjimo įtaisas“*- tai sistema, skirta užkirsti kelią neteisėtam variklio arba transporto priemonės kitos pagrindinės jėgainės įprastam įjungimui kartu su bent viena sistema, kuri užblokuoja:

— vairo mechanizmą,

— transmisiją, arba

— pavarų perjungimo svirtelę.

2.3. *„Vairo mechanizmas“*- tai vairuotojo tiesiogiai valdoma vairo mechanizmo dalis, vairo kolonėlė ir jos pagalbiniai aptaisai, vairo velenas, vairo mechanizmo karteris ir visos kitos sudėtinės dalys, kurios turi tiesioginės įtakos transporto priemonės sergėjimo įtaiso veikimui.

2.4. *„Blokavimo galimybė“*- tai vienas iš specialiai suprojektuotos ir pagamintos blokavimo sistemos variantų, kurį tinkamai įjungus galima eksploatuoti blokavimo sistemą.

2.5. *„Raktas“*- tai bet koks įtaisas, suprojektuotas ir pagamintas valdyti blokavimo sistemą, kuri buvo suprojektuota ir pagaminta taip, kad ją būtų galima valdyti tuo įtaisu.

2.6. *„Važiavimo kodas“*- tai elektroninis kodas, sudarytas iš kelių elementų, kurių derinys automatiškai pasikeičia kiekvieną kartą suveikus perdavimo įtaisui.

3. **Bendrieji techniniai reikalavimai**

3.1. Transporto priemonės sergėjimo įtaisas turi būti suprojektuotas taip, kad jį būtų privaloma išjungti, siekiant, jog būtų galima:

3.1.1. įprastu valdikliu įjungti variklį ir

3.1.2. transporto priemonę vairuoti, varyti arba kad ji galėtų važiuoti į priekį varoma savo variklio.

3.2. Kad būtų laikomasi 3.1 punkto reikalavimų, turi pakakti panaudoti vieną raktą.

3.3. Išskyrus 4.1.5 punkte numatytą atvejį, iš sistemos, kuri valdoma į užraktą įkišamu raktu, neturi būti įmanoma ištraukti rakto pirmiau nei ims veikti 3.1 punkte nurodytas įtaisas arba jis bus parengtas veikti.

3.4. 3.1 punkte nurodytas transporto priemonės sergėjimo įtaisas ir jo valdomos sudėtinės transporto priemonės dalys turi būti suprojektuotos taip, kad įtaiso ir tų dalių nebūtų įmanoma greitai ir neatkreipiant dėmesio atidaryti, sutrikdyti jų veikimo, sugadinti, pvz., pigiais,

▼M1

nesunkiai paslepiamais įrankiais, įranga arba gaminiais, kuriuos lengvai gali įsigyti plačioji visuomenė.

3.5. Transporto priemonės sergėjimo įtaisas transporto priemonėje turi būti įmontuotas kaip originaliosios įrangos mazgas (t. y. įranga, kurią transporto priemonės gamintojas įtaiso prieš pateikdamas ją mažmeninei prekybai). Transporto priemonės sergėjimo įtaisas turi būti įmontuotas taip, kad net pašalinus jo korpusą, jeigu tas įtaisas buvo užblokuotas, jį būtų galima išmontuoti tik su specialiais įrankiais. Jeigu transporto priemonės sergėjimo įtaiso veiklą būtų įmanoma sutrikdyti išsukant varžtus, pastarieji, jei jie nėra tokio tipo, kad jų nebūtų galima išsukti, turi būti uždengti užblokuoto apsauginio įtaiso dalimis.

3.6. Mechaninėse blokavimo sistemose turi būti numatyta bent 1 000 skirtingų rakto derinių arba toks jų kiekis, kuris būtų lygus bendram per metus pagamintų transporto priemonių kiekiui, jeigu jis mažesnis nei 1 000. Vieno tipo transporto priemonėse kiekvienas derinys turi pasitaikyti maždaug kartą iš 1 000.

3.7. Elektrinės/elektroninės blokavimo sistemos, pvz., nuotolinis valdymas, privalo turėti bent 50 000 variantų bei turi apimti važiavimo kodus ir (arba) tų blokavimo sistemų nuskaitymo trukmė turi būti bent 10 dienų, pvz., daugiausia 5 000 variantų per 24 valandas iš ne mažiau kaip 50 000 variantų.

3.8. Rakto ir užrakto kodavimas neturi būti matomas.

3.9. Užraktas turi būti suprojektuotas, pagamintas ir įtaisytas taip, kad pasukti užrakto cilindrą, jeigu jis užblokuotas, nebūtų įmanoma mažesniu kaip 2,45 Nm sukimo momentu jokiu kitu raktu, išskyrus atitinkantį raktą; ir

3.9.1. jei tai yra cilindrinius kaiščius turintys užrakto cilindrai, greta vienas kito neturi būti išdėstyti daugiau kaip du tokie patys ta pačia kryptimi pasislenkantys kaiščiai ir ne daugiau kaip 60 % užrakto kaiščių gali būti identiški;

3.9.2. jei tai yra plokštelinius kaiščius turintys užrakto cilindrai, greta vienas kito neturi būti išdėstyti daugiau nei du tokie patys ta pačia kryptimi pasislenkantys kaiščiai ir ne daugiau kaip 50 % užrakto kaiščių gali būti identiški.

3.10. Transporto priemonės sergėjimo įtaisai turi būti tokie, kad būtų pašalintas bet koks pavojus varikliui veikiant atsitiktinai įjungti tą įtaisą, ypač jeigu įjungus jį iškiltų pavojus saugumui.

3.10.1. Transporto priemonės sergėjimo įtaisų neturi būti įmanoma įjungti, jeigu variklio valdikliai prieš tai nenustatyti į padėtį „išjungta“ ir tada imantis veiksmų, kurie nelaikytini nepertraukiama variklio išjungimo veikla.

3.10.2. Jei tai yra transporto priemonės sergėjimo įtaisai, kurie įjungiami ištraukiant raktą, turėtų būti privaloma tą raktą patraukti bent 2 mm, kad įtaisas būtų įjungtas, arba įtaisas privalėtų turėti rankinio valdymo priemonę, siekiant, jog būtų užkirstas kelias raktą ištraukti atsitiktinai arba iš dalies.

3.11. Papildomą energijos šaltinį galima naudoti tik transporto priemonės sergėjimo įtaisui įjungti arba jam išjungti. Tas įtaisas darbinėje padėtyje turi būti išlaikomas bet kokiomis kitomis priemonėmis, kurioms nereikia tiekti energijos.

3.12. Transporto priemonės variklio įprastomis priemonėmis neturi būti įmanoma įjungti tol, kol nebus išjungtas transporto priemonės sergėjimo įtaisas.

3.13. Neleidžiama naudoti transporto priemonės sergėjimo įtaiso, kuris užkerta kelią išjungti transporto priemonės stabdžius.

3.14. Jeigu transporto priemonės sergėjimo įtaise yra įmontuotas vairuotoją įspėjantysis prietaisas, jis turi būti įjungiamas operatoriui atidarius šonines vairuotojo duris, jeigu operatorius neišjungė transporto priemonės sergėjimo įtaiso ir neištraukė rakto.

4. **Konkretūs techniniai reikalavimai**

Be 3 skirsnyje nustatytų bendrųjų reikalavimų, transporto priemonės sergėjimo įtaisas turi atitikti toliau nurodytas specialias sąlygas:

▼M1

4.1. Vairo mechanizmą veikiantis transporto priemonės sergėjimo įtaisas

4.1.1. Vairo mechanizmą veikiantis transporto priemonės sergėjimo įtaisas turi užblokuoti vairo mechanizmą. Kad būtų galima įjungti variklį, turi būti užtikrintas įprastas vairo mechanizmo veikimas.

4.1.2. Jeigu įjungiamas transporto priemonės sergėjimo įtaisas, neturi būti įmanoma sukliudyti jam veikti.

4.1.3. Transporto priemonės sergėjimo įtaisas, jeigu su juo atliekant 1 priedėlyje nurodytą dilimo bandymą tas įtaisas kiekviena kryptimi buvo įjungtas 2 500 kartų, tebeturi atitikti 3.10, 4.1.1, 4.1.2 ir 4.1.4 punktų nuostatas.

4.1.4. Įjungtas transporto priemonės sergėjimo įtaisas turi atitikti vieną iš toliau nustatytų kriterijų:

4.1.4.1. jis turi būti pakankamai tvirtas, kad neapgadindamas vairo mechanizmo taip, jog tie apgadinimai turėtų įtakos saugumui, galėtų išlaikyti 300 Nm sukimo momentą apie vairo mechanizmo veleno ašį abiem kryptimis statinėmis sąlygomis,

4.1.4.2. transporto priemonės sergėjimo įtaisas privalo turėti paslankumą arba poslinkį užtikrinantį mechanizmą, kad sistema nuolatos arba su pertrūkiais išlaikytų bent 100 Nm sukimo momento veikimą. Blokavimo sistema tebeturi išlaikyti to sukimo momento veikimą atlikus 2 priedėlyje nurodytą bandymą,

4.1.4.3. transporto priemonės sergėjimo įtaisas privalo turėti mechanizmą, užtikrinantį, kad vairaratį būtų galima laisvai sukti ant užblokuoto vairo mechanizmo veleno. Blokavimo mechanizmas privalo būti pakankamai tvirtas, kad išlaikytų 200 Nm sukimo momento veikimą apie vairo mechanizmo veleno ašį abiem kryptimis statinėmis sąlygomis.

4.1.5. Jeigu transporto priemonės sergėjimo įtaisas – tai toks įtaisas, iš kurio raktą galima ištraukti ne vairo mechanizmą blokuojančioje, o kitoje padėtyje, tas įtaisas turi būti suprojektuotas taip, kad jo į tą padėtį nustatyti ir ištraukti rakto nebūtų įmanoma netyčia.

4.1.6. Jeigu sugenda tokia sudėtinė dalis, kad sukimo momento jau nebegalima taikyti pagal 4.1.4.1, 4.1.4.2 ir 4.1.4.3 punktus, tačiau jeigu vairo mechanizmas išlieka užblokuotas, sistema turi atitikti reikalavimus.

4.2. Transmisiją veikiantys įtaisai

4.2.1. Transmisiją veikiantis transporto priemonės sergėjimo įtaisas turi užtikrinti, kad nesisuktų transporto priemonės varantieji ratai.

4.2.2. Parengus įjungti transporto priemonės sergėjimo įtaisą, neturi būti įmanoma sukliudyti jo veikimo.

4.2.3. Neturi būti įmanoma netyčia užblokuoti transmisijos, jeigu raktas įkištas į transporto priemonės sergėjimo įtaiso užraktą, net tada, kai buvo įjungtas arba buvo parengtas įjungti neleidžiantis įjungti variklio įtaisas.

4.2.4. Transporto priemonės sergėjimo įtaisas turi būti suprojektuotas ir pagamintas taip, kad tebeišliktų visiškai veiksmingas net ir iš dalies sudilęs (pvz., po 2 500 užblokavimo ciklų kiekviena kryptimi).

4.2.5. Jeigu transporto priemonės sergėjimo įtaisas – tai toks įtaisas, iš kurio raktą galima ištraukti ne transmisiją blokuojančioje, o kitoje padėtyje, tas įtaisas turi būti suprojektuotas taip, kad jo į tą padėtį nustatyti ir ištraukti rakto nebūtų įmanoma netyčia.

4.2.6. Transporto priemonės sergėjimo įtaisas turi būti pakankamai tvirtas, kad neapgadintas taip, jog tie apgadinimai turėtų įtakos saugumui, abiem kryptimis ir statinėmis sąlygomis galėtų išlaikyti 50 % didesnį sukimo momentą nei maksimalus sukimo momentas, kuris paprastai veikia transmisiją. Nustatant šio bandomojo sukimo momento lygį atsižvelgiama ne į didžiausią variklio sukimo momentą, o didžiausią sukimo momentą, kurį gali perduoti sankaba arba automatinė pavarų dėžė.

4.3. Pavarų perjungimo svirtelę veikiantis transporto priemonės sergėjimo įtaisas

▼M1

4.3.1. Pavarų perjungimo svirtelę veikiantis transporto priemonės sergėjimo įtaisas turi būti tinkamas užtikrinti, kad būtų užkirstas kelias bet kokiu būdu perjungti pavarą.

4.3.2. Jei tai yra ranka valdomos pavarų dėžės, pavarų perjungimo svirtelę turi būti įmanoma užblokuoti tik ją įjungus į atbulinės pavaros padėtį; be to, tą svirtelę leidžiama užblokuoti ja išjungus pavarą.

4.3.3. Jei tai yra „stovėjimo“ padėtį turinčios automatinės pavarų dėžės, mechanizmą užblokuoti turi būti įmanoma tik „stovėjimo“ padėtyje; be to, jį užblokuoti leidžiama išjungus pavarą ir (arba) įjungus atbulinės eigos pavarą.

4.3.4. Jei tai yra „stovėjimo“ padėties neturinčios automatinės pavarų dėžės, turi būti įmanoma užblokuoti mechanizmą tik toliau nurodytose padėtyse: pavara išjungta ir (arba) įjungta atbulinės eigos pavara.

4.3.5. Transporto priemonės sergėjimo įtaisas turi būti suprojektuotas ir pagamintas taip, kad tebeišliktų visiškai veiksmingas net ir iš dalies sudilęs (pvz., po 2500 užblokavimo ciklų kiekviena kryptimi).

5. **Elektromechaniniai ir elektroniniai transporto priemonės sergėjimo įtaisai**

Elektromechaniniai ir elektroniniai transporto priemonės sergėjimo įtaisai, jeigu jie įmontuoti, *mutatis mutandis* turi atitikti V priedo 3, 4 ir 5 punktų reikalavimus.

▼M1

1 priedėlis

Dilimo bandymo su vairo mechanizmą veikiančiu transporto priemonės sergėjimo įtaisu atlikimo tvarka

1. **Bandymo įranga**

1.1. Bandymo įranga – tai:

1.1.1. tipiniam vairo mechanizmui, su kuriuo sujungtas IV priedo 2.2 punkte apibūdintas transporto priemonės sergėjimo įtaisas, pritvirtinti tinkamas stovas;

1.1.2. valdikliai, su kuriais turi būti naudojamas raktas, transporto priemonės sergėjimo įtaisui įjungti ir išjungti;

1.1.3. priemonės vairo mechanizmo velenui pasukti atsižvelgiant į transporto priemonės sergėjimo įtaisą.

2. **Bandymo metodas**

2.1. Tipinis vairo mechanizmas, su kuriuo sujungtas transporto priemonės sergėjimo įtaisas, pritvirtinamas prie 1.1.1 punkte nurodyto stovo.

2.2. Bandymo ciklas sudarytas iš šių operacijų:

2.2.1. Pradinė padėtis. Išjungus transporto priemonės sergėjimo įtaisą, vairo mechanizmo velenas sukamas tol, kol atsiduria tokioje padėtyje, kurioje negalima įjungti transporto priemonės sergėjimo įtaiso, jeigu tas įtaisas nėra tokio tipo, kad juo vairo mechanizmą galima užblokuoti bet kokioje padėtyje.

2.2.2. Pasirengimas įjungti. Transporto priemonės sergėjimo įtaisas įjungiamas raktu.

2.2.3. Įjungimas ([1]). Vairo mechanizmo velenas turi būti įsuktas taip, kad įjungiant transporto priemonės sergėjimo įtaisą, to veleno sukimo momentas būtų 40 Nm ± 2 Nm.

2.2.4. Išjungimas. Transporto priemonės sergėjimo įtaisas turi būti išjungtas įprastomis priemonės, sukimo momentas sumažinamas iki nulio, kad išjungti būtų lengviau.

2.2.5. Grąžinimas į ankstesnę padėtį ([1]). Vairo mechanizmo velenas sukamas tol, kol atsiduria toje padėtyje, kurioje negalima įjungti transporto priemonės sergėjimo įtaiso.

2.2.6. Sukimas į priešingą pusę. Kartojamos 2.2.2, 2.2.3, 2.2.4 ir 2.2.5 punktuose nurodytos procedūros, tačiau vairo mechanizmo velenas sukamas į priešingą pusę.

2.2.7. Tarp dviejų paeiliui atliekamų įtaiso įjungimų daroma bent 10 sekundžių pertrauka.

2.3. Dilimo bandymo ciklas turi būti pakartotas IV priedo 4.1.3 punkte nurodytą kartų kiekį.

([1]) Jeigu transporto priemonę nuo neteisėto naudojimo apsaugančiu įtaisu vairo mechanizmą galima užblokuoti bet kokioje pastarojo padėtyje, praleidžiama 2.2.3 ir 2.2.5 punktuose aprašyta procedūra.

▼M1

2 priedėlis

Transporto priemonės sergėjimo įtaisų, kurie vairo mechanizmą veikia sukimo momentą ribojančiu prietaisu, bandymo metodika

1. **Bandymo įranga**

1.1. Bandymo įranga – tai:

1.1.1. atitinkamoms vairo mechanizmo dalims pritvirtinti tinkamas stovas arba, jeigu bandymas atliekamas su visa transporto priemone, kėlimo sistema, kuria virš žemės galima pakelti visus vairuojamuosius ratus; ir

1.1.2. įtaisas arba įtaisai sukimo momentui, kuriuo kaip aprašyta 2.3 punkte veikiama vairuotojo tiesiogiai valdoma vairo mechanizmo dalis, sukurti ir jam išmatuoti. Matavimo tikslumas turi būti mažesnis nei 2 % arba lygus pastarajai vertei.

2. **Bandymo metodikos aprašymas**

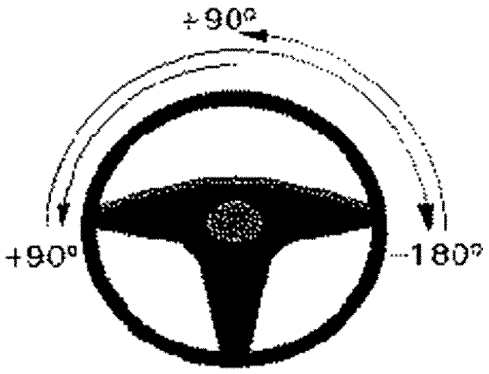
2.1. Jeigu bandymas atliekamas su visa transporto priemone, visi vairuojamieji jos ratai turi būti pakelti virš žemės.

2.2. Vairo mechanizmo užraktas įjungiamas taip, kad būtų užblokuotas vairo mechanizmas.

2.3. Vairuotojo tiesiogiai valdoma vairo mechanizmo dalis veikiama tokiu sukimo momentu, kad ta dalis būtų sukama.

2.4. Bandymo ciklas – tai vairuotojo tiesiogiai valdomos vairo mechanizmo dalies sukimas 90°, po to – 180° priešinga kryptimi ir dar kartą – 90° ankstesne kryptimi (žr. paveikslą);

1 ciklas = + 90 °/–180°/+ 90 ° (leistinoji nuokrypa ± 10 %)



2.5. Ciklo trukmė 20 s ± 2 s.

2.6. Atliekami penki ciklai.

2.7. Atliekant kiekvieną iš bandymo ciklų mažiausia užregistruota sukimo momento vertė turi būti didesnė už nustatytąją šio priedo 4.1.4.2 punkte.

▼M1

V PRIEDAS

UŽKERTANČIŲ KELIĄ NETEISĖTAI EKSPLOATUOTI TRANSPORTO PRIEMONĘ PRIETAISŲ TAIKYMO SRITIS, SĄVOKŲ APIBRĖŽIMAI IR REIKALAVIMAI

1. **Taikymo sritis**

1.1. Visose M1 kategorijos transporto priemonėse turi būti įtaisyti užkertantys kelią neteisėtai eksploatuoti transporto priemonę prietaisai.

1.2. Užkertančių kelią neteisėtai eksploatuoti transporto priemonę prietaisų neprivaloma įmontuoti kitų kategorijų transporto priemonėse, tačiau bet koks įmontuotas tas prietaisas *mutatis mutandis* turi atitikti šio priedo nuostatas.

2. **Sąvokų apibrėžimai**

Šioje direktyvoje:

2.1. *„Užkertantis kelią neteisėtai eksploatuoti transporto priemonę prietaisas“*- tai įrenginys, skirtas užtikrinti, kad transporto priemonė negalėtų važiuoti varoma savo variklio.

2.2. *„Valdymo įranga“*- tai užkertančiam kelią neteisėtai eksploatuoti transporto priemonę prietaisui įjungti ir (arba) išjungti būtina įranga.

2.3. *„Būklės indikatorius“*- tai bet koks įtaisas, skirtas užkertančio kelią neteisėtai eksploatuoti transporto priemonę prietaiso būklei nurodyti (įjungtas/išjungtas, perjungimas iš „įjungtas“ į „išjungtas“ ir *vice versa*).

2.4. *„Įjungtas prietaisas“*- tai būklė, kai transporto priemonė negali važiuoti varoma savo variklio.

2.5. *„Išjungtas prietaisas“*- tai būklė, kai transporto priemonė gali važiuoti įprastu būdu.

2.6. *„Raktas“*- tai bet koks įtaisas, suprojektuotas ir pagamintas blokavimo sistemai valdyti, kuri suprojektuota ir pagaminta taip, kad ją būtų galima valdyti tuo įtaisu.

2.7. *„Rankinis valdymas“*- tai projekto ypatybė, kurią naudojant užkertantį kelią neteisėtai eksploatuoti transporto priemonę prietaisą galima užblokuoti neįjungtą.

2.8. *„Užkertančio kelią neteisėtai eksploatuoti transporto priemonę prietaiso tipas“*- tai toliau išvardytais esminiais aspektais nesiskiriančios sistemos:

— gamintojo prekės pavadinimu arba ženklu,

— valdymo įrangos rūšimi,

— jų poveikio transporto priemonės atitinkamai (-oms) sistemai (-oms) (kaip nurodyta 4.1 punkte) pobūdžiu.

3. **Bendrieji techniniai reikalavimai**

3.1. Užkertantį kelią neteisėtai eksploatuoti transporto priemonę prietaisą turi būti įmanoma įjungti ir išjungti pagal toliau nurodytus reikalavimus.

3.2. Jeigu numatyta galimybė, kad užkertantį kelią neteisėtai eksploatuoti transporto priemonę prietaisą būtų galima įjungti arba išjungti radijo bangomis, jis turi atitikti atitinkamą Europos Telekomunikacijų standartų instituto standartą ([1]).

3.3. Užkertantis kelią neteisėtai eksploatuoti transporto priemonę prietaisas ir jo įmontavimas turi būti suprojektuotas taip, kad visos transporto priemonės, kuriose būtų įmontuotas tas įtaisas, tebeatitiktų techninius reikalavimus.

3.4. Užkertančio kelią neteisėtai eksploatuoti transporto priemonę prietaiso neturi būti įmanoma įjungti, jeigu uždegimo jungiklio raktas pasuktas taip, kad būtų galima įjungti variklį.

([1]) ETSI: Europos telekomunikacijų standartų institutas. Jeigu tie standartai dar neparengti įsigalint šiai direktyvai, tada taikomi atitinkami nacionaliniai reikalavimai.

▼M1

3.5. Užkertančio kelią neteisėtai eksploatuoti transporto priemonę prietaiso rankinį valdymą tinkamu raktu turi būti įmanoma įjungti tik tada, jeigu tas prietaisas išjungtas.

3.6. Užkertantis kelią neteisėtai eksploatuoti transporto priemonę prietaisas turi būti suprojektuotas ir pagamintas taip, kad įmontuotas neturėtų įtakos numatytoms transporto priemonės funkcijos ir veikimui net sugedęs.

3.7. Užkertantis kelią neteisėtai eksploatuoti transporto priemonę prietaisas turi būti suprojektuotas ir pagamintas taip, kad pagal gamintojo nurodymus tą prietaisą įmontavus transporto priemonėje nebūtų įmanoma, pvz., pigiais, nesunkiai paslepiamais įrankiais, įranga arba gaminiais, kuriuos lengvai gali įsigyti plačioji visuomenė, greitai ir neatkreipiant dėmesio sutrikdyti jo veikimo arba sugadinti jį. Pakeisti užkertančio kelią neteisėtai eksploatuoti transporto priemonę prietaiso pagrindinę sudėtinę dalį arba agregatą turi būti sunku ir tai atlikti įmanoma tik ilgą laiko tarpą, jeigu būtų mėginama nutraukti to prietaiso veikimą.

3.8. Užkertantis kelią neteisėtai eksploatuoti transporto priemonę prietaisas turi būti suprojektuotas ir pagamintas taip, kad pagal gamintojo nurodymus tą prietaisą įmontavus, pagrįstą eksploatavimo laiką jis būtų tinkamas išlaikyti transporto priemonėje sukuriamas sąlygas (dėl bandymo žr. 5 dalį). Kalbant tiksliau, naudojant užkertantį kelią neteisėtai eksploatuoti transporto priemonę prietaisą neturi būti trikdomas transporto priemonėje įmontuotų elektros grandinių veikimas (laido skerspjūviai, kontakto patikimumas ir t. t.).

3.9. Užkertantį kelią neteisėtai eksploatuoti transporto priemonę prietaisą galima derinti su kitomis transporto priemonės sistemomis arba sujungti su jomis (pvz., variklio valdymu, apsauginės signalizacijos sistemomis).

4. **Konkretūs techniniai reikalavimai**

4.1. Užtikrinama saugos sritis

4.1.1. Užkertantis kelią neteisėtai eksploatuoti transporto priemonę prietaisas turi būti suprojektuotas taip, kad bent dviem toliau nurodytais būdais neleistų eksploatuoti transporto priemonės naudojant jos varomosios jėgos:

4.1.1.1. atjungtų bent dvi atskiras transporto priemonės grandines, kurios būtinos eksploatuoti transporto priemonę naudojant jos varomąją jėgą (pvz., starterį, uždegimą, degalų tiekimo sistemą ir t. t.);

4.1.1.2. kodu sutrikdytų bent vieno valdymo prietaiso, kuris būtinas eksploatuojant transporto priemonę, veikimą.

4.1.2. Dėl užkertančio kelią neteisėtai eksploatuoti transporto priemonę prietaiso, kuris skirtas įmontuoti deginių katalizatorių turinčioje transporto priemonėje, nesudegę degalai neturi patekti į išmetamąsias dujas.

4.2. Eksploatavimo patikimumas

Eksploatavimo patikimumas turi būti užtikrintas tinkamu užkertančio kelią neteisėtai eksploatuoti transporto priemonę prietaiso projektu, atsižvelgiant į specialias aplinkos transporto priemonėje sąlygas (žr. 3.8 ir 5 dalis).

4.3. Eksploatavimo saugumas

Turi būti užtikrinta, kad užkertančio kelią neteisėtai eksploatuoti transporto priemonę prietaiso būklė (įjungtas/išjungtas) nepasikeistų dėl nei vieno iš 5 dalyje nurodytų bandymų.

4.4. Užkertančio kelią neteisėtai eksploatuoti transporto priemonę prietaiso įjungimas

4.4.1. Užkertantis kelią neteisėtai eksploatuoti transporto priemonę prietaisas vairuotojui nesiimant papildomų veiksmų turi būti įjungiamas bent vienu iš toliau nurodytų būdų:

— uždegimo jungiklio raktą pasukant į „0“ uždegimo spynos padėtį ir įjungiant duris; be to, jei tai yra užkertantys kelią neteisėtai eksploatuoti transporto priemonę prietaisai, kurie išjungiami iš karto prieš įprastą transporto priemonės įjungimo procedūrą arba per tą procedūrą, juos leidžiama įjungti išjungiant degimą,

▼M1

— ne ilgiau kaip po 5 minučių ištraukus raktą iš uždegimo spynos, arba

— užrakinant transporto priemonę.

4.5. Išjungimas

4.5.1. Išjungiama turi būti vienu iš toliau nurodytų įtaisų arba keliais tais įtaisais. Leidžiama naudoti kitus įtaisus, jeigu jų darbiniai parametrai atitinka nustatytuosius.

4.5.1.1. VI priedo 3 priedėlio reikalavimus atitinkantis mechaninis raktas.

4.5.1.2. Mažoji klaviatūra atskirai pasirenkamam kodui, kuris turi bent 10 000 variantų, įvesti.

4.5.1.3. Elektrinis/elektroninis įtaisas, pvz., nuotolinis valdymas, su bent 50 000 variantų bei turi apimti važiavimo kodus ir (arba) to įtaiso nuskaitymo trukmė turi būti bent 10 dienų, pvz., daugiausia 5 000 variantų per 24 valandas iš ne mažiau kaip 50 000 variantų.

4.6. Būsenos indikatorius

4.6.1. Siekiant, kad būtų pateikiama informacija apie užkertantį kelią neteisėtai eksploatuoti transporto priemonę prietaisą (įjungtas/išjungtas, perjungimas iš „įjungtas“ į „išjungtas“ ir *vice versa*) keleiviui skirtoje vietoje ir už jos ribų leidžiama įtaisyti optinius indikatorius. Ne keleiviui skirtoje vietoje įmontuotų optinių indikatorių šviesos stipris neturi būti didesnis kaip 0,5 kandelos (cd).

4.6.2. Jeigu numatyta, kad bus pateikiami trumpalaikių „dinaminių“ procesų, pvz., perjungimo iš „įjungta“ į „išjungta“ ir *vice versa* rodmenys, pastarieji turi būti optiniai pagal 4.6.1 dalies reikalavimus. Tuos optinius rodmenis taip pat galima pateikti vienu metu veikiančiais posūkio rodikliais ir (arba) keleiviui skirtos vietos lempa (-omis), jeigu posūkio rodikliais pateikiamų optinių rodmenų trukmė ne ilgesnė kaip 3 sekundės.

5. **Eksploataciniai parametrai ir bandymo sąlygos**

5.1. Eksploataciniai parametrai

Visos užkertančio kelią neteisėtai eksploatuoti transporto priemonę prietaiso sudėtinės dalys turi atitikti VI priedo 5 punkte nustatytus reikalavimus.

Šis reikalavimas netaikomas:

— toms sudėtinėms dalims, kurios įmontuojamos ir išbandomos kaip transporto priemonės dalis neatsižvelgiant į tai, ar įmontuotas užkertantis kelią neteisėtai eksploatuoti transporto priemonę prietaisas (pvz., lempos); arba

— toms sudėtinėms dalims, kurios anksčiau buvo išbandytos kaip transporto priemonės dalis ir dėl kurių pateikti rašytiniai įrodymai.

5.2. Bandymo sąlygos

Visi bandymai atliekami paeiliui su vienu užkertančiu kelią neteisėtai eksploatuoti transporto priemonę prietaisu. Tačiau bandymus atliekančios įstaigos nuožiūra galima naudoti kitus pavyzdžius, jeigu nemanoma, kad tai galėtų turėti įtakos kitų bandymų rezultatams.

5.2.1. Eksploatacinis bandymas

Atlikus visus toliau nurodytus bandymus, užkertantis kelią neteisėtai eksploatuoti transporto priemonę prietaisas turi būti išbandytas VI priedo 5.2.1.2 punkte nurodytomis įprastomis bandymo sąlygomis, siekiant, kad būtų patikrinta, ar tebeveikia pagal nustatytus reikalavimus. Jeigu būtina, prieš bandymą galima pakeisti lydžiuosius saugiklius.

Visos užkertančio kelią neteisėtai eksploatuoti transporto priemonę prietaiso sudėtinės dalys turi atitikti VI priedo 5.2.2–5.2.8 ir 5.2.12 punktuose nustatytus reikalavimus.

6. **Nurodymai**

(6.1–6.3 punktai skirti tik įmontavimui po pardavimo)

▼M1

Su kiekvienu užkertančiu kelią neteisėtai eksploatuoti transporto priemonę prietaisu turi būti pateikta:

6.1. Įmontavimo nurodymai

6.1.1. Transporto priemonių ir transporto priemonių modelių, kuriems yra skirtas prietaisas, sąrašas. Šis sąrašas gali būti specialus arba bendro pobūdžio, pvz., „visi benzininius variklius turintys automobiliai ir 12 voltų neigiamu įžemintu poliumi baterijas“.

6.1.2. Įmontavimo metodas, su kuriuo pateikiamos fotografijos ir (arba) labai aiškūs brėžiniai.

6.1.3. Išsamūs įmontavimo nurodymai, kuriuos parengė tiekėjas, turi būti tokie, kad jeigu jų griežtai laikytųsi kvalifikuotas darbuotojas, nesumažėtų transporto priemonės saugumas ir patikimumas.

6.1.4. Parengtuose įmontavimo nurodymuose turi būti nustatyti užkertančio kelią neteisėtai eksploatuoti transporto priemonę prietaiso elektros energijos reikalavimai ir, jeigu būtina, pateikta rekomendacija naudoti galingesnę bateriją.

6.1.5. Tiekėjas turi numatyti procedūras, kuriomis po įmontavimo būtų galima patikrinti transporto priemonę. Pirmiausia dėmesys turi būti skirtas su saugumu susijusioms ypatybėms.

6.2. Neužpildytas įmontavimo liudijimas, kurio pavyzdys pateiktas 1 priedėlyje.

6.3. Užkertančio kelią neteisėtai eksploatuoti transporto priemonę prietaiso pirkėjui bendras pareiškimas, kuriame atkreipiamas to pirkėjo dėmesys į šiuos punktus:

6.3.1. — kelią neteisėtai eksploatuoti transporto priemonę prietaisas turėtų būti įmontuotas pagal gamintojo nurodymus,

6.3.2. — pasirinkti nustatytus reikalavimus atitinkantį įmontuotoją (galima prašyti, kad užkertančio kelią neteisėtai eksploatuoti transporto priemonę prietaiso gamintojas nurodytų atitinkamus įmontuotojus),

6.3.3. — užkertančiu kelią neteisėtai eksploatuoti transporto priemonę prietaisu pristatomą įmontavimo liudijimą turėtų užpildyti įmontuotojas.

6.4. Naudojimo nurodymai

6.5. Techninės priežiūros reikalavimai

6.6. Bendro pobūdžio įspėjimai apie pavojus, kurie iškiltų kaip nors pakeitus užkertantį kelią neteisėtai eksploatuoti transporto priemonę prietaisą arba jam pritaisius kokius nors priedus; atlikus pirmiau minėtus pakeitimus arba pritaisius priedus, galios iš karto netektų 6.2 dalyje nurodytas įmontavimo liudijimas.

▼M1

1 priedėlis

Įmontavimo liudijimo pavyzdys

Aš, pasirašęs toliau, ...

patvirtinu, kad toliau aprašytą užkertantį kelią neteisėtai eksploatuoti transporto priemonę prietaisą įmontavau pagal sistemos gamintojo pateiktus įmontavimo reikalavimus.

Transporto priemonės aprašymas:

Gamyklinė markė:

Tipas:

Serijinis numeris:

Registravimo numeris:

Užkertančio kelią neteisėtai eksploatuoti transporto priemonę prietaiso aprašymas:

Gamyklinė markė:

Tipas:

Patvirtinimo numeris:

Priimta: ..... data: .....

Visas įmontuotojo adresas (ir antspaudas, jeigu reikia):

Parašas: .....

Pareigos: .....

▼M1

VI PRIEDAS

TRANSPORTO PRIEMONĖS APSAUGINIŲ SIGNALIZACIJOS SISTEMŲ TAIKYMO SRITIS, SĄVOKŲ APIBRĖŽIMAI IR REIKALAVIMAI

1. **Taikymo sritis**

Šis priedas taikomas:

1.1. *I dalis:* Transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistemoms (VAS), skirtoms neišardomai įmontuoti M1 ([1]) kategorijos transporto priemonėse ir tose N1 ([1]) kategorijos transporto priemonėse, kurių didžiausia techniškai leidžiama masė neviršija 2 000 kg ([2]).

1.2. *II dalis:* M1 ([1]) kategorijos transporto priemonėms ir toms N1 ([1]) kategorijos transporto priemonėms, kurių didžiausia techniškai leidžiama masė neviršija 2 000 kg atsižvelgiant į jų apsauginės signalizacijos sistemą (-as) ([2]).

1.3. Jeigu ši sistema įmontuojama kitų kategorijų transporto priemonėse, tada ji *mutatis mutandis* turi atitikti šio priedo nuostatas.

1 DALIS

TRANSPORTO PRIEMONĖS APSAUGINĖS SIGNALIZACIJOS SISTEMOS PATVIRTINIMAS

2. **Sąvokų apibrėžimai**

Šio priedo I dalyje:

2.1. *„Transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistema (VAS)“*- tai transporto priemonės (-ių) tipe (-uose) įmontuoti skirta sistema, nurodanti, kad buvo įsibrauta į transporto priemonę arba kad ji buvo apgadinta; šios sistemos gali užtikrinti papildomą transporto priemonės apsaugą nuo neteisėto naudojimo.

2.2. *„Jutiklis“*- tai įtaisas, registruojantis pokytį, kuris galėjo būti sukeltas braunantis į transporto priemonę arba apgadinant ją.

2.3. *„Pavojaus signalo įtaisas“*- tai įtaisas, signalizuojantis, kad buvo įsibrauta arba buvo atliktas apgadinimas.

2.4. *„Valdymo įranga“*- tai apsauginei signalizacijos sistemai (VAS) įjungti, išjungti ir išbandyti bei pavojaus signalui į įspėjamuosius įtaisus nusiųsti būtina įranga.

2.5. *„Įjungta“*- tai apsauginės signalizacijos sistemos (VAS) būklė, jeigu pavojaus signalą galima perduoti įspėjamiesiems įtaisams.

2.6. *„Neįjungta“*- tai apsauginės signalizacijos sistemos (VAS) būklė, jeigu pavojaus signalo negalima perduoti įspėjamiesiems įtaisams.

2.7. *„Raktas“*- tai bet koks įtaisas, skirtas ir pagamintas valdyti blokavimo sistemą, kuri suprojektuota ir pagaminta taip, kad ją būtų galima valdyti tik tuo įtaisu.

2.8. *„Transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistemos tipas“*- tai sistemos, kurios bent kiek pastebimiau nesiskiria šiais esminiais aspektais:

— gamintojo firmos pavadinimu arba ženklu,

— jutiklio rūšimi,

— pavojaus signalo įtaiso rūšimi,

— valdymo įrangos rūšimi.

2.9. *„Užkertantis kelią neteisėtai eksploatuoti transporto priemonę prietaisas“*- tai prietaisas, skirtas užtikrinti, kad transporto priemonės nebūtų galima eksploatuoti naudojant jos variklį.

([1]) M1 ir N1 apibrėžtos Direktyvos 70/156/EEB II priede.

([2]) Taikoma tik toms transporto priemonėms, kurių elektrinėje sistemoje naudojama 12 voltų įtampa.

▼M1

2.10. *„Pavojaus signalo perdavimo įtaisas“*- tai įtaisas, leidžiantis asmeniui pasinaudoti transporto priemonėje įmontuota apsauginės signalizacijos sistema pagalbai pasikviesti, jeigu susiklostytų pavojinga padėtis.

3. **Bendrieji techniniai reikalavimai**

3.1. Transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistema (VAS) turi užtikrinti, kad būtų duodamas pavojaus signalas, jeigu būtų braunamasi į transporto priemonę arba ji būtų apgadinama.

Pavojaus signalas gali būti garsinis ir, be to, jį galima naudoti kartu su optiniais įspėjamosios signalizacijos įtaisais arba tą signalą galima perduoti radijo bangomis ar bet kokiu iš pirmiau minėtų sistemų deriniu.

3.2. Transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistema (VAS) turi būti suprojektuota, pagaminta ir įmontuota taip, kad transporto priemonė, kurioje įmontuota pirmiau minėta sistema, tebeatitiktų atitinkamus techninius reikalavimus, pirmiausia atsižvelgiant į elektromagnetinį suderinamumą (EMC).

3.3. Jeigu transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistema (VAS) pritaikyta priimti radijo bangomis perduodamą signalą, pvz., įjungti arba išjungti apsauginės signalizacijos įtaisą ar pavojaus signalui perduoti, ta sistema turi atitikti atitinkamus Europos Telekomunikacijų standartų instituto (ETSI) standartus. Dažnis turi būti 433,92 MHz, o spinduliavimo galia neturi viršyti 25 mW.

3.4. Transporto priemonėje įmontavus apsauginę signalizacijos sistemą (VAS), pastaroji negali turėti įtakos transporto priemonės darbiniams parametrams (jeigu sistema neįjungta) arba tos transporto priemonės saugiam eksploatavimui.

3.5. Transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistema (VAS) ir jos sudėtinės dalys neturi įsijungti netyčia, ypač veikiant transporto priemonės varikliui.

3.6. Transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistemos (VAS) gedimas arba elektros energijos tiekimo tai sistemai triktis neprivalo turėti įtakos saugiam transporto priemonės veikimui.

3.7. Transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistema (VAS), jos sudėtinės dalys ir sistemos bei jos dalių valdomi komponentai turi būti suprojektuoti, pagaminti ir įmontuoti taip, kad būtų sumažintas pavojus, jog kas nors galėtų greitai ir neatkreipdamas dėmesio, pvz., pigiais, nesunkiai paslepiamais įrankiais, įranga arba gaminiais, kuriuos lengvai gali įsigyti plačioji visuomenė, sutrikdyti tos sistemos, jos sudėtinių dalių ar tų valdomų komponentų veikimą arba sugadinti juos.

3.8. Transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistemos (VAS) įjungimo ir išjungimo priemonės turi būti suprojektuotos taip, kad nebūtų pažeisti šios direktyvos IV priedo reikalavimai. Pirmiau minėtą sistemą elektrinėmis grandinėmis leidžiama sujungti su sudėtinėmis dalimis, kurioms taikomas pirmiau minėtas priedas.

3.9. Sistema turi būti išdėstyta taip, kad jeigu viena pavojaus signalo grandinė būtų sujungta trumpuoju jungimu, nebūtų sutrikdyti kiti apsauginės signalizacijos sistemos veiklos aspektai, išskyrus tą grandinę, kuri sujungta trumpuoju jungimu.

3.10. Transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistema (VAS) gali apimti užkertantį kelią neteisėtai eksploatuoti transporto priemonę prietaisą, kuris turi atitikti V priedo reikalavimus.

4. **Konkretūs techniniai reikalavimai**

4.1. Užtikrinama apsaugos sritis

4.1.1. Specialūs reikalavimai

Transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistema (VAS) turi bent nustatyti, kad buvo atidarytos transporto priemonės durys, variklio dangtis ir bagažinė bei apie tai atitinkamai signalizuoti. Sugedus apšvietimo šaltiniams arba išjungus juos, pvz., keleiviui skirtos vietos apšvietimą, neturi suprastėti kontrolės funkcija.

Leidžiama naudoti papildomus veiksmingus jutiklius informacijai perduoti/signalizuoti, pvz., apie įsibrovimą į transporto priemonę,

▼M1

pvz., keleiviui skirtos vietos, langų stiklų, visų įstiklinimų apsaugos įtaisus, arba apie mėginimą pavogti transporto priemonę, pvz., transporto priemonės polinkio kampo jutiklį, atsižvelgiant į priemones, kurių imamasi, kad be reikalo nebūtų įjungiama signalizacija (= netikras pavojaus signalas, žr. 4.1.2 dalį).

Jeigu tie papildomi jutikliai skleidžia pavojaus signalą net po įsibrovimo (pvz., sudaužius stiklą) arba paveikti išorinių poveikių (pvz., vėjo), pavojaus signalas, kurį įjungia vienas iš pirmiau minėtų jutiklių, neturi būti įjungtas daugiau kaip 10 kartų per tą pačią nustatytą transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistemos (VAS) veikimo trukmę. Šiuo atveju nustatytą veikimo trukmę apriboja transporto priemonės naudotojas, kuris išjungia sistemą.

Tam tikrų rūšių papildomus jutiklius, pvz., keleiviui skirtos vietos apsaugos įtaisą (ultragarsinį, infraraudonųjų bangų) arba transporto priemonės polinkio kampo jutiklį ir t. t. galima išjungti tyčia. Šiuo atveju kiekvieną kartą prieš įjungiant transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistemą (VAS) turi būti atlikti atskiri numatyti veiksmai. Neturi būti įmanoma išjungti jutiklių, jeigu tebėra įjungta apsauginės signalizacijos sistema.

4.1.2. Apsauga nuo netikro pavojaus signalo.

4.1.2.1. Atitinkamomis priemonėmis, pvz.:

— mechaninėmis projekto ypatybėmis ir elektros grandinių projektavimu pagal motorinėms transporto priemonėms būdingas sąlygas,

— transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistemos ir jos sudėtinių dalių eksploatavimo ir valdymo principų parinkimu bei taikymu,

turi būti užtikrinta, kad įjungta ir išjungta transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistema (VAS) negalėtų be reikalo įjungti pavojaus signalo, jeigu:

— būtų atsitrenkta į transporto priemonę: 5.2.13 punkte nurodytas bandymas,

— iškiltų su elektromagnetiniu suderinamumu susijusių priežasčių: 5.2.12 punkte nurodyti bandymai,

— sumažėtų akumuliatorių baterijos įtampa, jei iš jos nuolatos būtų tiekiama elektros energija: 5.2.14 punkte nurodyta bandymas,

— netyčia įsijungtų keleiviui skirtos vietos apsaugos įtaiso signalas: 5.2.15 punkte nurodytas bandymas.

4.1.2.2. Jeigu paraiškos suteikti patvirtinimą pateikėjas gali įrodyti, pvz., techniniais duomenimis, kad apsauga nuo netikro pavojaus signalo užtikrinta pagal nustatytus reikalavimus, už patvirtinimo bandymų atlikimą atsakinga techninė tarnyba gali nereikalauti atlikti tam tikrų iš pirmiau minėtų bandymų.

4.2. Garsinė apsauginė signalizacija

4.2.1. Bendrieji reikalavimai

Garsinis pavojaus signalas turi būti aiškiai girdimas ir atpažįstamas bei visiškai skirtingas, palyginti su kitais kelių eismui naudojamais garsiniais signalais.

Be originaliosios įrangos garsinio įspėjamosios signalizacijos įtaiso, toje transporto priemonės dalyje, kurią valdo transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistema (VAS), galima įmontuoti atskirąjį garsinį įspėjamosios signalizacijos įtaisą, jeigu jį galima apsaugoti, kad prie jo lengvai ir greitai neprieitų asmenys.

Naudojant atskirąjį garsinį įspėjamosios signalizacijos įtaisą pagal 4.2.3.1 punktą, originaliosios įrangos garsinį įspėjamosios signalizacijos įtaisą galima papildomai įjungti transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistema (VAS), jeigu kaip nors sutrikdžius standartinio garsinio įspėjamosios signalizacijos įtaiso (paprastai kur kas lengviau prieinamo) eksploatavimą nebūtų turima įtakos atskirojo garsinio įspėjamosios signalizacijos įtaiso veikimui.

4.2.2. Girdimojo pavojaus signalo trukmė:

Ne trumpesnė kaip: 25 s

▼M1

Ne ilgesnė kaip: 30 s.

Girdimasis pavojaus signalas vėl gali būti skleidžiamas tik po kito transporto priemonės apgadinimo, t. y. po pirmiau minėto laiko (apribojimai: žr. 4.1.1 ir 4.1.2 punktus).

Išjungus transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistemą nedelsiant turi būti nustota skleisti pavojaus signalą.

4.2.3. Girdimojo pavojaus signalo techniniai reikalavimai

4.2.3.1. Vienodo tono pavojaus signalą skleidžiantis įtaisas (vienodo dažnio garso virpesius), pvz., rageliai: garsiniai ir t. t. duomenys pagal šio priedo 4 priedėlį.

Nutrūkstantis pavojaus signalas (įjungtas/išjungtas):

Įjungiamasis dažnis 2 Hz ± 1 Hz

Įjungta/išjungta santykis ± 10 %.

4.2.3.2. Girdimojo pavojaus signalo įtaisas, kurio skleidžiamo garso virpesius galima keisti: garsiniai ir t. t duomenys pagal šio priedo 4 priedėlį, bet lygiavertis didelis dažnio perėjimas pirmiau nurodytame intervale (1 800–3 550 Hz) abiem kryptimis.

Praleidimo dažnis 2 Hz ± 1 Hz

4.2.3.3. Garso lygis

Garso šaltinis – tai:

— pagal Direktyvos 70/388/EEB 1 skirsnį patvirtintas garsinis įspėjamosios signalizacijos įtaisas arba šio priedo 4 priedėlio 1 ir 2 punktų reikalavimus atitinkantis įtaisas,

— tačiau, jei garso šaltinis – ne originaliosios įrangos garsinis įspėjamosios signalizacijos įtaisas, minimalų garso lygį galima sumažinti iki 100 dB (A), jeigu matuojama šio priedo 4 priedėlyje nurodytomis sąlygomis.

4.3. Optinė apsauginė signalizacija – jeigu įmontuota

4.3.1. Bendrieji reikalavimai

Jeigu būtų braunamasi į transporto priemonę arba ji būtų apgadinama, įtaisas turi įjungti optinį pavojaus signalą kaip nurodyta 4.3.2 ir 4.3.3 punktuose.

4.3.2. Optinio pavojaus signalo trukmė

Optinio pavojaus signalo trukmė turi būti nuo 25 s iki 5 minučių po jo įjungimo.

Išjungus transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistemą, nedelsiant turi išsijungti pavojaus signalas.

4.3.3. Optinio pavojaus signalo tipas

Mirksintys transporto priemonės visi posūkių rodikliai ir (arba) keleiviui skirtos vietos šviestuvas, įskaitant visas tos pačios elektros grandinės lempas.

Įjungiamasis dažnis 2 Hz ± 1 Hz

Atsižvelgiant į garsinį signalą, taip pat leidžiama naudoti asinchroninius signalus.

Įjungta/išjungta santykis ± 10 %.

4.4. Pavojaus signalą radijo bangomis perduodančios apsauginės signalizacijos sistemos (ieškiklis) – jeigu sumontuotos

Transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistema (VAS) gali apimti įrenginį, kuris pavojaus signalą perduoda radijo bangomis.

4.5. Transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistemos įjungimo užblokavimas

Varikliui veikiant neturi būti įmanoma tyčia arba netyčia įjungti transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistemą.

▼M1

4.6. Transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistemos (VAS) įjungimas

4.6.1 Įjungimas

Transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistemą (VAS) leidžiama įjungti visomis tinkamomis priemonėmis, jeigu jomis negalima netyčia įjungti netikro pavojaus signalo.

4.6.2. Išjungimas

Transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistema (VAS) turi būti išjungiama vienu iš toliau nurodytų įtaisų arba jų deriniu (leidžiama naudoti kitus įtaisus, kurių lygiaverčiai darbiniai parametrai):

4.6.2.1. — raktu (atitinkančiu šio priedo 3 priedėlio reikalavimus), kurį galima sujungti su iš išorės valdoma pagrindine transporto priemonės blokavimo sistema, apimančia bent 1 000 variantų,

4.6.2.2. — įtaisu, pvz., nuotolinio valdymo įtaisu, turinčiu bent 50 000 variantų bei apimančiu važiavimo kodą ir (arba) to įtaiso nuskaitymo trukmė turi būti bent 10 dienų, pvz., daugiausia 5 000 variantų per 24 valandas iš ne mažiau kaip 50 000 variantų,

4.6.2.3. — mechaniniu raktu arba apsaugotoje keleiviui skirtoje vietoje įmontuotu elektriniu/elektroniniu įtaisu, kuriuo nustatomas įlipimo/išlipimo laikas.

4.7. Išlipimo trukmė

Jeigu įtaisas transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistemai (VAS) įjungti įmontuotas apsaugotoje vietoje, turi būti numatyta galimybė nustatyti išlipimo trukmę. Turi būti įmanoma išlipimo trukmę nustatyti 15–45 sekundžių (skaičiuojant nuo įtaiso įjungimo). Nustatytą išlipimo trukmę galima keisti, siekiant, kad būtų atsižvelgta į atskiro operatoriaus poreikius.

4.8. Įlipimo trukmė

Jeigu įtaisas transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistemai (VAS) įjungti įmontuotas apsaugotoje vietoje, turi būti numatyta galimybė nustatyti ne mažesnę kaip 5 ir ne ilgesnę kaip 15 sekundžių įlipimo trukmę prieš įjungiant garsinius ir optinius pavojaus signalus. Nustatytą įlipimo trukmę galima keisti, siekiant, kad būtų atsižvelgta į atskiro operatoriaus poreikius.

4.9. Būsenos indikatorius

4.9.1. Siekiant, kad būtų pateikiama informacija apie transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistemą (VAS) (įjungta, išjungta, signalo rengimo laikas, signalas įjungtas) keleiviui skirtoje vietoje ir už jos ribų leidžiama įtaisyti optinius indikatorius. Ne keleiviui skirtoje vietoje įmontuotų optinių indikatorių šviesos stipris neturi būti didesnis kaip 0,5 kandelos (cd).

4.9.2. Jeigu numatyta, kad bus pateikiami trumpalaikių „dinaminių“ procesų, pvz., perjungimo iš „įjungta“ į „išjungta“ ir *vice versa* rodmenys, pastarieji turi būti optiniai pagal 4.9.1 dalies reikalavimus. Tuos optinius rodmenis taip pat galima pateikti vienu metu veikiančiais posūkio rodikliais ir (arba) keleiviui skirtos vietos lempa (-omis), jeigu posūkio rodikliais pateikiamų optinių rodmenų trukmė ne ilgesnė kaip 3 sekundės.

4.10. Elektros energijos tiekimas

Transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistemai (VAS) elektros energiją galima tiekti iš transporto priemonės akumuliatorių baterijos.

Jeigu numatyta, papildomą akumuliatorių bateriją turi būti įmanoma įkrauti pakartotinai ir iš jos negalima tiekti elektros energijos kitoms transporto priemonės elektros sistemos dalims.

4.11. Techniniai neprivalomų funkcijų reikalavimai

4.11.1. Savikontrolė, automatinis signalizavimas apie gedimus

Įjungus transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistemą (VAS), triktis, pvz., neuždarytas duris ir t. t., galima nustatyti savi-

▼M1

kontrolės funkcija (patikimumo kontrolė) ir apie šią situaciją galima signalizuoti.

4.11.2. Pavojaus signalas

Nepaisant transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistemos (VAS) būklės (sistema įjungta/išjungta) ir (arba) jos funkcijos, leidžiama naudoti optinį ir (arba) garsinį ir (arba) radijo bangomis perduodamą pavojaus signalą. Jis turi būti įjungiamas būnant transporto priemonėje ir tas pavojaus signalas neprivalo turėti įtakos transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistemos (VAS) būklei (įjungta arba išjungta). Transporto priemonės naudotojui taip pat turi būti įmanoma išjungti pavojaus signalą. Jei tai yra girdimasis pavojaus signalas, jo skambėjimo laikas per nustatytą veikimo trukmę neturi būti ribojamas. Pavojaus signalas neturi nei užblokuoti, nei išjungti veikiančio variklio.

5. **Eksploataciniai parametrai ir bandymo sąlygos ([1])**

5.1. Eksploataciniai parametrai

Transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistemos (VAS) visos sudėtinės dalys turi veikti negesdamos toliau išvardytomis sąlygomis.

5.1.1. Aplinkos sąlygos

Toliau nustatyta dviejų tipų aplinkos temperatūra:

— nuo 40 °C iki + 85 °C – keleiviams skirtoje vietoje ir bagažinėje įmontuotinoms sudėtinėms dalims,

— nuo 40 °C iki + 125 °C – variklio skyriuje įmontuotinoms sudėtinėms dalims, jeigu nenurodyta kitaip.

5.1.2. Įmontavimo apsaugos laipsniai

Pagal Tarptautinės elektrotechnikos komisijos (IEC) leidinį 529-1989 turi būti užtikrinti šie apsaugos laipsniai:

— IP 40, jei tai yra keleiviui skirtoje vietoje įmontuotinos sudėtinės dalys,

— IP 42, jei tai yra dviviečių automobilių nuleidžiamu viršumi/automobilių nuimamu viršumi ir stumdomąją stogo plokštę turinčių automobilių keleiviams skirtoje vietoje įmontuotinos sudėtinės dalys, jeigu įmontavimo vietoje privalomas didesnis nei IP 40 transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistemos (VAS) apsaugos laipsnis,

— IP 54, jei tai yra visos kitos sudėtinės dalys.

Transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistemos (VAS) gamintojas įmontavimo nurodymuose turi pateikti visus apribojimus, kurie nustatyti bet kokiai sudėtinei įrangos daliai atsižvelgiant į dulkes, vandenį ir temperatūrą.

5.1.3. Atsparumas aplinkos poveikiui

Septynias dienas pagal IEC 68-2-30-1980.

5.1.4. Elektros energijos tiekimo sąlygos

Vardinė maitinimo įtampa: 12V

Eksploatacinės maitinimo įtampos intervalas: nuo 9 V iki 15 V, jeigu temperatūra atitinka 5.1.1 punkto reikalavimus.

Leistinoji laiko nuokrypa, jeigu atsiranda viršįtampis esant 23 °C:

U = 18 V, ne ilgiau kaip valandą,

U = 24 V, ne ilgiau kaip minutę.

5.2. Bandymo sąlygos

5.2.1. Eksploataciniai bandymai

([1]) Optinių įspėjamosios signalizacijos įtaisų sudėtinės dalys – lempos, kurios priskirtinos įprastai automobilio apšvietimo sistemai, neturi atitikti 5.1 punkte nurodytų eksploatacinių parametrų ir su jomis neprivaloma atlikti 5.2 punkte išvardytų bandymų.

▼M1

5.2.1.1. Patikrinama, ar transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistema (VAS) atitinka toliau nurodytus techninius reikalavimus:

— pavojaus signalo trukmę pagal 4.2.2 ir 4.3.2 punktus,

— dažnį ir įjungta/išjungta santykį pagal 4.3.3 ir 4.2.3.1 arba 4.2.3.2 punktus,

— pavojaus signalo skambėjimo ciklų kiekis pagal 4.1.1 punktą, jeigu taikoma,

— transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistemų įjungimo užblokavimo patikrinimas pagal 4.5 punktą.

5.2.1.2. Įprastos bandymo sąlygos

Įtampa U = 12 V ± 0,2 V

Temperatūra T = 23 °C ± 5 °C

5.2.2. Atsparumas temperatūros ir įtampos pokyčiams

5.2.1.1 punkte nustatytų techninių reikalavimų laikymasis taip pat turi būti patikrintas atsižvelgiant į toliau nustatytas sąlygas:

5.2.2.1. Bandymo temperatūra T = –40 °C ± 2 °C

Bandymo įtampa U = 9 V ± 0,2 V

Laikymo trukmė – 4 valandos

5.2.2.2. Jei tai yra keleiviui skirtoje vietoje arba bagažinėje įmontuotinos sudėtinės dalys

Bandymo temperatūra T = 85 °C ± 2 °C

Bandymo įtampa U = 15 V ± 0,2 V

Laikymo trukmė – 4 valandos

5.2.2.3. Jei tai yra variklio skyriuje įmontuotinos sudėtinės dalys, jeigu nenurodyta kitaip

Bandymo temperatūra T = 125 °C ± 2 °C

Bandymo įtampa U = 15 V ± 0,2 V

Laikymo trukmė – 4 valandos

5.2.2.4. Įjungta ir išjungta transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistema (VAS) valandą veikiama 18 V ± 0,2 V viršįtampiu.

5.2.2.5. Įjungta ir išjungta transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistema (VAS) minutę veikiama 24 V ± 0,2 V viršįtampiu.

5.2.3. Saugus eksploatavimas atlikus bandymą atsparumui nuo pašalinių objektų patekimo nustatyti ir nelaidumo vandeniui bandymą

Atlikus bandymą atsparumui nuo pašalinių objektų patekimo nustatyti ir nelaidumo vandeniui bandymą pagal IEC 529-1989, jei tai yra 5.1.2 punkte nurodyti apsaugos laipsniai, pagal 5.2.1 punktą turi būti pakartoti eksploataciniai bandymai.

5.2.4. Eksploatavimo saugumas atlikus vandens kondensato bandymą

Atlikus atsparumo drėgmei bandymą pagal IEC 68-2-30-1980 turi būti pakartoti eksploataciniai bandymai pagal 5.2.1 punktą.

5.2.5. Apsaugos nuo priešingo poliaus bandymas

Transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistema (VAS) ir jos sudėtinės dalys neturi būti sugadintos, jeigu 2 minutes būtų prijungta priešingo poliaus 13 V įtampa.

Atlikus pastarąjį bandymą, turi būti pakartoti eksploataciniai bandymai pagal 5.2.1 punktą.

5.2.6. Apsaugos nuo trumpojo jungimo grandinių bandymas

Transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistemos (VAS) visi elektriniai sujungimai turi būti įžeminti nuo trumpojo jungimo ne didesne kaip 13 V įtampa arba apsaugoti lydžiaisiais saugikliais.

▼M1

Atlikus pastarąjį bandymą, turi būti pakartoti eksploataciniai bandymai pagal 5.2.1 punktą, jeigu būtina, pakeitus lydžiuosius saugiklius.

5.2.7. Įjungto įtaiso sunaudojamas energijos kiekis

Įjungta visa transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistema, įskaitant būsenos indikatorių ir užkertantį kelią neteisėtai eksploatuoti transporto priemonę prietaisą, jeigu įmontuoti pastarieji, 5.2.1.2 punkte nustatytomis sąlygomis sunaudojamas energijos kiekis neturi viršyti 20 mA.

5.2.8. Saugus eksploatavimas po atsparumo vibracinei apkrovai bandymo

5.2.8.1. Atliekant tą bandymą sudėtinės dalys skirstomos į du tipus:

1 tipas: sudėtinės dalys, kurios paprastai įmontuojamos transporto priemonėje;

2 tipas: sudėtinės dalys, skirtos tvirtinti prie variklio.

5.2.8.2. Sudėtinės dalys/transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistema veikiamos sinusine vibracija, kurios charakteristikos:

5.2.8.2.1. Jei tai yra 1 tipo sudėtinės dalys

Dažnis keičiamas nuo 10 Hz iki 500 Hz, jeigu didžiausia amplitudė ± 5 mm ir didžiausias greitėjimas 3 g (0 – didžiausia vertė).

5.2.8.2.2. Jei tai yra 2 tipo sudėtinės dalys

Dažnis keičiamas nuo 20 Hz iki 300 Hz, jeigu didžiausia amplitudė ± 2 mm ir didžiausias greitėjimas 15 g (0 – didžiausia vertė).

5.2.8.2.3. Jei tai yra 1 ir 2 tipo sudėtinės dalys

dažnio pokytis – 1 oktava/min.;

atliekama 10 bandymų, jie turi būti atlikti išilgai kiekvienos iš 3 ašių;

veikiama žemų dažnių didžiausios pastovios konstantos vibracija ir didžiausio pastovaus pagreičio aukštais dažniais.

5.2.8.3. Atliekant bandymą transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistema (VAS) turi būti prijungta prie elektros energijos šaltinio ir laidas po 200 mm turi būti pritvirtintas.

5.2.8.4. Atlikus atsparumo vibracinei apkrovai bandymą, pagal 5.2.1 punktą turi būti pakartotas eksploatacinis bandymas.

5.2.9. Patvarumo bandymas

5.2.1.2 punkte nurodytomis bandymo sąlygomis pradedami 300 pilnų pavojaus signalo (garsinio ir (arba) optinio) veikimo ciklų, po kurių, jei tai yra akustinis įtaisas, daroma 5 minučių pertrauka.

5.2.10. Bandymai su raktu valdomu jungikliu (įmontuotu transporto priemonės išorėje)

Minėti bandymai atliekami tik tada, jeigu durims užrakinti nenaudojamas originaliosios įrangos durų spynos blokavimo cilindras.

5.2.10.1. Raktu valdomas jungiklis turi būti suprojektuotas ir pagamintas taip, kad jo veikimas nė kiek nesutriktų net po:

— 2 500 įjungimo/išjungimo ciklų kiekviena kryptimi, po kurių,

— ne trumpiau kaip 96 valandas su perjungikliu atliekamas poveikio druskos rūku bandymas pagal IEC 68-2-11-1981, atsparumo korozijai bandymas.

5.2.11. Keleiviui skirtos vietos apsaugos sistemų bandymas

Pavojaus signalas turi įsijungti, jeigu pro pravertą priekinių durų stiklą į keleiviui skirtą vietą 0,3 m atstumu (matuojama nuo vertikalios plokštės vidurio) priekio link ir lygiagrečiai keliui 0,4 m/s greičiu įkišama 0,2 × 0,15 m vertikali plokštė, su išilgine vidurine transporto priemonės plokštuma sudaranti 45° kampą. (Žr. šio priedo 2 priedėlio brėžinius.)

5.2.12. Elektromagnetinis suderinamumas

▼M1

Transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistemos turi atitikti atitinkamus techninius reikalavimus, ypač atsižvelgiant į elektromagnetinį suderinamumą (EMC).

5.2.13. Apsauga nuo netikro pavojaus signalo, jeigu būtų atsitrenkta į transporto priemonę

Turi būti patikrinta, ar 165 mm skersmens pusrutulio formos kūnui (jo kietumas pagal Šorą, išmatuotas taikant A skalę, yra 70 ± 10) atsitrenkus į bet kurią transporto priemonės kėbulo vietą arba įstiklinimą (smūgio energija 4,5 džaulio), neįsijungtų netikras pavojaus signalas.

5.2.14. Apsauga nuo netikro pavojaus signalo, jeigu sumažėtų įtampa

Turi būti patikrinta, ar iš lėto nuolatos 0,5 volto per valandą mažėjant pagrindinės akumuliatorių baterijos įtampai iki 3 V neįsijungia netikro pavojaus signalas.

Bandymo sąlygos: žr. 5.2.1.2 punktą.

5.2.15. Bandymas dėl apsaugos nuo netikro pavojaus signalo, kurį perduotų keleiviui skirtos vietos apsaugos įtaisas

Keleiviui skirtos vietos apsaugai pagal 4.1.1 punktą numatytos sistemos kartu su transporto priemone turi būti išbandytos įprastomis sąlygomis (5.2.1.2 punktas).

Pagal gamintojo nurodymus įmontuota sistema neturi įsijungti, jeigu su ja 0,5 s intervalu 5 kartus būtų atliktas 5.2.13 punkte aprašytas bandymas.

Jeigu aplink transporto priemonę (langai uždaryti) vaikščiotų žmogus ir ją liestų, neturi įsijungti joks netikras pavojaus signalas.

6. **Nurodymai**

Su kiekviena transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistema (VAS) pateikiama:

6.1. Įmontavimo nurodymai:

6.1.1. Transporto priemonių ir transporto priemonių modelių, kuriems skirtas įtaisas, sąrašas. Šis sąrašas gali būti specialus arba bendro pobūdžio, pvz., „visi benzininius variklius turintys automobiliai ir 12 voltų neigiamu įžemintu poliumi baterijas“.

6.1.2. Įmontavimo metodas, su kuriuo pateikiamos fotografijos ir (arba) labai aiškūs brėžiniai.

6.1.3. Jei tai yra užkertantį kelią neteisėtai eksploatuoti transporto priemonę apimanti transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistema (VAS), turi būti pateikti papildomi nurodymai dėl V priedo reikalavimų laikymosi.

6.2. Neužpildytas įmontavimo liudijimas, kurio pavyzdys pateiktas šio priedo 1 priedėlyje.

6.3. Transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistemos (VAS) pirkėjui bendras pareiškimas, kuriame atkreipiamas to pirkėjo dėmesys į šiuos punktus:

— transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistema (VAS) turėtų būti įmontuota pagal gamintojo nurodymus,

— rekomenduojama pasirinkti nustatytus reikalavimus atitinkantį įmontuotoją (galima prašyti, kad transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistemos (VAS) gamintojas nurodytų atitinkamus įmontuotojus),

— su transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistema (VAS) pristatomą įmontavimo liudijimą turėtų užpildyti įmontuotojas.

6.4. Naudojimo nurodymai

6.5. Techninės priežiūros reikalavimai

6.6. Bendro pobūdžio įspėjimai apie pavojus, kurie iškiltų kaip nors pakeitus sistemą arba jai pritaisius kokius nors priedus; atlikus pirmiau minėtus pakeitimus arba pritaisius priedus, galios iš karto netektų 6.2 dalyje nurodytas įmontavimo liudijimas.

▼M1

6.7. Šios direktyvos I priede ir (arba) jos atitikties liudijime minėtos (-ų) patvirtinimo ženklo vietos (-ų) nurodymas.

II DALIS

TRANSPORTO PRIEMONĖS PATVIRTINIMAS ATSIŽVELGIANT Į JOS APSAUGINĖS SIGNALIZACIJOS SITEMĄ

Jeigu pagal šio priedo I dalį patvirtinta transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistema (VAS) įmontuojama transporto priemonėje, kuri pateikiama patvirtinti pagal šio priedo II dalį, nebūtina kartoti su transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistema (VAS) atliktų bandymų, kurie buvo atlikti siekiant, kad būtų suteiktas patvirtinimas pagal šio priedo I dalį.

7. **Sąvokų apibrėžimai**

Šio priedo II dalyje:

7.1. *„Apsauginės signalizacijos sistema (-os) (AS)“*- tai transporto priemonės tipe įmontuotų originaliosios įrangos sudėtinių dalių, skirtų nurodyti, kad buvo įsibrauta į transporto priemonę arba kad ji buvo apgadinta, išdėstymas; šios sistemos gali užtikrinti papildomą transporto priemonės apsaugą nuo neteisėto naudojimo.

7.2. *„Transporto priemonės tipas atsižvelgiant į apsauginę signalizaciją“*- tai bent kiek pastebimiau nesiskiriančios toliau nurodytais aspektais transporto priemonės:

— gamintojo prekės pavadinimu arba ženklu,

— transporto priemonės ypatybėmis, kurios turi didelės įtakos apsauginės signalizacijos eksploataciniams parametrams,

— apsauginės signalizacijos arba transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistemos (VAS) tipu ir konstrukcija.

7.3. Kiti II dalyje taikomi apibrėžimai pateikti šio priedo 2 priedėlyje.

8. **Bendrieji techniniai reikalavimai**

8.1. Apsauginės signalizacijos sistema turi būti suprojektuota ir pagaminta taip, kad būtų duodamas pavojaus signalas, jeigu būtų braunamasi į transporto priemonę arba ji būtų apgadinama.

Pavojaus signalas gali būti garsinis ir, be to, jį galima naudoti kartu su optiniais įspėjamosios signalizacijos įtaisais arba tą signalą galima perduoti radijo bangomis ar bet kokiu iš pirmiau minėtų sistemų deriniu.

8.2. Transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistemos turi atitikti atitinkamus techninius reikalavimus, ypač atsižvelgiant į elektromagnetinį suderinamumą (EMC).

8.3. Jeigu apsauginės signalizacijos sistema pritaikyta priimti radijo bangomis perduodamą signalą, pvz., įjungti arba išjungti apsauginės signalizacijos įtaisą ar pavojaus signalui perduoti, ta sistema turi atitikti atitinkamus Europos Telekomunikacijų standartų instituto (ETSI) standartus (žr. 3.3 punkto išnašą). Dažnis turi būti 433,92 MHz, o spinduliavimo galia neturi viršyti 25 mW.

8.4. Apsauginės signalizacijos sistema ir jos sudėtinės dalys neturi įsijungti netyčia, ypač veikiant transporto priemonės varikliui.

8.5. Apsauginės signalizacijos sistemos gedimas arba elektros energijos tiekimo tai sistemai triktis neprivalo turėti įtakos saugiam transporto priemonės veikimui.

8.6. Apsauginės signalizacijos sistema, jos sudėtinės dalys ir sistemos bei jos dalių valdomi komponentai turi būti suprojektuoti, pagaminti ir įmontuoti taip, kad būtų sumažintas pavojus, jog kas nors galėtų greitai ir neatkreipdamas dėmesio, pvz., pigiais, nesunkiai paslepiamais įrankiais, įranga arba gaminiais, kuriuos lengvai gali įsigyti plačioji visuomenė, sutrikdyti tos sistemos, jos sudėtinių dalių ar tų valdomų komponentų veikimą arba sugadinti juos.

8.7. Sistema turi būti išdėstyta taip, kad jeigu viena pavojaus signalo grandinė būtų sujungta trumpuoju jungimu, nebūtų sutrikdyti kiti

▼M1

apsauginės signalizacijos sistemos veiklos aspektai, išskyrus tą grandinę, kuri sujungta trumpuoju jungimu.

8.8. Apsauginės signalizacijos sistema gali apimti užkertantį kelią neteisėtai eksploatuoti transporto priemonę prietaisą, kuris turi atitikti V priedo reikalavimus.

9. **Konkretūs techniniai reikalavimai**

9.1. Užtikrinama apsaugos sritis

9.1.1. Specialūs reikalavimai

Apsauginės signalizacijos sistema turi bent nustatyti, kad buvo atidarytos transporto priemonės durys, variklio dangtis ir bagažinė bei apie tai atitinkamai signalizuoti. Sugedus apšvietimo šaltiniams arba išjungus juos, pvz., keleiviui skirtos vietos apšvietimą, neturi suprastėti kontrolės funkcija.

Leidžiama naudoti papildomus veiksmingus jutiklius informacijai perduoti/signalizuoti, pvz., apie:

— įsibrovimą į transporto priemonę, pvz., keleiviui skirtos vietos, langų stiklų, visų įstiklinimų apsaugos įtaisus, arba

— apie mėginimą pavogti transporto priemonę, pvz., transporto priemonės polinkio kampo jutiklį,

atsižvelgiant į priemones, kurių imamasi, kad be reikalo nebūtų įjungiama signalizacija (netikras pavojaus signalas, žr. 9.1.2 punktą).

Jeigu tie papildomi jutikliai skleidžia pavojaus signalą net po įsibrovimo (pvz., sudaužius stiklą) arba paveikti išorinių poveikių (pvz., vėjo), pavojaus signalas, kurį įjungia vienas iš pirmiau minėtų jutiklių, neturi būti įjungtas daugiau kaip 10 kartų per tą pačią nustatytą apsauginės signalizacijos sistemos veikimo trukmę.

Šiuo atveju nustatytą veikimo trukmę apriboja transporto priemonės naudotojas, kuris išjungia sistemą.

Tam tikrų rūšių papildomus jutiklius, pvz., keleiviui skirtos vietos apsaugos įtaisą (ultragarsinį, infraraudonųjų bangų) arba transporto priemonės polinkio kampo jutiklį ir t. t. galima išjungti tyčia. Šiuo atveju kiekvieną kartą prieš įjungiant apsauginės signalizacijos sistemą turi būti atlikti atskiri numatyti veiksmai. Neturi būti įmanoma išjungti jutiklių, jeigu tebėra įjungta apsauginės signalizacijos sistema.

9.1.2. Apsauga nuo netikro pavojaus signalo.

9.1.2.1. Turi būti užtikrinta, kad įjungta ir išjungta apsauginės signalizacijos sistema negalėtų be reikalo įjungti pavojaus signalo, jeigu:

— būtų atsitrenkta į transporto priemonę: 5.2.13 punkte nurodytas bandymas,

— sumažėtų akumuliatorių baterijos įtampa, jei iš jos nuolatos būtų tiekiama elektros energija: 5.2.14 punkte nurodytas bandymas,

— netyčia įsijungtų keleiviui skirtos vietos apsaugos įtaiso signalas: 5.2.15 punkte nurodytas bandymas.

9.1.2.2. Jeigu paraiškos suteikti patvirtinimą pateikėjas gali įrodyti, pvz., techniniais duomenimis, kad apsauga nuo netikro pavojaus signalo užtikrinta pagal nustatytus reikalavimus, už patvirtinimo bandymų atlikimą atsakinga techninė tarnyba gali nereikalauti atlikti tam tikrų iš pirmiau minėtų bandymų.

9.2. Garsinė apsauginė signalizacija

9.2.1. Bendrieji reikalavimai

Garsinis pavojaus signalas turi būti aiškiai girdimas ir atpažįstamas bei visiškai skirtingas, palyginti su kitais kelių eismui naudojamais garsiniais signalais.

Be originaliosios įrangos garsinio įspėjamosios signalizacijos įtaiso, toje transporto priemonės dalyje, kurią valdo apsauginės signalizacijos sistema, galima įmontuoti atskirąjį garsinį įspėjamosios signalizacijos įtaisą, jeigu jį galima apsaugoti, kad prie jo lengvai ir greitai neprieitų asmenys.

▼M1

Naudojant atskirąjį garsinį įspėjamosios signalizacijos įtaisą pagal toliau nurodytą 9.2.3.1 punktą, originaliosios įrangos garsinį įspėjamosios signalizacijos įtaisą galima papildomai įjungti apsauginės signalizacijos sistema, jeigu kaip nors sutrikdžius standartinio garsinio įspėjamosios signalizacijos įtaiso (paprastai kur kas lengviau prieinamo) eksploatavimą nebūtų turima įtakos atskirojo garsinio įspėjamosios signalizacijos įtaiso veikimui.

9.2.2. Girdimojo pavojaus signalo trukmė:

Ne trumpesnė kaip: 25 s

Ne ilgesnė kaip: 30 s.

Girdimasis pavojaus signalas vėl gali būti skleidžiamas tik po kito transporto priemonės apgadinimo, t. y. po pirmiau minėto laiko (apribojimai: žr. 9.1.1 ir 9.1.2 punktus).

Išjungus transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistemą nedelsiant turi būti nustota skleisti pavojaus signalą.

9.2.3. Girdimojo pavojaus signalo techniniai reikalavimai

9.2.3.1. Vienodo tono pavojaus signalą skleidžiantis įtaisas (vienodo dažnio garso virpesius), pvz., rageliai: garsiniai ir t. t. duomenys pagal šio priedo 4 priedėlį.

Nutrūkstantis pavojaus signalas (įjungtas/išjungtas):

Įjungiamasis dažnis 2 Hz ± 1 Hz

Įjungta/išjungta santykis ± 10 %.

9.2.3.2. Girdimojo pavojaus signalo įtaisas, kurio skleidžiamo garso virpesius galima keisti:

garsiniai ir t. t. duomenys pagal šio priedo 4 priedėlį, bet lygiavertis didelis dažnio perėjimas pirmiau nurodytame intervale (1 800–3 550 Hz) abiem kryptimis.

Praleidimo dažnis 2 Hz ± 1 Hz

9.2.3.3. Garso lygis

Garso šaltinis – tai:

— pagal Direktyvos 70/388/EEB 1 skirsnį patvirtintas garsinis įspėjamosios signalizacijos įtaisas arba šio priedo 4 priedėlio 1 ir 2 punktų reikalavimus atitinkantis įtaisas,

— tačiau, jei garso šaltinis – ne originaliosios įrangos garsinis įspėjamosios signalizacijos įtaisas, minimalų garso lygį galima sumažinti iki 100 dB (A), jeigu matuojama šio priedo 4 priedėlyje nurodytomis sąlygomis.

9.3. Optinė apsauginė signalizacija – jeigu įmontuota

9.3.1. Bendrieji reikalavimai

Jeigu būtų braunamasi į transporto priemonę arba ji būtų apgadinama, įtaisas turi įjungti optinį pavojaus signalą kaip nurodyta 9.3.2 ir 9.3.3 punktuose.

9.3.2. Optinio pavojaus signalo trukmė

Optinio pavojaus signalo trukmė turi būti 25 s ir jis turi veikti 5 minutes po įjungimo. Išjungus transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistemą, nedelsiant turi išsijungti pavojaus signalas.

9.3.3. Optinio pavojaus signalo tipas

Mirksintys transporto priemonės visi posūkių rodikliai ir (arba) keleiviui skirtos vietos šviestuvas, įskaitant visas tos pačios elektros grandinės lempas.

Įjungiamasis dažnis 2 Hz ± 1 Hz

Atsižvelgiant į garsinį signalą, taip pat leidžiama naudoti asinchroninius signalus.

Įjungta/išjungta santykis ± 10 %.

▼M1

9.4. Pavojaus signalą radijo bangomis perduodančios apsauginės signalizacijos sistemos (ieškiklis) – jeigu sumontuotos

Apsauginės signalizacijos sistema gali apimti įrenginį, kuris pavojaus signalą perduoda radijo bangomis.

9.5. Transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistemos įjungimo užblokavimas

9.5.1. Varikliui veikiant neturi būti įmanoma tyčia arba netyčia įjungti transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistemą.

9.6. Apsauginės signalizacijos sistemos įjungimas

9.6.1 Įjungimas

Apsauginės signalizacijos sistemą leidžiama įjungti visomis tinkamomis priemonėmis, jeigu jomis negalima netyčia įjungti netikro pavojaus signalo.

9.6.2. Išjungimas

Apsauginės signalizacijos sistema turi būti išjungiama vienu iš toliau nurodytų įtaisų arba jų deriniu.

Leidžiama naudoti kitus lygiaverčių darbinių parametrų įtaisus.

9.6.2.1. Mechaniniu raktu (atitinkančiu šio priedo 3 priedėlio reikalavimus), kurį galima sujungti su iš išorės valdoma pagrindine transporto priemonės blokavimo sistema, apimančia bent 1 000 variantų,

9.6.2.2. Elektriniu/elektroniniu įtaisu, pvz., nuotolinio valdymo įtaisu, turinčiu bent 50 000 variantų bei apimančiu važiavimo kodą ir (arba) to įtaiso nuskaitymo trukmė turi būti bent 10 dienų, pvz., daugiausia 5 000 variantų per 24 valandas iš ne mažiau kaip 50 000 variantų.

9.6.2.3. Mechaniniu raktu arba apsaugotoje keleiviui skirtoje vietoje įmontuotu elektriniu/elektroniniu įtaisu, kuriuo nustatomas įlipimo/išlipimo trukmė.

9.7. Išlipimo trukmė

Jeigu įtaisas apsauginės signalizacijos sistemai įjungti įmontuotas apsaugotoje vietoje, turi būti numatyta galimybė nustatyti išlipimo trukmę. Turi būti įmanoma išlipimo trukmę nustatyti 15–45 sekundžių (skaičiuojant nuo įtaiso įjungimo). Nustatytą išlipimo trukmę galima keisti, siekiant, kad būtų atsižvelgta į atskiro operatoriaus poreikius.

9.8. Įlipimo trukmė

Jeigu įtaisas apsauginės signalizacijos sistemai įjungti įmontuotas apsaugotoje vietoje, turi būti numatyta galimybė nustatyti ne mažesnę kaip 5 ir ne ilgesnę kaip 15 sekundžių įlipimo trukmę prieš įjungiant garsinius ir optinius pavojaus signalus. Nustatytą įlipimo trukmę galima keisti, siekiant, kad būtų atsižvelgta į atskiro operatoriaus poreikius.

9.9. Būsenos indikatorius

9.9.1. Siekiant, kad būtų pateikiama informacija apie apsauginės signalizacijos sistemą (įjungta, išjungta, signalo rengimo laikas, signalas įjungtas) keleiviui skirtoje vietoje ir už jos ribų leidžiama įtaisyti optinius indikatorius. Ne keleiviui skirtoje vietoje įmontuotų optinių indikatorių šviesos stipris neturi būti didesnis kaip 0,5 kandelos (cd).

9.9.2. Jeigu numatyta, kad bus pateikiami trumpalaikių „dinaminių“ procesų, pvz., perjungimo iš „įjungta“ į „išjungta“ ir *vice versa* rodmenys, pastarieji turi būti optiniai pagal 9.9.1 dalies reikalavimus. Tuos optinius rodmenis taip pat galima pateikti vienu metu veikiančiais posūkio rodikliais ir (arba) keleiviui skirtos vietos lempa (-omis), jeigu posūkio rodikliais pateikiamų optinių rodmenų trukmė ne ilgesnė kaip 3 sekundės.

9.10. Elektros energijos tiekimas

Apsauginės signalizacijos sistemai elektros energiją galima tiekti iš transporto priemonės akumuliatorių baterijos.

Jeigu numatyta, papildomą akumuliatorių bateriją turi būti įmanoma įkrauti pakartotinai ir iš jos negalima tiekti elektros energijos kitoms transporto priemonės elektros sistemos dalims.

▼M1

9.11. Techniniai neprivalomų funkcijų reikalavimai

9.11.1. Savikontrolė, automatinis signalizavimas apie gedimus

Įjungus apsauginės signalizacijos sistemą, triktis, pvz., neuždarytas duris ir t. t., galima nustatyti savikontrolės funkcija (patikimumo kontrolė) ir apie šią situaciją galima signalizuoti.

9.11.2. Pavojaus signalas

Nepaisant apsauginės signalizacijos sistemos būklės (sistema įjungta/išjungta) ir (arba) jos funkcijos, leidžiama naudoti optinį ir (arba) garsinį ir (arba) radijo bangomis perduodamą pavojaus signalą. Jis turi būti įjungiamas būnant transporto priemonėje ir tas pavojaus signalas neprivalo turėti įtakos apsauginės signalizacijos sistemos būklei (įjungta arba išjungta). Transporto priemonės naudotojui taip pat turi būti įmanoma išjungti pavojaus signalą. Jei tai yra girdimasis pavojaus signalas, jo skambėjimo laikas per nustatytą veikimo trukmę neturi būti ribojamas. Pavojaus signalas neturi nei užblokuoti, nei išjungti veikiančio variklio.

10. **Bandymo sąlygos**

Transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistemos (VAS) arba apsauginės signalizacijos sistemos (AS) visos sudėtinės dalys turi būti išbandytos taikant 5 punkte aprašytas procedūras.

Šis reikalavimas netaikomas:

10.1. toms sudėtinėms dalims, kurios įmontuojamos ir bandomos kaip transporto priemonės sudėtinė dalis, nepaisant, ar įmontuota transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistema (VAS)/apsauginės signalizacijos sistema (pvz., lempos); arba

10.2. toms sudėtinėms dalims, kurios prieš tai buvo išbandytos kaip transporto priemonės dalis ir dėl kurių buvo pateikti dokumentais pagrįsti įrodymai.

11. **Nurodymai**

Su kiekviena transporto priemone pateikiama:

11.1. Naudojimo nurodymai

11.2. Techninės priežiūros nurodymai

11.3. Bendro pobūdžio įspėjimai apie pavojų, jeigu kaip nors būtų keičiama sistema arba prie jos būtų prijungti kokie priedai.

▼**M1**

1 priedėlis

Įmontavimo liudijimo pavyzdys

Aš, pasirašęs toliau, …….. profesionalus montuotojas, patvirtinu, kad toliau aprašytą transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistemą įmontavau pagal sistemos gamintojo pateiktus įmontavimo reikalavimus.

Transporto priemonės aprašymas:

Gamyklinė markė:

Tipas:

Serijinis numeris:

Registravimo numeris:

Transporto priemonės apsauginės signalizacijos sistemos aprašymas

Gamyklinė markė:

Tipas:

Patvirtinimo numeris:

Atlikta: …… data: ……

Visas įmontuotojo adresas (ir antspaudas, jeigu reikia):

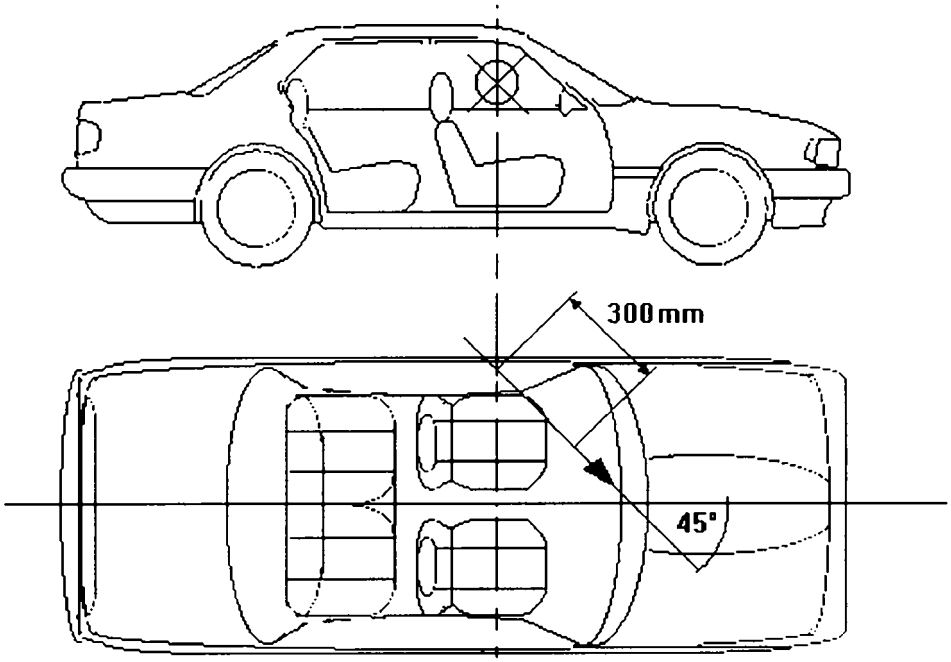
Parašas: ……
(prašome nurodyti einamas pareigas)

▼**M1**

2 priedėlis

5.2.11 punktas

Keleiviui skirtos vietos apsaugos sistemų bandymas



▼M1

3 priedėlis

Mechaninio raktu valdomo jungiklio techniniai reikalavimai

1. Raktu valdomo jungiklio cilindras virš apkalos neturi kyšoti daugiau kaip 1 mm ir iškyša turi būti kūgio formos.
2. Cilindro šerdies ir jo korpuso jungtis turi būti tinkama išlaikyti 600 N tempimo jėgą ir 25 Nm sukimo momentą.
3. Raktu valdomas jungiklis turi būti apsaugotas taip, kad jo nebūtų galima pragręžti.
4. Rakto forma privalo būti tokia, kad jis turėtų bent 1 000 naudotinų kombinacijų.
5. Raktu valdomo jungiklio neturi būti įmanoma pasukti raktu, kuris nuo tam jungikliui skirto rakto skirtųsi tik viena kombinacija.
6. Raktu valdomo išorinio jungiklio anga raktui įkišti turi būti uždengiama užlaida arba kitaip apsaugoma, kad į ją nepatektų purvas ir (arba) vanduo.

▼M1

4 priedėlis

Garsinių įspėjamosios signalizacijos įtaisų (AAD) techniniai reikalavimai

1. Garsinis įspėjamosios signalizacijos įtaisas (AAD) turi skleisti tolydų ir vienodą garsą, kurio akustinis spektras veikiant įtaisui turi išlikti daugmaž vienodas. Jei tai yra garsinis įspėjamosios signalizacijos įtaisas (AAD), kuriam tiekiama kintamoji elektros srovė, pirmiau minėtas reikalavimas taikomas tik esant tolygiam generatoriaus sūkių skaičiui, kuris atitinka 2.1.3.2 punkte nurodytą intervalą.

2. Garsinio įspėjamosios signalizacijos įtaiso (AAD) akustinės charakteristikos (garso slėgio lygio akustinės energijos spektrinis pasiskirstymas) ir mechaninės charakteristikos turi būti tokios, kad atitiktų toliau nurodyta tvarka išdėstytų bandymų reikalavimus.

2.1. Garso charakteristikų matavimas

2.1.1. Garsinį įspėjamosios signalizacijos įtaisą (AAD) geriausia būtų bandyti tokioje aplinkoje, kurioje neatsiranda aido. Antraip tą įtaisą galima bandyti kameroje, kurioje iš dalies slopinamas aidas, arba atviroje vietoje. Šiuo atveju turi būti imtasi priemonių, užtikrinančių, kad būtų išvengta atspindėjimų nuo matavimo vietos paviršiaus (pvz., pastatomi sugeriantieji skydai). Patikrinama, ar ne mažesnio kaip 5 m spindulio pusrutulyje iki didžiausio išmatuotino dydžio, ypač matavimo kryptimi ir įtaisų bei mikrofono aukštyje, laikomasi sferinės divergencijos reikalavimų (naudojant 1 dB ribą).

Aplinkos triukšmo lygis turi būti bent 10 dB mažesnis nei išmatuotinas triukšmo slėgio lygis.

Išbandytinas įtaisas ir mikrofonas turi būti vienodame aukštyje. Tas aukštis – tai 1,15–1,25 m. Mikrofono didžiausio jautrio ašis turi sutapti su įtaiso didžiausio garso lygio kryptimi.

Mikrofonas padedamas taip, kad jo diafragma nuo angos, pro kurią sklinda garsas, plokštumos būtų 2 ± 0,01 m atstumu. Jeigu įtaisai turi kelias garso sklidimo angas, atstumas nustatomas atsižvelgiant į arčiausiai mikrofono esančios angos plokštumą.

2.1.2. Garso slėgio lygiai matuojami pirmos tikslumo klasės triukšmamačiu, atitinkančiu Tarptautinės elektrotechnikos komisijos (IEC) leidinyje Nr. 651, pirmas leidimas (1979 m.), nustatytus techninius reikalavimus.

Atliekant visus matavimus naudojama laiko konstanta „F“. Matuojant bendrą garso slėgio lygį, taikoma A svertinė kreivė.

Skleidžiamo garso spektras matuojamas pagal garsinio signalo Furjė transformaciją. Antraip galima naudoti 1/3 oktavos filtrus, atitinkančius Tarptautinės elektrotechnikos komisijos (IEC) leidinyje Nr. 225, pirmas leidimas (1966 m.), nustatytus techninius reikalavimus:

šiuo atveju diapazono vidutinio 2 500 Hz dažnio garso slėgis nustatomas pridedant diapazono vidutinio 2 000, 2 500 ir 3 150 Hz dažnių garso slėgių vienos trečiosios kvadratinį vidurkį.

Kiekvienu atveju etaloniniu metodu laikomas tik Furjė transformacijos metodas.

2.1.3. Garsiniam įspėjamosios signalizacijos įtaisui (AAD), tam tikrais atvejais, turi būti tiekiama toliau nurodytų įtampų elektros srovė:

2.1.3.1. viena iš 6,5, 13 arba 26 voltų bandymo įtampa, išmatuota elektros energijos šaltinio gnybtuose ir atitinkanti 6, 12 arba 24 voltų vardines įtampas, jeigu garsiniam įspėjamosios signalizacijos įtaisui (AAD) tiekiama nuolatinė srovė;

2.1.3.2. elektros srovė turi būti tiekiama tokio tipo elektros generatoriumi, kuris paprastai naudojamas su šio tipo garsiniu įspėjamosios signalizacijos įtaisu (AAD), jeigu tam įtaisui tiekiama kintamoji elektros srovė. Garsinio įspėjamosios signalizacijos įtaiso (AAD) akustinės charakteristikos turi būti užregistruotos elektros generatoriui sukantis 50 %, 75 % ir 100 % didžiausio sūkių skaičiaus, kurį nepertraukiamam generatoriaus veikimui yra nurodęs gamintojas. Atliekant šį bandymą, elektros generatorius neturi būti prijungtas prie kitos elektrinės apkrovos. 3 punkte aprašytas patvarumo bandymas atliekamas

▼M1

įrangos gamintojo nurodytu greičiu, kuris pasirenkamas iš pirmiau nurodytųjų.

2.1.4. Jeigu atliekant bandymus su garsiniu įspėjamosios signalizacijos įtaisu (AAD), kuriam tiekiama nuolatinė srovė, naudojamas išlygintosios elektros srovės šaltinis, įtaisui veikiant to šaltinio gnybtuose nuo viršūnės iki viršūnės išmatuota kintamosios įtampos dalis neturi būti didesnė kaip 0,1 volto.

2.1.5. Jeigu garsiniam įspėjamosios signalizacijos įtaisui (AAD) tiekiama nuolatinė srovė, jungiamųjų laidų, įskaitant gnybtus ir kontaktus, varža turi būti kiek galima artimesnė:

— 0,05 omo (6 voltų grandinė),

— 0,10 omo (12 voltų grandinė),

— 0,20 omo (24 voltų grandinė).

2.1.6. Gamintojo numatyta (-omis) dalimi (-is) įtaisas nejudamai pritvirtinamas prie atramos, kurios masė bent 10 kartų didesnė nei įtaiso ir ne mažesnė kaip 30 kg. Be to, turi būti numatytos priemonės, užtikrinančios, kad atspindžiai nuo atramos šonų ir jos pačios virpesiai neturėtų didesnės įtakos matavimo rezultatams.

2.1.7. Pirmiau nustatytomis sąlygomis naudojant A kreivę įvertintas garso lygis neturi būti didesnis kaip 118 dB (A).

2.1.7.1. Be to, 1 800–3 500 Hz dažnių juostos garso slėgio lygis turi būti didesnis nei bet kokios didesnės kaip 3 500 Hz dažnių dedamosios ir kiekvienu atveju lygus 105 dB (A) arba viršijantis pastarąją vertę.

2.1.8. Pirmiau nurodytus techninius reikalavimus taip pat turi atitikti įtaisas, su kuriuo buvo atliktas toliau 3 punkte nurodytas patvarumo bandymas, jeigu maitinimo įtampa sudaro 115–95 % jo vardinės įtampos (garsiniam įspėjamosios signalizacijos įtaisui tiekiama nuolatinė srovė) arba, jeigu tam įtaisui tiekiama kintamoji srovė, generatoriaus sūkių skaičius turi būti nuo 50 % iki 100 % didžiausio generatoriaus sūkių skaičiaus, kurį yra nurodęs generatoriaus gamintojam, kai generatorius veikia nepertraukiamu režimu.

2.1.9. 2.1.7 punkte nustatytą žemiausią lygį nuo įjungimo momento garsas turi pasiekti ne ilgiau kaip per 0,2 sekundės (matuojama esant 20 ± 5 °C aplinkos oro temperatūrai).

Ši nuostata pirmiausia taikoma pneumatiniu arba elektriniu-pneumatiniu būdu valdomiems įtaisams.

2.1.10 Pneumatiniu arba elektriniu pneumatiniu būdu valdomų įtaisų, jeigu jų pneumatinis vamzdynas įrengtas pagal gamintojo nurodymus, akustiniai parametrai turi būti tokie patys kaip elektriniu būdu valdomo garsinio įspėjamosios signalizacijos įtaiso (AAD).

2.1.11. Jei tai yra kelių tonų pavojaus signalą skleidžiantys įtaisai, iš kurių kiekvienas garsą skleidžiantis agregatas gali veikti nepriklausomai nuo kito, pirmiau nurodytos mažiausios vertės turi būti nustatytos tada, kai kiekvienas iš agregatų veikia pavieniui. Didžiausias bendras garso lygis neturi būti viršytas, jeigu visi sudedamieji agregatai veiktų vienu metu.

3. Patvarumo bandymai

3.1. Garsiniam įspėjamosios signalizacijos įtaisui (AAD) turi būti tiekiama vardinė elektros srovė, jungiamųjų laidų varža turi atitikti nurodytąją 2.1.3 ir 2.1.5 punktuose ir tas įtaisas turi būti įjungiamas 50 000 kartų, kaskart įjungiant sekundei, po kurios daroma keturių sekundžių pertrauka. Atliekant bandymą garsinis įspėjamosios signalizacijos įtaisas (AAD) turi būti ventiliuojamas oro srautu, kurio greitis maždaug 10 m/sek.

3.2. Jeigu bandymas atliekamas kameroje, kurioje, neatsiranda aidas, pastaroji turi būti pakankamai erdvi, kad per patvarumo bandymą įtaiso skleidžiama šiluma galėtų išsisklaidyti įprastu būdu.

3.3. Aplinkos temperatūra bandymo patalpoje turi būti nuo + 15 iki + 30 ° C.

3.4. Jeigu garsinį įspėjamosios signalizacijos įtaisą (AAD) įjungus pusę iš nustatyto kartų skaičiaus garso lygio charakteristikos, palyginti su

▼M1

buvusiomis iki bandymo, pasikeičia, tą įtaisą galima reguliuoti. Įtaisą įjungus nustatytą kartų skaičių ir, jei būtina, jį sureguliavus, tas įtaisas turi atitikti 2.1 punkte nustatytus reikalavimus.

3.5. Jei tai yra elektriniu pneumatiniu būdu valdomi įspėjamosios signalizacijos įtaisai, pastarąjį įjungus 10 000 kartų galima sutepti gamintojo rekomenduota alyva.

4. Tvirtinimo bandymai

4.1. Bandymai atliekami su dviem kiekvieno tipo pavyzdžiais, kuriuos patvirtinti pateikė gamintojas; su abiem pavyzdžiais atliekami visi bandymai ir tie pavyzdžiai turi atitikti šiame priedėlyje nustatytus techninius reikalavimus.