Tento dokument slúži čisto na potrebu dokumentácie a inštitúcie nenesú nijakú zodpovednosť za jeho obsah

►**B**

SMERNICA RADY

zo 17. decembra 1973

o aproximácii právnych predpisov členských štátov o zariadeniach na ochranu proti neoprávnenému použitiu motorových vozidiel

(74/61/EHS)

(UL L 38, 11.2.1974, str. 22)

Zmenené a doplnené:

		Úradný vestník		
		Č.	Strana	Dátum
►**M1**	Smernica Komisie 95/56/ES z 8. novembra 1995	L 286	1	29.11.1995
►**M2**	Smernica Rady 2006/96/ES z 20. novembra 2006	L 363	81	20.12.2006

Zmenené a doplnené:

►**A1**	Akt o podmienkach pristúpenia Českej republiky, Estónskej republiky, Cyperskej republiky, Lotyšskej republiky, Litovskej republiky, Maďarskej republiky, Maltskej republiky, Poľskej republiky, Slovinskej republiky a Slovenskej republiky a o úpravách zmlúv, na ktorých je založená Európska únia	L 236	33	23.9.2003

▼B

SMERNICA RADY

zo 17. decembra 1973

o aproximácii právnych predpisov členských štátov o zariadeniach na ochranu proti neoprávnenému použitiu motorových vozidiel

(74/61/EHS)

RADA EURÓPSKYCH SPOLOČENSTIEV,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho hospodárskeho spoločenstva a najmä na jej článok 100,

so zreteľom na návrh Komisie,

so zreteľom na stanovisko Zhromaždenia ([1]),

so zreteľom na stanovisko Hospodárskeho a sociálneho výboru ([2]),

keďže technické požiadavky, ktoré musia motorové vozidlá spĺňať vzhľadom na vnútroštátne zákony, sa medzi iným týkajú zariadenia k zabráneniu neoprávneného použitia takých vozidiel;

keďže sa tieto požiadavky navzájom medzi jednotlivými členskými štátmi líšia; keďže je preto potrebné, aby všetky členské štáty prijali tie isté požiadavky buď naviac k ich už existujúcim predpisom alebo miesto nich a to najmä na účely, aby bolo možné uplatniť typové schválenie pre každý typ vozidla postupom EHS, ktorý bol predmetom smernice Rady č. 70/156/EHS ([3]) zo 6. februára 1970 o aproximácii právnych predpisov členských štátov o typovom schválení motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel;

keďže vzhľadom na technické požiadavky je vhodné riadiť sa zásadne tými požiadavkami, ktoré boli prijaté Európskou hospodárskou komisiou v jej nariadení č. 18 ([4]) („Jednotné ustanovenia pre homologizáciu vozidiel z hľadiska ich ochrany proti neoprávnenému použitiu“), pripojenom k Dohode o prijatí jednotných podmienok pre homologáciu (overovanie zhodnosti) a o vzájomnom uznávaní homologácie výstroja a súčastí motorových vozidiel,

PRIJALA TÚTO SMERNICU:

Článok 1

Pre účely tejto smernice znamená „vozidlo“ akékoľvek motorové vozidlo určené na prevádzku na ceste ►M1 , kompletné alebo nekompletné ◄ s aspoň štyrmi kolesami a najvyššou konštrukčnou rýchlosťou presahujúcou 25 km/h s výnimkou ►M1 koľajových vozidiel, poľnohospodárskych a lesných traktorov a všetkých mobilných strojov. ◄

Článok 2

Žiadny členský štát nesmie odmietnuť udeliť EHS typové schválenie alebo národné schválenie typu vozidla z dôvodov týkajúcich sa zariadenia k zabráneniu jeho neoprávnenému použitiu, ak spĺňa požiadavky uvedené ►M1 v príslušných prílohách ◄.

([1]) Ú. v. ES C 112, 27.10.1972, s. 16.
([2]) Ú. v. ES C 60, 26.7.1973, s. 12.
([3]) Ú. v. ES L 42, 23.2.1970, s. 1.
([4]) EHK, Ženeva, E/ECE/324/– E/ECE/TRANS/505/Rev. Add. 17.

▼B

Článok 3

Žiadny členský štát nesmie odmietnuť registráciu alebo zakázať predaj, uvedenie do prevádzky alebo používanie vozidla z dôvodov týkajúcich sa zariadení k zabráneniu neoprávneného použitia, ak takéto zariadenie spĺňa požiadavky uvedené ►M1 v príslušných prílohách ◄.

Článok 4

Členský štát, ktorý udelil EHS typové schválenie, podnikne nevyhnutné opatrenia k zabezpečeniu svojej informovanosti o akejkoľvek modifikácii ktorejkoľvek časti alebo vlastnosti uvedenej v ►M1 príslušných príloh ◄. Príslušné orgány tohto členského štátu určia, či je potrebné vykonať nové testy modifikovaného typu vozidla a vypracovať nový protokol o teste. Kde tieto testy ukážu, že neboli splnené požiadavky tejto smernice, nesmie byť modifikácia schválená.

Článok 5

Úpravy potrebné pre prispôsobenie požiadaviek ►M1 príslušných príloh ◄ technickému pokroku sa prijmú podľa postupu, ktorý je uvedený v článku 13 smernice Rady zo 6. februára 1970 o aproximácii právnych predpisov členských štátov o typovom schválení motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel.

Článok 6

1. Členské štáty prijmú ustanovenia potrebné pre prispôsobenie sa tejto smernici v priebehu osemnástich mesiacov od jej oznámenia a informujú o tom ihneď Komisiu.

2. Členské štáty zabezpečia, aby sa znenie hlavných ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijmú v oblasti pôsobnosti tejto smernice, oznámilo Komisii.

Článok 7

Táto smernica je adresovaná členským štátom.

▼**M1**

ZOZNAM PRÍLOH

PRÍLOHA I: Správne opatrenia pre typové schvaľovanie… .....

Doplnok 1: Vzor osvedčenia o zhode….....

PRÍLOHA II: Informačné dokumenty….....

Doplnok 1: Informačný dokument typu vozidla….....

Doplnok 2: Informačný dokument typu imobilizéra… .....

Doplnok 3: Informačný dokument typu poplachového systému vozidla….....

PRÍLOHA III: Osvedčenia o EHS typovom schválení…

Doplnok 1: Osvedčenie o EHS typovom schválení vozidla….....

Doplnok 2: Osvedčenie o EHS typovom schválení imobilizér… .....

Doplnok 3: Osvedčenie o EHS typovom schválení poplachového systému vozidla… .....

PRÍLOHA IV: Rozsah platnosti, definície a požiadavky na zariadenia, ktoré bránia neoprávnenému použitiu….....

Doplnok 1: Testovací postup vyvolávajúci opotrebenie zariadení, ktoré bránia neoprávnenému použitiu pôsobiacich na riadenie…

Doplnok 2: Testovací postup zariadení, ktoré bránia neoprávnenému použitiu pôsobiacich na riadenie a využívajúcich zariadenie na obmedzenie krútiaceho momentu….....

PRÍLOHA V: Rozsah platnosti, definície a požiadavky na imobilizéry….....

Doplnok 1: Vzor montážneho osvedčenia… .....

PRÍLOHA VI: Rozsah platnosti, definície a požiadavky na vozidlové poplachové systémy… .....

Doplnok 1: Vzor montážneho osvedčenia… .....

Doplnok 2: Test systémov na ochranu priestoru pre cestujúcich….....

Doplnok 3: Špecifikácie pre mechanické kľúčové spínače….....

Doplnok 4: Technické predpisy pre zvukové poplachové zariadenia…

▼M1

PRÍLOHA I

ADMINISTRATÍVNE USTANOVENIA PRE TYPOVÉ SCHVAĽOVANIE

1. **Žiadosť o EHS typové schválenie vozidla**

1.1. Žiadosť o EHS typové schválenie vozidla podľa článku 3 ods. 4 smernice 70/156/EHS z hľadiska jeho zariadenia, ktoré bráni neoprávnenému použitiu, jeho imobilizéra a prípadne jeho poplachového systému predkladá výrobca.

1.2. Vzor informačného dokumentu je uvedený v prílohe II, dodatku 1.

1.3. Technickej organizácii zodpovednej za vykonávanie typových schvaľovacích testov sa musí predložiť:

1.3.1. Vozidlo zodpovedajúce typu vozidla, ktorý sa má schváliť.

1.3.2. Ak sú k dispozícii, osvedčenia o typovom schválení namontovaných imobilizérov/poplachových systémov.

2. **Žiadosť o EHS typové schválenie imobilizéra vozidla**

2.1. Žiadosť o EHS typové schválenie komponentu alebo samostatnej technickej jednotky podľa článku 3 ods. 4 smernice 70/156/EHS pre typ imobilizéra, predkladá výrobca.

2.2. Vzor informačného dokumentu je uvedený v prílohe II, dodatku 2.

2.3. Technickej organizácii zodpovednej za vykonávanie typových schvaľovacích testov sa musí predložiť:

2.3.1. Tri vzorky typu imobilizéra, ktorý má byť schválený so všetkými jeho komponentami. Každý z hlavných komponentov musí byť zreteľne a nezmazateľným spôsobom označený obchodným názvom alebo značkou žiadateľa a typovým názvom tohto komponentu.

2.3.2. Vozidlo(-á) vybavené imobilizérom, ktorého typ sa schvaľuje, vybrané žiadateľom po dohode s technickou organizáciou.

3. **Žiadosť o EHS typové schválenie poplachového systému vozidla**

3.1. Žiadosť o EHS typové schválenie komponentu alebo samostatnej technickej jednotky podľa článku 3 ods. 4 smernice 70/156/EHS pre typ poplachového systému, predkladá výrobca.

3.2. Vzor informačného dokumentu je uvedený v prílohe II, doplnku 3.

3.3. Technickej organizácii zodpovednej za vykonávanie typových schvaľovacích testov sa musí predložiť:

3.3.1. Tri vzorky typu poplachového systému, ktorý má byť schválený so všetkými jeho komponentmi. Každý z hlavných komponentov musí byť zreteľne a nezmazateľným spôsobom označený obchodným názvom alebo značkou žiadateľa a typovým názvom tohto komponentu.

3.3.2. Vozidlo(-á) vybavené poplachovým systémom, ktorého typ sa schvaľuje, vybrané žiadateľom po dohode s technickou organizáciou.

4. **Udelenie EHS typového schválenia**

4.1. Ak sú splnené príslušné požiadavky, udelí sa EHS typové schválenia podľa článku 4 ods. 3 a ods. 4 smernice 70/156/EHS.

4.2. Vzor osvedčenia o EHS typovom schválení je uvedený v:

— prílohe III, doplnku 1 pre žiadosti uvedené v bode 1.1,

— prílohe III, doplnku 2 pre žiadosti uvedené v bode 2.1,

— prílohe III, doplnku 3 pre žiadosti uvedené v bode 3.1.

4.3. Každému schvaľovanému typu vozidla, imobilizéra alebo typu poplachového systému sa pridelí schvaľovacie číslo v súlade s prílohou VII k smernici 70/156/EHS. Ten istý členský štát nesmie prideliť rovnaké číslo inému typu vozidla, imobilizéra alebo poplachového systému.

▼M1

5. **EHS typová schvaľovacia značka**

5.1. Každé vozidlo, poplachový systém a každý imobilizér, zhodný s typom schváleným podľa tejto smernice, sa označí značkou EHS typového schválenia. Táto značka sa skladá z:

5.1.1. obdĺžnika obklopujúceho malé písmeno „e“, za ktorým nasleduje rozlišovacie číslo štátu, ktorý udelil typové schválenie:

— „1“ Nemecko

— „2“ Francúzsko

— „3“ Taliansko

— „4“ Holandsko

— „5“ Švédsko

— „6“ Belgicko

▼A1

— „7“ pre Maďarsko

— „8“ pre Českú republiku

▼M1

— „9“ Španielsko

— „11“ Spojené kráľovstvo

— „12“ Rakúsko

— „13“ Luxembursko

— „17“ Fínsko

— „18“ Dánsko

▼M2

— „19“ pre Rumunsko

▼A1

— „20“ pre Poľsko

▼M1

— „21“ Portugalsko

— „23“ Grécko

▼A1

— „26“ pre Slovinsko

— „27“ pre Slovensko

— „29“ pre Estónsko

— „32“ pre Lotyšsko

▼M2

— „34“ pre Bulharsko

▼A1

— „36“ pre Litvu

— „CY“ pre Cyprus

▼M1

— „IRL“ Írsko

▼A1

— „MT“ pre Maltu

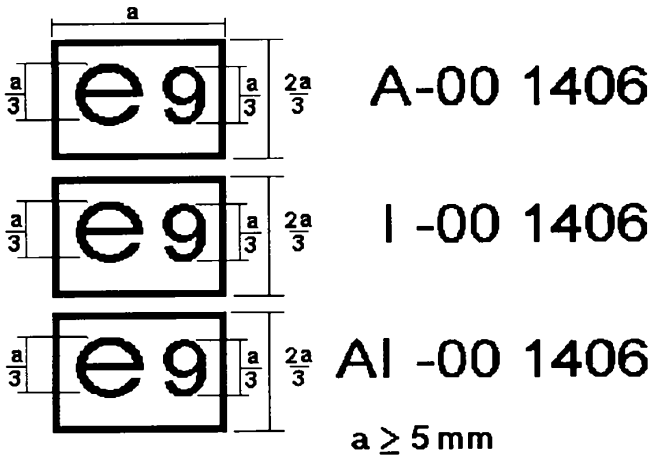
▼M1

5.1.2. „základného schvaľovacieho čísla“, v blízkosti obdĺžnika, ktoré je uvedené v časti 4 typového schvaľovacieho čísla uvedeného v prílohe VII k smernici 70/156/EHS, za ktorým nasledujú dve číslice indikujúce poradové číslo pridelené najnovšej väčšej technickej úprave smernice 74/61/EHS k dátumu, kedy bolo EHS typové schválenie udelené. V tejto smernici je poradové číslo 00;

5.1.3. doplnkového symbolu „A“ alebo „I“ alebo „AI“ indikujúceho, že komponent alebo samostatná technická jednotka je poplachovým systémom vozidla alebo imobilizérom alebo kombináciou oboch.

▼M1

5.2. Príklady značiek EHS typového schválenia sú uvedené nižšie ([1]):



5.3. Alternatívou k schvaľovacej značke popísanej v bodoch 5.1 a 5.2 môže byť osvedčenie o zhode vydané pre každý poplachový systém vozidla ponúkaný na predaj.

Keď výrobca vozidlového poplachového systému dodá výrobcovi vozidla schválený ale neoznačený vozidlový poplachový systém k montáži ako pôvodné vybavenie modelu vozidla alebo modelov vozidla, výrobca vozidlového poplachového systému poskytne výrobcovi vozidla dostatočný počet kópií osvedčenia o zhode, aby mohol získať schválenie vozidla podľa časti II prílohy VI k tejto smernici.

Ak je vozidlový poplachový systém vyrobený zo samostatných komponentov, jeho hlavný(-é) komponent(-y) sa označia referenčnou značkou a osvedčenie o zhode má obsahovať zoznam týchto referenčných značiek.

Vzor osvedčenia o zhode je uvedený v doplnku 1 k tejto prílohe.

6. **Modifikácia typu a zmeny a doplnky k schváleniam**

6.1. V prípade modifikácií typu vozidla, imobilizéra alebo vozidlového poplachového systému schváleného podľa tejto smernice, platia ustanovenia článku 5 smernice 70/156/EHS.

7. **Zhoda výroby**

7.1. Opatrenia na zabezpečenie zhody výroby sa prijmú v súlade s ustanoveniami stanovenými v článku 10 smernice 70/156/EHS.

([1]) Vyššie uvedená značka EHS typového schválenia pripevnená k poplachovému systému vozidla alebo k imobilizéru znázorňuje, že poplachový systém (A) alebo imobilizér (I) alebo poplachový systém v spojení s imobilizérom (AI), boli schválené v Španielsku (e 9), pod základným schváleným číslom 1406. Prvé dve číslice (00) indikujú, že schválenie bolo udelené podľa tejto smernice.

▼**M1**

Doplnok 1

Vzor osvedčenia o zhode

Ja, podpísaný ……., potvrdzujem, že nižšie popísaný vozidlový poplachový systém:
(priezvisko a meno)

Značka:

Typ:

sa úplne zhoduje s typom schváleným v …… dňa ……
(miesto schválenia) (dátum)

podľa popisu v osvedčení o EHS typovom schválení, ktoré má schvaľovacie číslo ……

Identifikácia hlavného(-ých) komponentu(-ov):

Komponent:	……	Označenie:	……
	……		……
	……		……
Vydané v:	……	dňa:	……

Úplná adresa a pečiatka výrobcu:

Podpis: ……
(uviesť funkciu)

▼M1

PRÍLOHA II

INFORMAČNÉ DOKUMENTY

Doplnok 1

Informačný dokument č…

v súlade s prílohou I k smernici Rady 70/156/EHS, ktorá sa týka EHS typového schválenia typu vozidla z hľadiska zariadení, ktoré bránia neoprávnenému použitiu ([1])

(smernica 74/61/EHS, naposledy zmenená a doplnená smernicou…/…/ES)

Nasledujúce informácie sa musia poskytnúť v troch vyhotoveniach a musia zahŕňať súpis obsahu. Akékoľvek nákresy musia byť dodané vo vhodnom merítku na formáte A4 alebo musia byť na tento formát zložené a musia byť dostatočne podrobné. Prípadné fotografie musia byť dostatočne podrobné.

Ak systémy, komponenty alebo technické jednotky majú elektronicky riadené funkcie, musia sa poskytnúť informácie týkajúce sa ich vlastností.

0. **Všeobecne**

0.1. Značka (obchodný názov výrobcu):

0.2. Typ a všeobecné obchodné značenie(-a):

0.3. Prostriedky identifikácie typu, ak sú na vozidle vyznačené b):

0.3.1. Umiestnenie týchto označení:

0.4. Kategória vozidla c):

0.5. Meno a adresa výrobcu:

0.8. Adresa(-y) montážneho(-ych) závodu(-ov):

1. **Všeobecné konštrukčné charakteristiky vozidla**

1.1. Fotografie a/alebo nákresy zodpovedajúceho vozidla:

12. **Rôzne**

12.2. Zariadenie, ktoré bráni neoprávnenému použitiu vozidla

12.2.1. Ochranné zariadenie

12.2.1.1. Podrobný popis typu vozidla z hľadiska usporiadania a konštrukcie ovládacieho zariadenia alebo jednotky, na ktoré ochranné zariadenie pôsobí:

12.2.1.2. Nákres ochranného zariadenia a jeho montáže na vozidlo:

12.2.1.3. Technický popis zariadenia:

12.2.1.4. Podrobnosti o použitej zámkovej kombinácii:

12.2.1.5. Imobilizér vozidla

12.2.1.5.1. Prípadné typové schvaľovacie číslo:

12.2.1.5.2. U imobilizérov, ktoré nie sú ešte schválené:

12.2.1.5.2.1. Podrobný technický popis vozidlového imobilizéra a opatrenia proti neúmyselnému uvedeniu do činnosti:

([1]) Číslovanie bodov a poznámok pod čiarou použité v tomto informačnom dokumente, zodpovedá číslovaniu prílohy I k smernici 70/156/EHS. Body, ktoré sa netýkajú tejto smernice, sú vynechané.

▼**M1**

12.2.1.5.2.2. Systém(-y) na ktorý(-é) vozidlový imobilizér pôsobí:

12.2.1.5.2.3. Prípadne počet účinných vzájomne zameniteľných kódov:

12.2.2. Poplachový systém, ak je

12.2.2.1. Prípadné typové schvaľovacie číslo:

12.2.2.2. U poplachových systémov, ktoré nie sú ešte schválené:

12.2.2.2.1. Podrobný popis poplachového systému a častí vozidla spojených s inštalovaným poplachovým systémom:

12.2.2.2.2. Zoznam hlavných komponentov, ktoré tvoria poplachový systém.

▼M1

Doplnok 2

Informačný dokument č…

týkajúci sa EHS typového schválenia vozidlového imobilizéra ako komponentu alebo samostatnej technickej jednotky

(smernica 74/61/EHS, naposledy zmenená a doplnená smernicou…/…/ES)

Nasledujúce informácie sa musia poskytnúť v troch vyhotoveniach a musia zahŕňať súpis obsahu. Akékoľvek nákresy musia byť dodané vo vhodnom merítku na formáte A4 alebo musia byť na tento formát zložené a musia byť dostatočne podrobné. Prípadné fotografie musia byť dostatočne podrobné.

Ak systémy, komponenty alebo samostatné technické jednotky majú elektronicky riadené funkcie, musia sa poskytnúť informácie týkajúce sa ich vlastností.

0. **Všeobecne**

0.1. Značka (obchodný názov výrobcu):

0.2. Typ a všeobecné obchodné označenie(-a):

0.5. Meno a adresa výrobcu:

0.7. V prípade komponentov a samostatných technických jednotiek, umiestnenie a spôsob pripevnenia značky EHS typového schválenia:

0.8. Adresa(-y) montážneho(-ych) závodu(-ov):

1. **Popis zariadenia**

1.1. Podrobný technický popis zariadenia vrátane, *inter alia*, opatrenia proti neúmyselnému uvedeniu do činnosti:

1.2. Systémy vozidla na ktoré zariadenie pôsobí:

1.3. Metóda nastavenia/odstavenia zariadenia:

1.4. Prípadne počet účinných vzájomne zameniteľných kódov:

1.5. Zoznam hlavných komponentov, ktoré tvoria zariadenie, prípadne ich referenčné značky.

2. **Nákresy**

2.1. Nákresy hlavných komponentov zariadenia (nákresy musia obsahovať priestor určený pre značku EHS typového schválenia prípadne referenčnú značku):

3. **Pokyny**

3.1. Zoznam vozidiel, na ktorých môže byť zariadenie montované:

3.2. Popis spôsobu montáže ilustrovaný fotografiami a/alebo nákresmi:

3.3. Pokyny na používanie:

3.4. Pokyny na údržbu, ak sú:

▼M1

Doplnok 3

Informačný dokument č…

týkajúci sa EHS typového schválenia vozidlového poplachového systému ako komponentu alebo samostatnej technickej jednotky

(smernica 74/61/EHS, naposledy zmenená a doplnená smernicou…/…/ES)

Nasledujúce informácie sa musia poskytnúť v troch vyhotoveniach a musia zahŕňať súpis obsahu. Akékoľvek nákresy musia byť dodané vo vhodnom merítku na formáte A4 alebo musia byť na tento formát zložené a musia byť dostatočne podrobné. Prípadné fotografie musia byť dostatočne podrobné.

Ak systémy, komponenty alebo samostatné technické jednotky majú elektronicky riadené funkcie, musia sa poskytnúť informácie týkajúce sa ich vlastností.

0. **Všeobecne**

0.1. Značka (obchodný názov výrobcu):

0.2. Typ a všeobecné obchodné označenie(-a):

0.5. Meno a adresa výrobcu:

0.7. V prípade komponentov a samostatných technických jednotiek, umiestnenie a spôsob pripevnenia značky EHS typového schválenia:

0.8. Adresa(-y) montážneho(-ych) závodu(-ov):

1. **Popis zariadenia**

1.1. Podrobný technický popis zariadenia vrátane, *inter alia*, opatrení proti falošnému poplachu:

1.2. Rozsah ochrany, ktorý zariadenie ponúka:

1.3. Metóda nastavenia/odstavenia zariadenia:

1.4. Prípadne počet účinných vzájomne zameniteľných kódov:

1.5. Zoznam hlavných komponentov, ktoré tvoria poplachový systém.

2. **Nákresy**

2.1. Nákresy hlavných komponentov zariadenia (nákresy musia obsahovať priestor určený pre značku EHS typového schválenia prípadne referenčnú značku):

3. **Pokyny**

3.1. Zoznam vozidiel, na ktorých môže byť zariadenie montované:

3.2. Popis spôsobu montáže ilustrovaný fotografiami a/alebo nákresmi:

3.3. Pokyny na používanie:

3.4. Pokyny na údržbu, ak sú:

▼M1

PRÍLOHA III

OSVEDČENIE O EHS TYPOVOM SCHVÁLENÍ

Doplnok 1

VZOR

(maximálny formát: A4 (210 x 297 mm))

OSVEDČENIE O EHS TYPOVOM SCHVÁLENÍ

Pečiatka orgánu

Oznámenie týkajúce sa:

– typového schválenia ([1])

– rozšírenia typového schválenia ([1])

– odmietnutia typového schválenia ([1])

– odobratia typového schválenia ([1])

typu vozidla/komponentu/samostatnej technickej jednotky ([1]), vzhľadom na smernicu…/…/ES, naposledy zmenenú a doplnenú smernicou…/…/ES.

Číslo typového schválenia:

Dôvod pre rozšírenie:

ČASŤ I

0.1. Značka (obchodný názov výrobcu):

0.2. Typ a všeobecné obchodné označenie(-ia):

0.3. Prostriedky identifikácie typu, ak sú vyznačené na vozidle/komponente/samostatnej technickej jednotke ([1]) ([2]):

0.3.1. Umiestnenie tohto označenia:

0.4. Kategória vozidla ([3]):

0.5. Názov a adresa výrobcu:

0.7. V prípade komponentov a samostatných technických jednotiek, umiestnenie a spôsob pripevnenia značky EHS typového schválenia:

0.8. Adresa(-y) montážneho(-ych) závodu(-ov):

ČASŤ II

1. Doplnkové informácie (ak sú): pozri dodatok

2. Technická organizácia zodpovedná za vykonávanie testov:

3. Dátum výkazu o teste:

4. Číslo výkazu o teste:

5. Pripomienky (ak existujú): pozri dodatok

6. Miesto:

7. Dátum:

8. Podpis:

9. Je pripojený register informačného súboru uloženého u schvaľovacieho orgánu, ktorý môže byť na požiadanie poskytnutý.

([1]) Nehodiace sa prečiarknuť.

([2]) Ak obsahuje prostriedok pre identifikáciu typu znaky, ktoré sa netýkajú popisu vozidla, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky podľa tohto osvedčenia o typovom schválení, takéto znaky sa znázornia v dokumentácii symbolom: „?“ (napr. ABC??123??).

([3]) Ako je definovaná v prílohe II A k smernici 70/156/EHS.

▼**M1**

Dodatok k osvedčeniu o EHS typovom schválení č. ...

týkajúci sa typového schválenia vozidla vzhľadom na smernicu 74/61/EHS, naposledy zmenenú a doplnenú smernicou…/…/ES

1. Doplnkové informácie

1.1. Stručný popis zariadenia(-í), ktoré bráni(-ia) neoprávnenému použitiu a častí vozidla, na ktoré pôsobí(-ia):

1.2. Stručný popis imobilizéra:

1.3. Stručný popis poplachového systému, ak je, vrátane menovitého napätia ([1]):

5. Poznámky

([1]) Uvedie sa len pre vozidlové poplachové systémy (VAS) používané vo vozidlách, ktorých menovité napätie nie je 12 voltov.

▼M1

Doplnok 2

VZOR

(maximálny formát: A4 (210 x 297 mm))

OSVEDČENIE O EHS TYPOVOM SCHVÁLENÍ

Pečiatka orgánu

Oznámenie týkajúce sa:

— typového schválenia ([1])

— rozšírenia typového schválenia ([1])

— odmietnutia typového schválenia ([1])

— odobratia typového schválenia ([1])

typu vozidla/komponentu/samostatnej technickej jednotky ([1]), vzhľadom na smernicu …/…/ES, naposledy zmenenú a doplnenú smernicou …/…/ES.

Číslo typového schválenia:

Dôvod pre rozšírenie:

ČASŤ I

0.1. Značka (obchodný názov výrobcu):

0.2. Typ a všeobecné obchodné označenie(-ia):

0.3. Prostriedky identifikácie typu, ak sú vyznačené na vozidle/komponente/samostatnej technickej jednotke ([1]) ([2]):

0.3.1. Umiestnenie tohto označenia:

0.4. Kategória vozidla ([3]):

0.5. Názov a adresa výrobcu:

0.7. V prípade komponentov a samostatných technických jednotiek, umiestnenie a spôsob pripevnenia značky EHS typového schválenia:

0.8. Adresa(-y) montážneho(-ych) závodu(-ov):

ČASŤ II

1. Doplnkové informácie (ak sú): pozri dodatok

2. Technická organizácia zodpovedná za vykonávanie testov:

3. Dátum výkazu o teste:

4. Číslo výkazu o teste:

5. Pripomienky (ak existujú): pozri dodatok

6. Miesto:

7. Dátum:

8. Podpis:

9. Je pripojený register informačného súboru uloženého u schvaľovacieho orgánu, ktorý môže byť na požiadanie poskytnutý.

([1]) Nehodiace sa prečiarknuť.

([2]) Ak obsahuje prostriedok pre identifikáciu typu znaky, ktoré sa netýkajú popisu vozidla, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky podľa tohto osvedčenia o typovom schválení, takéto znaky sa znázornia v dokumentácii symbolom: „?“ (napr. ABC??123??).

([3]) Ako je definovaná v prílohe II A k smernici 70/156/EHS.

▼**M1**

Dodatok k osvedčeniu o EHS typovom schválení č. ...

týkajúci sa typového schválenia vozidlového imobilizéra ako samostatnej technickej jednotky, vzhľadom na smernicu 74/61/EHS, naposledy zmenenú a doplnenú smernicou …/…/ES

1. Doplnkové informácie

1.1. Obchodný názov alebo značka imobilizéra:

1.2. Typ imobilizéra:

1.3. Stručný popis imobilizéra:

1.4. Zoznam vozidiel, na ktorých môže byť imobilizér namontovaný:

1.5. Typy vozidla, na ktorom bol imobilizér testovaný:

1.6. Zoznam hlavných komponentov, primerane identifikovaných, ktoré tvoria imobilizér:

5. Poznámky

▼M1

Doplnok 3

VZOR

(maximálny formát: A4 (210 x 297 mm))

OSVEDČENIE O EHS TYPOVOM SCHVÁLENÍ

Pečiatka orgánu

Oznámenie týkajúce sa:

— typového schválenia ([1])

— rozšírenia typového schválenia ([1])

— odmietnutia typového schválenia ([1])

— odobratia typového schválenia ([1])

typu vozidla/komponentu/samostatnej technickej jednotky ([1]), vzhľadom na smernicu …/…/ES, naposledy zmenenú a doplnenú smernicou …/…/ES.

Číslo typového schválenia:

Dôvod pre rozšírenie:

ČASŤ I

0.1. Značka (obchodný názov výrobcu):

0.2. Typ a všeobecné obchodné označenie(-ia):

0.3. Prostriedky identifikácie typu, ak sú vyznačené na vozidle/komponente/samostatnej technickej jednotke ([1]) ([2]):

0.3.1. Umiestnenie tohto označenia:

0.4. Kategória vozidla ([3]):

0.5. Názov a adresa výrobcu:

0.7. V prípade komponentov a samostatných technických jednotiek, umiestnenie a spôsob pripevnenia značky EHS typového schválenia:

0.8. Adresa(-y) montážneho(-ých) závodu(-ov):

ČASŤ II

1. Doplnkové informácie (ak sú použiteľné): pozri dodatok

2. Technická organizácia zodpovedná za vykonávanie testov:

3. Dátum protokolu o teste:

4. Číslo protokolu o teste:

5. Pripomienky (ak existujú): pozri dodatok

6. Miesto:

7. Dátum:

8. Podpis:

9. Je pripojený register informačného súboru uloženého u schvaľovacieho orgánu, ktorý môže byť na požiadanie poskytnutý.

([1]) Nehodiace sa prečiarknuť.

([2]) Ak obsahuje prostriedok pre identifikáciu typu znaky, ktoré sa netýkajú popisu vozidla, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky podľa tohto osvedčenia o typovom schválení, takéto znaky sa znázornia v dokumentácii symbolom: „?“ (napr. ABC??123??).

([3]) Ako je definovaná v prílohe II A k smernici 70/156/EHS.

▼**M1**

Dodatok k osvedčeniu o EHS typovom schválení č. ...

týkajúci sa typového schválenia vozidlového poplachového systému ako samostatnej technickej jednotky, vzhľadom na smernicu 74/61/EHS, naposledy zmenenú a doplnenú smernicou …/…/ES

1. Doplnkové informácie

1.1. Obchodný názov alebo značka poplachového systému:

1.2. Typ poplachového systému:

1.3. Stručný popis poplachového systému:

1.4. Zoznam vozidiel, na ktorých môže byť poplachový systém namontovaný:

1.5. Typy vozidla, na ktorom bol poplachový systém testovaný:

1.6. Zoznam hlavných komponentov, primerane identifikovaných, tvoriacich poplachový systém:

5. Poznámky

▼M1

PRÍLOHA IV

ROZSAH PLATNOSTI A POŽIADAVKY NA ZARIADENIE, KTORÉ BRÁNI NEOPRÁVNENÉMU POUŽITIU

1. **Rozsah platnosti**

1.1. Všetky vozidlá kategórie M1 a N1 – definované v prílohe II A k smernici 70/156/EHS – musia byť vybavené zariadením, ktoré bráni neoprávnenému použitiu a ktoré spĺňa požiadavky uvedené v bodoch 3 a 4.

1.2. Montáž tohto zariadenia na vozidlá iných kategórií je nepovinná, ale akékoľvek takéto namontované zariadenie musí vyhovovať ustanoveniam tejto prílohy.

2. **Definície**

Na účely tejto prílohy:

2.1. *„typ vozidla“* znamená kategóriu motorových vozidiel, ktorá sa navzájom nelíši v takých zásadných aspektoch ako sú:

2.1.1. označenie typu vozidla výrobcom;

2.1.2. usporiadanie a konštrukcia komponentu alebo komponentov vozidla, na ktorý(-é) zariadenie, ktoré bráni neoprávnenému použitiu pôsobí;

2.1.3. typ zariadenia, ktoré bráni neoprávnenému použitiu;

2.2. *„zariadenie, ktoré bráni neoprávnenému použitiu“* znamená systém určený k zabráneniu neoprávneného bežného uvedenia motora alebo iného zdroja hlavnej motorickej sily vozidla do prevádzky v kombinácii najmenej s jedným systémom, ktorý:

— zamkne riadenie;

— zamkne prevodový systém alebo

— zamkne ovládanie radenia prevodových stupňov;

2.3. *„riadenie“* znamená riadiace ovládanie, stĺpik riadenia a jeho prídavné kryty, hriadeľ volantu, prevodku riadenia a všetky ostatné komponenty priamo ovplyvňujúce účinnosť zariadenia, ktoré bráni neoprávnenému použitiu;

2.4. *„kombinácia“* znamená jeden zo zvlášť pripravených a zostavených variantov systému zamykania, ktorý po správnom uvedení do činnosti umožňuje prevádzku systému zamykania;

2.5. *„kľúč“* znamená akékoľvek zariadenie konštruované a vyrobené tak, aby zabezpečilo činnosť systému zamykania, ktorý je konštruovaný a vyrobený tak, aby sa dal ovládať len týmto zariadením;

2.6. *„premenlivý kód“* znamená elektronický kód, ktorý sa skladá z niekoľkých prvkov, kombinácia ktorých sa náhodne mení po každej činnosti prevodovej jednotky.

3. **Všeobecné špecifikácie**

3.1. Zariadenie, ktoré bráni neoprávnenému použitiu musí byť konštruované tak, aby muselo byť vyradené z činnosti, aby sa umožnilo:

3.1.1. spustenie motora normálnym spôsobom a

3.1.2. riadenie, pohon alebo pohyb vozidla vpred jeho vlastnou silou.

3.2. Požiadavky bodu 3.1 sa majú splniť použitím jediného kľúča.

3.3. S výnimkou prípadu uvedeného v bode 4.1.5, systém, ktorý sa spúšťa do prevádzky po zasunutí kľúča do zámku nesmie umožniť úplné vytiahnutie kľúča zo zámku skôr, ako je zariadenie, ktoré bráni neoprávnenému použitiu, uvedené v bode 3.1, uvedené do činnosti alebo je nastavené.

3.4. Zariadenie, ktoré bráni neoprávnenému použitiu, uvedené v bode 3.1, a komponenty vozidla prostredníctvom ktorých pracuje, má byť konštruované tak, aby sa nemohlo rýchlo a bez toho, že to vzbudí pozornosť, otvoriť, znefunkčniť alebo zničiť, napr. použitím lacných

▼M1

nástrojov, ktoré je možné ľahko ukryť, zariadenia alebo výrobkov bežne dostupných širokej verejnosti.

3.5. Zariadenie, ktoré bráni neoprávnenému použitiu má byť namontované na vozidlo ako časť pôvodného vybavenia (t. j. zariadenie montované výrobcom vozidla pred prvým maloobchodným predajom). Má byť namontované tak, aby v uzamknutej polohe mohlo byť, i po odstránení krytu, odmontované len špeciálnymi nástrojmi. Ak by bolo možné znefunkčniť zariadenie, ktoré bráni neoprávnenému použitiu odstránením skrutiek, tieto skrutky sa, pokiaľ nejde o neodmontovateľné skrutky, chránia časťami blokovaného ochranného zariadenia.

3.6. Mechanické systémy zamykania majú umožniť aspoň 1 000 rôznych kombinácií kľúča alebo počet, ktorý sa rovná celkovému počtu ročne vyrábaných vozidiel, ak je tento počet menší než 1 000. U vozidiel jedného typu môže predstavovať frekvencia výskytu každej kombinácie asi jedna na 1 000.

3.7. Elektrické/elektronické systémy zamykania, napr. diaľkovo ovládané, majú umožňovať aspoň 50 000 variantov a majú zahŕňať nastaviteľné kódy a/alebo mať minimálnu prehľadávaciu dobu 10 dní, napr. maximálne 5 000 variantov za 24 hodín pre minimálne 50 000 variantov.

3.8. Kód kľúča a zámky nesmie byť viditeľný.

3.9. Zámka má byť konštruovaná, vyrobená a namontovaná tak, aby otáčanie vložkou zámky, keď je v zámka v uzamknutej polohe, nebolo možné menším krútiacim momentom než 2,45 Nm, bez použitia príslušného kľúča;

3.9.1. u vložiek zámok s kolíkovými páčkami nebudú vedľa seba umiestnené viac než 2 zhodné páčky pôsobiace rovnakým smerom a v zámke nebude viac než 60 % zhodných páčok;

3.9.2. u vložiek valcov s doštičkovými páčkami, nebudú vedľa seba umiestnené viac než 2 zhodné páčky pôsobiace rovnakým smerom a v zámke nebude viac než 50 % zhodných páčok.

3.10. Zariadenia, ktoré bráni neoprávnenému použitiu majú byť také, aby bolo počas chodu motora vylúčené každé riziko náhodného blokovania, najmä v prípade blokovania, ktoré môže ohroziť bezpečnosť.

3.10.1. Nebude možné uviesť do činnosti zariadenia, ktoré bránia neoprávnenému použitiu bez predchádzajúceho nastavenia ovládačov motora do polohy zastavenia a potom vykonania činnosti, ktorá nie je neprerušeným pokračovaním zastavenia motora.

3.10.2. V prípade zariadení, ktoré bránia neoprávnenému použitiu u ktorých sa uvedenie do činnosti vykoná vytiahnutím kľúča, je nevyhnutné pre jeho uvedenie do činnosti buď vysunúť kľúč najmenej o 2 mm, alebo použiť špeciálnu funkciu, ktorá zabraňuje náhodnému odstráneniu alebo čiastočnému vytiahnutiu kľúča.

3.11. Podpora výkonu sa môže použiť len pre zablokovanie a/alebo odblokovanie zariadenia, ktoré bráni neoprávnenému použitiu. Zariadenie má byť udržiavané v pracovnej polohe akýmikoľvek vhodnými prostriedkami, ktoré nepotrebujú dodávku energie.

3.12. Nebude možné uviesť motor vozidla do chodu normálnymi prostriedkami, pokiaľ nebolo zariadenie, ktoré bráni neoprávnenému použitiu vyradené z činnosti.

3.13. Zariadenia, ktoré bránia neoprávnenému použitiu, u ktorých dochádza k zabráneniu uvoľnenia bŕzd vozidla, nie sú prípustné.

3.14. Ak je zariadenie, ktoré bráni neoprávnenému použitiu vybavené varovným zariadením pre vodiča, má sa toto zariadenie uviesť do činnosti otvorením bočných dverí na strane vodiča, pokiaľ nebolo zariadenie už uvedené do činnosti a kľúč nebol vytiahnutý.

4. **Zvláštne špecifikácie**

Okrem všeobecných špecifikácii uvedených v bode 3, má zariadenie, ktoré bráni neoprávnenému použitiu vyhovovať nižšie uvedeným zvláštnym podmienkam.

4.1. Zariadenia, ktoré bránia neoprávnenému použitiu pôsobiace na riadenie

▼M1

4.1.1. Zariadenie, ktoré bráni neoprávnenému použitiu pôsobiace na riadenie má zabezpečiť, aby bolo riadenie neúčinné. Predtým než sa môže spustiť motor, musí sa obnoviť normálna činnosť riadenia.

4.1.2. Keď je zariadenie, ktoré bráni neoprávnenému použitiu nastavené na prevádzku, nesmie byť možné zabrániť zariadeniu v jeho prevádzke.

4.1.3. Zariadenie, ktoré bráni neoprávnenému použitiu musí naďalej spĺňať požiadavky bodov 3.10, 4.1.1. 4.1.2 a 4.1.4 aj po absolvovaní 2 500 cyklov zamykania v každom smere, ktoré sú súčasťou testu opotrebovania špecifikovaného v doplnku 1.

4.1.4. V činnej polohe má byť zariadenie zabraňujúce neoprávnenému použitiu, spĺňať jedno z nasledujúcich kritérií:

4.1.4.1. Má byť dostatočne pevné, aby pri statických podmienkach a bez poškodenia mechanizmu riadenia, ktoré by mohlo ohroziť bezpečnosť, vydržalo pôsobenie krútiaceho momentu aspoň 300 Nm okolo osi hriadeľa volantu v oboch smeroch.

4.1.4.2. Má mať zabudovaný mechanizmus určený na sklz alebo posuv, aby zariadenie odolávalo nepretržite alebo prerušovane pôsobeniu krútiaceho momentu aspoň 100 Nm. Systém zamykania musí vydržať pôsobeniu tohto krútiaceho momentu aj po teste špecifikovanom v doplnku 2.

4.1.4.3. Má mať zabudovaný mechanizmus určený na to, aby sa volant voľne otáčal na blokovanom hriadeli volantu. Mechanizmus blokovania má byť dostatočne pevný, aby za statických podmienok, vydržal pôsobenie krútiaceho momentu aspoň 200 Nm okolo osi hriadeľa volantu v oboch smeroch.

4.1.5. Ak je možné zo zariadenia, ktoré bráni neoprávnenému použitiu, vybrať kľúč v inej polohe, než v ktorej je riadenie zamknuté, má byť konštruované tak, aby úkon potrebný na dosiahnutie tejto polohy a na vytiahnutie kľúča nemohol byť vykonaný neúmyselne.

4.1.6. Ak komponent zlyhá tak, že nemôžu byť aplikované požiadavky týkajúce sa krútiacich momentov špecifikované v bodoch 4.1.4.1, 4.1.4.2 a 4.1.4.3, hoci riadiaci mechanizmus ostáva zablokovaný, systém spĺňa požiadavky.

4.2. Zariadenia pôsobiace na prevod.

4.2.1. Zariadenie, ktoré bráni neoprávnenému použitiu pôsobiace na prevod má zabrániť otáčaniu hnacích kolies vozidla.

4.2.2. Keď je zariadenie, ktoré bráni neoprávnenému použitiu nastavené na prevádzku, nesmie byť možné zabrániť mu v jeho fungovaní.

4.2.3. Nesmie byť možné, aby bol prevod neúmyselne zablokovaný, ak je kľúč v zámke zariadenia, ktoré bráni neoprávnenému použitiu, i keď bolo uvedené do činnosti alebo bolo nastavené zariadenie, ktoré bráni spusteniu motora.

4.2.4. Zariadenie, ktoré bráni neoprávnenému použitiu má byť konštruované a vyrobené tak, aby zostalo celkom účinné i po určitom stupni opotrebenia následkom 2 500 cyklov zamykania v každom smere.

4.2.5. Keď je možné zo zariadenia, ktoré bráni neoprávnenému použitiu vybrať kľúč v inej polohe, než v ktorej je prevod zamknutý, má byť konštruované tak, aby úkon potrebný na dosiahnutie tejto polohy a na vytiahnutie kľúča, nemohol byť vykonaný neúmyselne.

4.2.6. Zariadenie, ktoré bráni neoprávnenému použitiu má byť dostatočne pevné, aby v obidvoch smeroch a pri statických podmienkach vydržalo, bez poškodenia, ktoré by mohlo ohroziť bezpečnosť, pôsobenie krútiaceho momentu o 50 % väčšieho než je maximálny moment, ktorý môže bežne na prevodové ústrojenstvo pôsobiť. Pri stanovení úrovne tohto testovacieho momentu je treba brať do úvahy nie maximálny moment motora ale maximálny moment, ktorý môže byť prenášaný spojkou alebo automatickou prevodovkou.

4.3. Zariadenia, ktoré bránia neoprávnenému použitiu pôsobiace na ovládanie radenia

4.3.1. Zariadenie, ktoré bráni neoprávnenému použitiu pôsobiace na ovládanie radenia, musí byť schopné zabrániť každému radeniu prevodového stupňa.

▼M1

4.3.2. V prípade ručne ovládaných prevodoviek musí byť možné blokovať radiacu páku len v polohe spätného chodu; naviac je prípustné blokovanie radenia v neutrálnej polohe.

4.3.3. V prípade automatických prevodoviek, ktoré majú aj polohu „parkovanie“ musí byť možné blokovať mechanizmus iba v tejto polohe; naviac je prípustné blokovanie v neutrálnej polohe a/alebo v polohe spätného chodu.

4.3.4. V prípade automatických prevodoviek bez polohy „parkovanie“, musí byť možné blokovať mechanizmus len v nasledujúcich polohách: neutrál a/alebo spätný chod.

4.3.5. Zariadenie, ktoré bráni neoprávnenému použitiu má byť konštruované a vyrobené tak, aby zostalo celkom účinné aj po určitom stupni opotrebenia následkom 2 500 cyklov zamykania v každom smere.

5. **Elektromechanické a elektronické zariadenia, ktoré bránia neoprávnenému použitiu**

Elektromechanické a elektronické zariadenia, ktoré bránia neoprávnenému použitiu, ak sú namontované, majú spĺňať požiadavky bodov 3 a 4, a požiadavky bodu 5 prílohy V, *mutatis mutandis*.

▼M1

Doplnok 1

Testovací postup vyvolávajúci opotrebenie zariadení, ktoré bránia neoprávnenému použitiu pôsobiacich na riadenie

1. **Testovacie vybavenie**

1.1. Testovacie vybavenie sa skladá z:

1.1.1. upínadla vhodného na pripevnenie vzorky riadenia skompletizovanej zariadením, ktoré bráni neoprávnenému použitiu, ako to definuje bod 2.3 prílohy IV;

1.1.2. prostriedkov na uvedenie zariadenia, ktoré bráni neoprávnenému použitiu do prevádzky a na ukončenie jeho prevádzky, čo zahŕňa použitie kľúča;

1.1.3. prostriedkov na natáčanie hriadeľa volantu voči zariadeniu, ktoré bráni neoprávnenému použitiu.

2. **Testovacia metóda**

2.1. Vzorka riadenia, skompletizovaná zariadením, ktoré bráni neoprávnenému použitiu, je pripevnená k upínadlu uvedenému v bode 1.1.1.

2.2. Jeden cyklus testovacieho postupu sa musí skladať z nasledujúcich činností:

2.2.1. Východisková poloha. Zariadenie, ktoré bráni neoprávnenému použitiu sa vypne a hriadeľ volantu sa natočí do polohy, ktorá zabráni zapojeniu tohto zariadenia pokiaľ nejde o typ, ktorý dovoľuje riadenie zamknúť v akejkoľvek polohe.

2.2.2. Nastavenie na prevádzku. Zariadenie, ktoré bráni neoprávnenému použitiu sa použitím kľúča uvedie z vypnutej polohy do polohy zapnutej.

2.2.3. Zapnutie ([1]). Hriadeľ volantu sa otočí tak, aby bol krútiaci moment na hriadeli, pri zapojení zariadenia, ktoré bráni neoprávnenému použitiu, 40 Nm ± 2 Nm.

2.2.4. Vypnutie. Zariadenie, ktoré bráni neoprávnenému použitiu sa vyradí z činnosti normálnymi prostriedkami po tom, čo bol krútiaci moment znížený až na nulu kvôli odpojeniu.

2.2.5. Návrat ([1]). Hriadeľ volantu riadenia sa otočí do polohy, ktorá bráni zapojeniu uvedeného zariadenia.

2.2.6. Obrátená rotácia. Opakujú sa postupy popísané v bodoch 2.2.2, 2.2.3, 2.2.4 a 2.2.5, ale pri opačnom smere otáčania hriadeľa volantu.

2.2.7. Časový interval medzi dvoma po sebe nasledujúcimi zapojeniami zariadenia, má byť aspoň 10 sekúnd.

2.3. Cyklus vyvolávajúci opotrebenie, sa opakuje toľkokrát koľkokrát bolo špecifikované v bode 4.1.3 prílohy IV.

([1]) Ak umožňuje zariadenie, ktoré bráni neoprávnenému použitiu v akejkoľvek polohe zamknúť riadenie, vynechajú sa postupy popísané v bodoch 2.2.3 a 2.2.5.

▼M1

Doplnok 2

Testovací postup zariadení, ktoré bránia neoprávnenému použitiu pôsobiacich na riadenie a využívajúcich zariadenie na obmedzenie krútiaceho momentu

1. **Testovacie vybavenie**

1.1. Testovacie vybavenie sa skladá z:

1.1.1. upínadla vhodného na pripevnenie príslušných častí riadiaceho systému alebo, aj sa test vykonáva na kompletnom vozidle, zdvíhacieho zariadenia schopného zdvihnúť všetky riadené kolesá od zeme, a

1.1.2. zariadenia alebo zariadení schopných vytvoriť a merať krútiaci moment pôsobiaci na ovládací orgán riadenia, ako je to predpísané v bode 2.3. Merať sa musí s presnosťou ≤ 2 %.

2. **Popis testovacieho postupu**

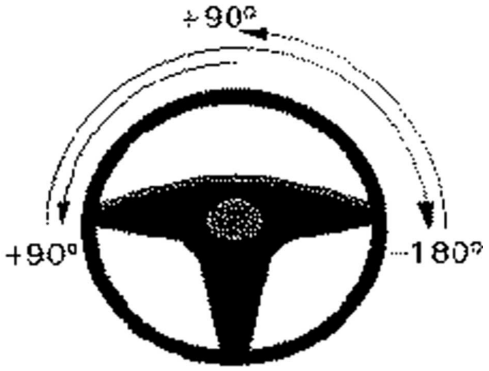
2.1. Ak sa test vykonáva na kompletnom vozidle, vykoná sa so všetkými riadenými kolesami vozidla zdvihnutými od zeme.

2.2. Uzamkne sa zámka riadenia, takže riadenie je zablokované.

2.3. Začne sa pôsobenie krútiaceho momentu na ovládací orgán riadenia tak, že sa otáča.

2.4. Testovací cyklus zahŕňa otáčanie ovládania riadenia o 90°, po ktorom nasleduje otáčanie v opačnom smere o 180° a ďalšie otáčanie o 90° v pôvodnom smere (pozri obrázok);

1 cyklus = + 90°/– 180°/+ 90° s toleranciou ± 10 %



2.5. Doba trvania cyklu je 20 s ± 2 s

2.6. Vykoná sa päť testovacích cyklov.

2.7. Počas každého testovacieho cyklu, má byť minimálna zaznamenaná hodnota krútiaceho momentu vyššia než hodnota udaná v bode 4.1.4.2 tejto prílohy.

▼M1

PRÍLOHA V

ROZSAH PLATNOSTI, DEFINÍCIA A POŽIADAVKY NA IMOBILIZÉRY

1. **Rozsah platnosti**

1.1. Všetky vozidlá kategórie M1 musia byť vybavené imobilizérom.

1.2. Montáž imobilizérov na vozidlá iných kategórií je nepovinná ale akékoľvek takéto namontované zariadenie musí vyhovovať ustanoveniam tejto prílohy *mutatis mutandis*.

2. **Definície**

Na účely tejto prílohy:

2.1. *„Imobilizér“* znamená zariadenie, ktoré je určené na to, aby zabránilo samovoľnému pohybu vozidla poháňaného vlastným motorom.

2.2. *„Ovládacie zariadenie“* znamená zariadenie potrebné pre nastavenie/odstavenie imobilizéra.

2.3. *„Indikátor stavu“* znamená akékoľvek zariadenie určené na to, aby ukázalo v akom stave sa imobilizér nachádza (nastavený/odstavený, zmena z nastavenia na odstavenie a naopak).

2.4. *„Stav nastavenia“* znamená stav, v ktorom sa vozidlo nemôže pohybovať vlastným pohonom.

2.5. *„Stav odstavenia“* znamená stav, v ktorom sa vozidlo môže normálne pohybovať.

2.6. *„Kľúč“* znamená akékoľvek zariadenie konštruované a vyrobené na ovládanie systému zámky, ktorá je konštruovaná a vyrobená tak, aby bola ovládaná len týmto zariadením.

2.7. *„Override“* znamená konštrukčnú vlastnosť, ktorá umožní zablokovať imobilizér v odstavenej polohe.

2.8. *„Typ imobilizéra“* znamená systémy, ktoré sa podstatne nelíšia v takých základných aspektoch ako sú:

— obchodný názov alebo značka výrobcu,

— druh ovládacieho zariadenia,

— princíp ich činnosti na príslušnom(-ých) systéme(-och) vozidla (ako je uvedené v bode 4.1).

3. **Všeobecné špecifikácie**

3.1. Musí byť možné nastaviť a odstaviť imobilizér v súlade s týmito požiadavkami.

3.2. Ak má imobilizér možnosť rádiového prenosu, napr. na účely nastavenia alebo odstavenia, má spĺňať príslušné normy ETSI ([1]).

3.3. Imobilizér a jeho montáž majú byť projektované tak, aby akékoľvek vozidlo ním vybavené, naďalej spĺňalo technické požiadavky.

3.4. Nesmie byť možné aby sa imobilizér dostal do stavu nastavenia, keď je spínací kľúč v polohe, pri ktorej je motor v chode.

3.5. Imobilizér je možné prekonať, iba keď je v odstavenom stave použitím vhodného kľúča.

3.6. Imobilizér má byť konštruovaný a vyrobený tak, aby po namontovaní neovplyvňoval projektovanú funkciu a prevádzku vozidla, i v prípade poruchy.

3.7. Imobilizér má byť konštruovaný a vyrobený tak, aby sa po namontovaní na vozidlo podľa pokynov výrobcu, nemohol rýchlo a bez toho, že to vzbudí pozornosť znefunkčniť alebo zničiť, napr. použitím lacných nástrojov, ktoré je možné ľahko ukryť, zariadením alebo výrobkami bežne dostupnými širokej verejnosti. Výmena hlavných

([1]) ETSI: Európsky inštitút pre normalizáciu v telekomunikáciách. Ak tieto normy nie sú dostupné v dobe, kedy táto smernica nadobudla účinnosť, platia príslušné národné požiadavky.

▼M1

komponentov alebo celkov na účely znefunkčnenia imobilizéra, má byť obtiažna a časovo náročná.

3.8. Imobilizér má byť konštruovaný a vyrobený tak, aby po namontovaní podľa pokynov výrobcu, bol schopný odolávať prostrediu vo vozidle počas primeranej doby životnosti (pre testovanie pozri bod 5). Najmä elektrické vlastnosti palubných obvodov nesmú byť nepriaznivo ovplyvnené pridaním imobilizéra (prierezy vodičov, bezpečnosť kontaktov atď.).

3.9. Imobilizér sa môže kombinovať s inými vozidlovými systémami, alebo môže byť v nich zabudovaný (napr. regulácia motora, poplachové systémy).

4. **Zvláštne špecifikácie**

4.1. Rozsah nespôsobilosti

4.1.1. Imobilizér má byť konštruovaný tak, aby zabránil prevádzke vozidla jeho vlastnou motorickou silou pomocou aspoň jedného z nasledujúcich prostriedkov:

4.1.1.1. znemožnenie funkcie aspoň dvoch samostatných obvodov vozidla, ktoré sú potrebné na prevádzku vozidla jeho vlastnou motorickou silou (napr. štartéra motora, zapaľovania, prívodu paliva atď.);

4.1.1.2. kódové rušenie aspoň jednej ovládacej jednotky potrebnej na prevádzku vozidla;

4.1.2. Imobilizér určený na montáž na vozidlo vybavené katalytickým konvertorom, nesmie umožniť vstup nespáleného paliva do výfuku.

4.2. Prevádzková spoľahlivosť

Prevádzková spoľahlivosť sa dosiahne vhodnou konštrukciou imobilizéra, so zreteľom na špecifické podmienky prostredia vo vozidle (pozri bod 3.8 a 5).

4.3. Prevádzková bezpečnosť

Má sa zabezpečiť, aby imobilizér nemenil svoj stav (nastavenie/odstavenie) v ktoromkoľvek z testov podľa bodu 5.

4.4. Nastavenie imobilizéra

4.4.1. Imobilizér sa musí nastaviť bez akéhokoľvek doplňujúceho zásahu vodiča pomocou aspoň jedného z nasledujúcich prostriedkov:

— otočením spínacieho kľúča do polohy „0“ v spínacej zámke a uvedením dverí do činnosti; naviac imobilizéry, ktoré sa odstavia ihneď pred alebo počas bežného štartovacieho postupu vozidla, je povolené nastaviť otočením spínacieho kľúča do vypnutej polohy.

— maximálne päť minút po vytiahnutí kľúča zo spínacej zámky alebo

— po zamknutí vozidla.

4.5. Odstavenie

4.5.1. Odstavenie sa dosiahne použitím jedného z nasledujúcich zariadení alebo ich kombináciou. Sú prípustné aj iné zariadenia poskytujúce ekvivalentný výkon.

4.5.1.1. Mechanický kľúč, ktorý spĺňa požiadavky doplnku 3 prílohy VI.

4.5.1.2. Kľúčová vložka, ktorá umožňuje zavedenie jednotlivých voliteľných kódov, s aspoň 10 000 variantmi.

4.5.1.3. Elektrické/elektronické zariadenie, napr. diaľkovo ovládané, s aspoň 50 000 variantmi a s nastaviteľnými kódmi a/alebo s minimálnou prehľadávacou dobou 10 dní, napr. maximálne 5 000 variantov za 24 hodín pre minimálne 50 000 variantov.

4.6. Indikátor stavu

4.6.1. Na zabezpečenie informácií o stave imobilizéra (nastavenie/odstavenie, zmena z nastavenia na odstavenie a naopak), sú povolené optické displeje vo vnútri priestoru pre cestujúcich aj mimo neho.

▼M1

Svetelná intenzita optických signálov namontovaných mimo priestoru pre cestujúcich nesmie presiahnuť 0,5 cd.

4.6.2. Ak sa má zabezpečiť údaj o krátkodobých „dynamických“ procesoch, ako sú zmeny z „nastavenia“ na „odstavenie“ a naopak, tento údaj má byť optický podľa bodu 4.6.1. Takýto optický údaj môže byť indikovaný súčasnou činnosťou smerových svetiel a/alebo svetiel osvetľujúcich priestor pre cestujúcich za predpokladu, že doba trvania optického údaja pomocou smerových svetiel nepresiahne 3 sekundy.

5. **Prevádzkové parametre a testovacie podmienky**

5.1. Prevádzkové parametre

Všetky komponenty imobilizéra majú spĺňať podmienky uvedené v bode 5 prílohy VI.

Táto požiadavka neplatí pre:

— tie komponenty, ktoré sú montované a testované ako časť vozidla, bez ohľadu na to, či je alebo nie je imobilizér namontovaný (napr. svietidlá), alebo

— tie komponenty, ktoré už boli testované ako časť vozidla a bol o tom poskytnutý dôkaz vo forme dokumentu.

5.2. Testovacie podmienky

Všetky testy sa vykonajú postupne na jednom imobilizéri. Avšak podľa uváženia testovacieho orgánu sa môžu použiť iné vzorky ak sa usúdi, že to neovplyvní výsledky ostatných testov.

5.2.1. Prevádzkový test

Po dokončení všetkých testov špecifikovaných nižšie, sa imobilizér testuje za normálnych prevádzkových podmienok špecifikovaných v bode 5.2.1.2 prílohy VI, aby sa skontrolovalo, či naďalej normálne funguje. Ak je to potrebné môžu sa pred testom vymeniť poistky.

Všetky komponenty imobilizéra majú spĺňať podmienky bodov 5.2.2 až 5.2.8 a 5.2.12 prílohy VI.

6. **Pokyny**

(Body 6.1 až 6.3 len na účely montáže ako náhradných dielov)

Ku každému imobilizéru má byť priložené:

6.1. Pokyny pre montáž

6.1.1. Zoznam vozidiel a modelov vozidiel, pre ktoré je zariadenie určené. Tento zoznam môže byť špecifický alebo rozdelený podľa druhov, napr. „všetky vozidlá s benzínovými motormi a 12 V akumulátormi so záporným pólom pripojeným na kostru“.

6.1.2. Spôsob montáže znázornený fotografiami a/alebo veľmi zreteľnými nákresmi.

6.1.3. Podrobné montážne pokyny zabezpečené dodávateľom majú byť také, aby po ich presnom dodržaní príslušným pracovníkom, nebola ovplyvnená bezpečnosť a spoľahlivosť vozidla.

6.1.4. Poskytnuté montážne pokyny majú identifikovať požiadavky na elektrickú energiu imobilizéra a podľa potreby majú upozorniť na zvýšenie kapacity akumulátora.

6.1.5. Dodávateľ zabezpečí kontrolu vozidla po montáži. Pozornosť sa musí venovať najmä vlastnostiam, ktoré sa týkajú bezpečnosti.

6.2. Prázdne montážne osvedčenie, ktorého vzor je uvedený v doplnku 1.

6.3. Všeobecné prehlásenie pre zákazníka, ktoré ho upozorňuje na nasledujúce body:

6.3.1. — imobilizér sa má montovať v súlade s pokynmi výrobcu;

6.3.2. — odporúča sa výber zručného montéra (na tento účel môže byť nakontaktovaný výrobca imobilizéra);

6.3.3. — montážne osvedčenie dodané spolu s imobilizérom vyplní montér.

6.4. Návod na používanie

▼**M1**

6.5. Návod na údržbu

6.6. Všeobecné upozornenie týkajúce sa nebezpečenstva vykonania akýchkoľvek zmien alebo doplnkov imobilizéra; také zmeny a doplnky by automaticky rušili montážne osvedčenie uvedené v bode 6.2.

▼**M1**

Doplnok 1

Vzor montážneho osvedčenia

Ja, podpísaný……,

potvrdzujem, že montáž imobilizéra popísaného nižšie, som vykonal podľa montážnych pokynov dodaných výrobcom systému.

Popis vozidla:

Značka:

Typ:

Sériové číslo:

Registračné číslo:

Popis imobilizéra:

Značka:

Typ:

Schvaľovacie číslo:

Vydané v:…… dňa:……

Úplná adresa montéra (prípadne pečiatka)

Podpis:……

Funkcia……

▼M1

PRÍLOHA VI

ROZSAH PLATNOSTI, DEFINÍCIE A POŽIADAVKY NA VOZIDLOVÉ POPLACHOVÉ SYSTÉMY

1. **Rozsah platnosti**

Táto príloha platí pre:

1.1. *Časť I:* Vozidlové poplachové systémy (VAS), ktoré sú určené na trvalú montáž na vozidlá kategórie M_1 ([1]) a N_1 ([1]), s technicky prípustnou maximálnou hmotnosťou nepresahujúcou 2 000 kg ([2]).

1.2. *Časť II:* Vozidlá kategórie M_1 ([19]) a N_1 ([1]), s technicky prípustnou maximálnou hmotnosťou nepresahujúcou 2 000 kg vzhľadom na ich poplachový systém(-y) (AS) ([2]).

1.3. Ak je taký systém namontovaný na vozidlá iných kategórií, potom musí spĺňať ustanovenia tejto prílohy *mutatis mutandis*.

ČASŤ I

SCHVÁLENIE VOZIDLOVÉHO POPLACHOVÉHO SYSTÉMU

2. **Definície**

Na účely časti I tejto prílohy:

2.1. *„Vozidlový poplachový systém“* (VAS) znamená systém určený na montáž pre typ(-y) vozidla(-iel), konštruovaný tak, aby upozornil na vniknutie do vozidla alebo na zásah do vozidla; tieto systémy môžu poskytovať doplnkovú ochranu proti neoprávnenému použitiu vozidla;

2.2. *„Snímač“* znamená zariadenie, ktoré vníma zmenu, ktorá by mohla byť spôsobená vniknutím alebo skutočným zásahom do vozidla;

2.3. *„Poplachové signálne zariadenie“* znamená zariadenie indikujúce, že nastalo vniknutie do vozidla alebo zásah do vozidla;

2.4. *„Ovládacie zariadenie“* znamená zariadenie, nevyhnutné pre nastavenie, odstavenie a testovanie VAS a pre vyslanie signálu pre výstražné zariadenia;

2.5. *„Nastavenie“* znamená stav VAS, v ktorom sa stav poplachu prenesie na výstražné zariadenia.

2.6. *„Odstavenie“* znamená stav VAS, v ktorom nemôže byť stav poplachu prenesený na výstražné zariadenia;

2.7. *„Kľúč“* znamená akékoľvek zariadenie, konštruované a vyrobené na ovládanie systému zámky, ktorá je konštruovaná a vyrobená tak, aby bola ovládaná len týmto zariadením;

2.8. *„Typ vozidlového poplachového systému“* znamená systémy, ktoré sa podstatne nelíšia v takých základných aspektoch ako:

— obchodný názov a značka výrobcu,

— druh snímača,

— druh poplachového signálneho zariadenia,

— druh elektrického ovládacieho vybavenia;

2.9. *„Imobilizér“* znamená zariadenie, ktoré je určené na to, aby zabránilo použitiu vozidla poháňaného vlastným motorom.

2.10. *„Núdzový poplach“* znamená zariadenie, ktoré umožní osobe použiť poplachový systém namontovaný na vozidle k privolaniu pomoci v prípade núdze.

3. **Všeobecné špecifikácie**

3.1. V prípade vniknutia alebo zásahu do vozidla, VAS vyvolá poplachový signál.

([1]) M1 & N2 ako sú definované v prílohe II k smernici 70/156/EHS.
([2]) Berú sa do úvahy iba vozidlá s 12 voltovými elektrickými systémami.

▼M1

Poplachový signál má byť zvukový a môže zahŕňať aj optické poplachové zariadenia alebo rádiový poplach alebo ich kombináciu.

3.2. VAS má byť konštruovaný, vyrobený a namontovaný tak, že vozidlo po jeho montáži naďalej spĺňa príslušné technické požiadavky, hlavne vzhľadom na elektromagnetickú kompatibilitu (EMC).

3.3. Ak VAS môže využívať rádiový prenos, napr. pre nastavenie alebo odstavenie poplachu alebo pre prenos poplachového signálu, má spĺňať príslušné normy ETSI. Frekvencia musí byť 433,92 MHz a maximálny radiačný výkon 25 mW.

3.4. Montáž VAS vo vozidle nesmie ovplyvniť výkon vozidla (v odstavenom stave), alebo jeho bezpečnú prevádzku.

3.5. VAS a jeho komponenty sa nesmú dať uviesť do činnosti neúmyselne, najmä keď je motor v chode.

3.6. Porucha VAS alebo porucha jeho elektrického napájania, nesmie ovplyvniť bezpečnú prevádzku vozidla.

3.7. VAS, jeho komponenty a časti ktoré sú ním ovládané majú byť konštruované, vyrábané a montované tak, aby sa nemohol rýchlo a bez toho, že to vzbudí pozornosť otvoriť, znefunkčniť alebo zničiť, napr. použitím lacných nástrojov, ktoré je možné ľahko ukryť, zariadením alebo výrobkami bežne dostupnými širokej verejnosti.

3.8. Prostriedky nastavenia a odstavenia VAS majú byť konštruované tak, aby zodpovedali požiadavkám prílohy IV tejto smernice. Elektrické pripojenia ku komponentom uvedeným v tejto prílohe sú však povolené.

3.9. Systém má byť usporiadaný tak, aby skrat ktoréhokoľvek obvodu poplachového signálu, nespôsobil neúčinnosť ktorejkoľvek časti poplachového systému, okrem obvodu, ktorý bol skratový.

3.10. VAS môže obsahovať imobilizér, ktorý má spĺňať požiadavky prílohy V.4.

4. **Zvláštne špecifikácie**

4.1. Rozsah ochrany

4.1.1. Špecifické požiadavky

VAS má minimálne odhaliť a signalizovať otvorenie ktorýchkoľvek dverí vozidla, kapoty motora a batožinového priestoru. Porucha alebo vypnutie svetelných zdrojov, napr. svetla osvetľujúceho priestor pre cestujúcich, nesmie zhoršiť kontrolnú činnosť.

Doplnkové výkonné snímače informujúce/zobrazujúce napr. vniknutie do vozidla, napr. kontrolka priestoru pre cestujúcich, kontrolka skiel okien, rozbitie akejkoľvek zasklenej plochy alebo pokus o krádež vozidla, napr. snímač sklonu, sú povolené, so zreteľom na opatrenia na zabránenie akéhokoľvek zbytočného zapnutia poplachu (= falošný poplach, pozri bod 4.1.2).

Pokiaľ tieto doplnkové snímače vyvolajú poplachový signál i po vniknutí do vozidla (napr. rozbitím zasklenej plochy) alebo vplyvom vonkajších podmienok (napr. vietor), poplachový signál vyvolaný jedným z vyššie uvedených snímačov, sa nemá uviesť do činnosti viac než 10-krát počas tej istej aktivačnej doby VAS. V tomto prípade aktivačná doba je limitovaná odstavením systému ako výsledku zásahu užívateľa vozidla.

Niektoré druhy doplnkových snímačov, napr. kontrolky priestoru pre cestujúcich (ultrazvukové, infračervené) alebo snímač sklonu atď., sa môžu neúmyselne vyradiť z činnosti. V tomto prípade sa musí vykonať samostatný úmyselný zásah vždy predtým, než sa nastaví VAS. Nesmie byť možné vyradiť z činnosti snímače, pokiaľ je poplachový systém v nastavenom stave.

4.1.2. Zabezpečenie proti falošnému poplachu

4.1.2.1. Primeranými opatreniami, napr.:

— mechanickým usporiadaním a konštrukciou elektrických obvodov podľa podmienok špecifických pre motorové vozidlá,

▼M1

— výberom a uplatňovaním prevádzkových a riadiacich zásad pre poplachové systémy a ich komponenty,

sa zabezpečí, že VAS v stave nastavenia ako aj odstavenia nemôže vyvolať zbytočný zvukový poplachový signál v prípade:

— nárazu na vozidlo: test špecifikovaný v bode 5.2.13,

— elektromagnetickej kompatibility: testy špecifikované v bode 5.2.12,

— poklesu napätia akumulátora postupným vybíjaním: test špecifikovaný v bode 5.2.14,

— falošného poplachu zavineného kontrolkou v priestore pre cestujúcich: test špecifikovaný v bode 5.2.15.

4.1.2.2. Ak žiadateľ o schválenie môže preukázať, napr. predložením technických údajov, že zabezpečenie pred falošným poplachom je uspokojivo vyriešené, technická organizácia zodpovedná za vykonávanie schvaľovacích testov, nemusí vyžadovať niektorý z vyššie uvedených testov.

4.2. Zvukový poplach

4.2.1. Všeobecne

Poplachový signál má byť jasne počuteľný a rozpoznateľný a má sa výrazne líšiť od iných zvukových signálov, ktoré sa používajú v cestnej premávke.

Naviac, k pôvodnému vybaveniu zvukovým výstražným zariadením môže byť do priestoru vozidla ovládaného VAS namontované samostatné zvukové poplachové zariadenie, ktoré má byť chránené proti ľahkému a rýchlemu prístupu neoprávnených osôb.

Ak sa použije samostatné zvukové poplachové zariadenie podľa bodu 4.2.3.1, môže byť pôvodné vybavenie zvukovým výstražným zariadením, doplnkovo aktivované vozidlovým poplachovým systémom za predpokladu, že akékoľvek násilný zásah do pôvodného zvukového výstražného zariadenia (všeobecne ľahšie prístupného), neovplyvní činnosť samostatného zvukového poplachového zariadenia.

4.2.2. Doba trvania zvukového poplachového signálu:

Minimálne: 25 s,

Maximálne: 30 s

Zvukový poplachový signál môže znovu zaznieť len po následnom zásahu do vozidla t. j. po vyššie uvedenom časovom rozpätí. (Obmedzenia: pozri body 4.1.1 a 4.1.2).

Odstavenie poplachového systému má okamžite prerušiť poplachový signál.

4.2.3. Špecifikácie týkajúce sa zvukového poplachového signálu.

4.2.3.1. Poplachové signálne zariadenie so stálym tónom (konštantné frekvenčné spektrum), napr. trúbky, húkačky atď. podľa doplnku 4 k tejto prílohe.

Prerušovaný poplachový signál (zapnutý/vypnutý):

Spúšťacia frekvencia 2 Hz ± 1 Hz

Doba počas ktorej je zapnutý = Doba počas ktorej je vypnutý ± 10 %

4.2.3.2. Zvukové poplachové zariadenie s frekvenčnou moduláciou: akustické atď. údaje v súlade s doplnkom 4 k tejto prílohe, ale so zhodným prechodom v určujúcom frekvenčnom rozsahu v oboch smeroch v rámci vyššie uvedeného rozsahu (1 800 – 3 550 Hz).

Prechodová frekvencia 2 Hz ± 1 Hz

4.2.3.3. Hladina zvuku

Zdrojom zvuku má byť:

— buď zvukové výstražné zariadenie, schválené podľa smernice 70/388/EHS, časť 1, alebo zariadenie, ktoré spĺňa požiadavky bodov 1 a 2 doplnku 4 k tejto prílohe,

▼M1

— avšak v prípade zdroja zvuku odlišného od pôvodného vybavenia zvukovým výstražným zariadením, môže byť minimálna hladina zvuku znížená na 100 dB (A), merané za podmienok doplnku 4 k tejto prílohe.

4.3. Optický poplachový systém – ak je nainštalovaný

4.3.1. Všeobecne

V prípade vniknutia alebo zásahu do vozidla, zariadenie uvedie do činnosti optický poplachový signál, špecifikovaný v bodoch 4.3.2 a 4.3.3.

4.3.2. Doba trvania optického poplachového signálu

Doba trvania optického poplachového signálu má byť v rozmedzí od 25 s do 5 minút potom, čo bolo zariadenie uvedené do činnosti.

Odstavenie poplachového systému ihneď zastaví poplachový signál.

4.3.3. Typ optického poplachového signálu

Blikanie všetkých smerových svetiel a/alebo všetkých svetiel osvetľujúcich priestor pre cestujúcich, vrátane všetkých svetiel v tom istom elektrickom obvode.

Frekvencia spínania 2 Hz ± 1 Hz

Vo vzťahu k akustickému signálu sú tiež povolené asynchrónne signály.

Doba počas ktorej je zapnutý = Doba počas ktorej je vypnutý ± 10 %

4.4. Rádiový poplachový systém (pager) – ak je nainštalovaný

VAS môže zahŕňať zariadenie vyvolávajúce poplachový signál pomocou rádiového prenosu.

4.5. Blokovanie nastavenia poplachového systému

Ak je motor v chode, nesmie byť možné zámerne alebo neúmyselne nastaviť poplachový systém.

4.6. Nastavenie a odstavenie VAS

4.6.1. Nastavenie

Sú povolené akékoľvek prostriedky nastavenia VAS za predpokladu, že takéto prostriedky nevyvolajú neúmyselne falošný poplach.

4.6.2. Odstavenie

Odstavenie VAS sa dosiahne použitím jedného z nasledujúcich zariadení alebo ich kombináciou: (sú prípustné aj iné zariadenia, ktoré poskytujú ekvivalentný výkon.)

4.6.2.1. — mechanický kľúč (ktorý spĺňa požiadavky doplnku 3 k tejto prílohe), ktorý môže byť spojený s centrálnym systémom zamykania vozidla obsahujúcim aspoň 1 000 variantov, ovládaným zvonka,

4.6.2.2. — elektrické/elektronické zariadenie, napr. diaľkovo ovládané, s aspoň 50 000 variantmi a s premenlivými kódmi a/alebo s minimálnou prehľadávacou dobou 10 dní, napr. maximálne 5 000 variantov za 24 hodín pre minimálne 50 000 variantov.

4.6.2.3. — mechanický kľúč alebo elektrické/elektronické zariadenie v chránenom priestore pre cestujúcich, s časovým oneskorením po výstupe/vstupe.

4.7. Oneskorenie po výstupe

Ak je spínacie zariadenie pre nastavenie VAS vo vnútri chráneného priestoru, má sa zabezpečiť oneskorenie po výstupe. Má byť možné nastaviť oneskorenie po výstupe v rozpätí od 15 do 45 sekúnd potom, čo sa použil spínač. Doba oneskorenia sa môže nastaviť podľa individuálnych okolností užívateľa.

4.8. Oneskorenie po nástupe

Ak je spínacie zariadenie pre nastavenie VAS vo vnútri chráneného priestoru, majú byť zvukové a optické poplachové signály aktivované

▼M1

s oneskorením minimálne 5 sekúnd a maximálne 15 sekúnd. Doba oneskorenia sa môže nastaviť podľa individuálnych okolností užívateľa.

4.9. Indikátor stavu

4.9.1. K zabezpečeniu informácií o stave VAS (nastavenie, odstavenie, doba nastavenia poplachu, uvedenie do činnosti poplachového zariadenia), sú povolené optické displeje vo vnútri a mimo priestoru pre cestujúcich. Svetelná intenzita optických signálov namontovaných mimo priestoru pre cestujúcich nesmie presiahnuť 0,5 cd.

4.9.2. Ak sa má zabezpečiť údaj o krátkodobých „dynamických“ procesoch, ako sú zmeny z „nastavenia“ na „odstavenie“ a naopak, tento údaj má byť optický podľa bodu 4.9.1. Takýto optický údaj môže byť indikovaný súčasnou činnosťou smerových svetiel a/alebo svetiel osvetľujúcich priestor pre cestujúcich za predpokladu, že doba trvania optickej indikácie pomocou smerových svetiel nepresiahne 3 sekundy.

4.10. Dodávka elektrickej energie

Zdrojom napájania VAS môže byť vozidlový akumulátor.

Ak je vozidlový poplachový systém vybavený pomocným akumulátorom, tento musí byť schopný nabíjania a v žiadnom prípade nesmie byť možné, aby dodával energiu iným častiam elektrického systému vozidla.

4.11. Špecifikácie pre voliteľné vlastnosti

4.11.1. Samokontrola, automatické oznámenie poruchy

Po nastavení VAS sa môžu odhaliť špecifické situácie napr. otvorené dvere a táto situácia môže byť oznámená samokontrolnou funkciou (kontrola prípustnosti).

4.11.2. Núdzový poplach

Nezávisle od stavu (nastavený alebo odstavený) a/alebo funkcie VAS, je povolený optický a/alebo zvukový a/alebo rádiový poplach. Taký poplach má byť spustený z vnútra vozidla a nemá vplývať na stav (nastavený alebo odstavený) VAS. Pre užívateľa vozidla musí byť tiež možné vypnúť núdzový poplach. V prípade zvukového poplachu nesmie byť obmedzená doba jeho trvania. Núdzový poplach nesmie znefunkčniť motor alebo ho zastaviť, ak je v chode.

5. **Prevádzkové parametre a testovacie podmienky ([1])**

5.1. Prevádzkové parametre

Všetky komponenty VAS majú vykonávať svoje funkcie bez akejkoľvek poruchy a za nasledujúcich podmienok:

5.1.1. Klimatické podmienky

Sú definované nasledujúce dve triedy teploty prostredia:

— 40 °C až + 85 °C pre časti namontované v priestore pre cestujúcich alebo v batožinovom priestore,

— 40 °C až + 125 °C pre časti namontované v motorovom priestore pokiaľ nie je špecifikované inak.

5.1.2. Stupeň ochrany pre montáž

Budú poskytnuté nasledujúce stupne ochrany v súlade s publikáciou IEC 529-1989:

— IP 40 pre časti, ktoré sa namontujú v priestore pre cestujúcich,

— IP 42 pre časti, ktoré sa namontujú v priestore pre cestujúcich v roadsteroch/kabrioletoch a automobiloch s pohyblivými strešnými panelmi ak si miesto pre montáž vyžaduje vyšší stupeň ochrany než IP 40,

— IP 54 pre všetky ostatné časti.

([1]) Svietidlá používané ako časť optických poplachových zariadení, ktoré sú zahrnuté do štandardného osvetľovacieho systému vozidla, nemusia spĺňať prevádzkové parametre uvedené v bode 5.1 a nemusia byť predložené na testy uvedené v bode 5.2.

▼M1

Výrobca VAS špecifikuje v montážnych pokynoch akékoľvek obmedzenie pri umiestnení na ktorejkoľvek časti vzhľadom na prach, vodu a teplotu.

5.1.3. Odolnosť voči poveternostným podmienkam

Sedem dní podľa IEC 68-2-30-1980.

5.1.4. Elektrické podmienky

Predpísaný prívod napätia: 12 V

Rozsah prevádzkového prívodu napätia: od 9 V do 15 V, pri teplotnom rozsahu podľa bodu 5.1.1.

Časová prípustnosť prepätia pri 23 °C:

U = 18 V, maximálne 1 hodina,

U = 24 V, maximálne 1 minúta.

5.2. Testovacie podmienky

5.2.1. Prevádzkové testy

5.2.1.1. Kontroluje sa zhoda VAS s nasledujúcimi špecifikáciami:

— doba trvania poplachu podľa bodov 4.2.2 a 4.3.2,

— frekvencia a pomer zapnuté/vypnuté podľa bodov 4.3.3 a 4.2.3.1 alebo 4.2.3.2,

— počet prípadných poplachových cyklov podľa bodu 4.1.1,

— kontrola systémov blokovania nastavenia poplachových systémov podľa bodu 4.5.

5.2.1.2. Normálne testovacie podmienky

Napätie U = 12 V ± 0,2 V

Teplota T = 23 °C ± 5 °C

5.2.2. Odolnosť voči zmenám teploty a napätia

Kontroluje sa tiež zhoda so špecifikáciami definovanými v bode 5.2.1.1 za nasledujúcich podmienok:

5.2.2.1. Testovacia teplota T = – 40 °C ± 2 °C

Testovacie napätie U = 9 V ± 0,2 V

Doba vystavenia 4 hodiny

5.2.2.2. U častí, ktoré sa namontujú v priestore pre cestujúcich alebo v batožinovom priestore

Testovacia teplota T = 85 °C ± 2 °C

Testovacie napätie U = 15 V ± 0,2 V

Doba vystavenia 4 hodiny

5.2.2.3. U častí, ktoré sa namontujú v motorovom priestore pokiaľ nie je špecifikované inak

Testovacia teplota T = 125 °C ± 2 °C

Testovacie napätie U = 15 V ± 0,2 V

Doba vystavenia 4 hodiny

5.2.2.4. VAS v nastavenom i v odstavenom stave má byť vystavený prepätiu rovnému 18 V ± 0,2 V po dobu 1 hodiny.

5.2.2.5. VAS v nastavenom i v odstavenom stave má byť vystavené prepätiu rovnému 24 V ± 0,2 V po dobu 1 minúty.

5.2.3. Bezpečná prevádzka vozidlového poplachového systému po teste proti preniknutiu cudzieho telesa a vodotesnosti

Po teste proti preniknutiu cudzieho telesa a vody podľa IEC 529-1989, pre stupne ochrany rovnaké ako v bode 5.1.2, zopakujú sa prevádzkové testy podľa bodu 5.2.1.

▼M1

5.2.4. Bezpečná prevádzka po teste kondenzácie vody

Po teste na odolnosť proti vlhkosti podľa IEC 68-2-30-1980 sa zopakujú prevádzkové testy podľa bodu 5.2.1.

5.2.5. Test bezpečnosti proti obrátenej polarite

VAS a jeho komponenty nesmú byť zničené obrátenou polaritou do 13 V po dobu 2 minút.

Po tomto teste sa zopakujú prevádzkové testy podľa bodu 5.2.1.

5.2.6. Test bezpečnosti proti skratom

Všetky elektrické spoje VAS musia byť zabezpečené proti skratu na kostru pri maximálnom napätí 13 V, a/alebo istené.

Po tomto teste sa zopakujú prevádzkové testy podľa bodu 5.2.1 a ak je to nevyhnutné, s vymenenými poistkami.

5.2.7. Spotreba energie v nastavenom stave

Spotreba energie v nastavenom stave a za podmienok podľa bodu 5.2.1.2, nesmie pre celý poplachový systém vrátane akéhokoľvek indikátora stavu a pre imobilizér, ak je namontovaný, prekročiť 20 mA.

5.2.8. Bezpečná prevádzka po vibračnom teste

5.2.8.1. Pri tomto teste sú komponenty rozdelené do dvoch typov:

Typ 1: komponenty bežne montované na vozidlo;

Typ 2: komponenty určené na pripojenie k motoru.

5.2.8.2. Komponenty/VAS sa vystavia sínusoidnej vibrácii, ktorej charakteristiky sú nasledujúce:

5.2.8.2.1. Pre typ 1

Frekvencia sa mení z 10 Hz na 500 Hz s maximálnou amplitúdou ± 5 mm a maximálnym zrýchlením 3 g (0 – špičková hodnota).

5.2.8.2.2. Pre typ 2

Frekvencia sa mení z 20 Hz na 300 Hz s maximálnou amplitúdou ± 2 mm a maximálnym zrýchlením 15 g (0 – špičková hodnota).

5.2.8.2.3. Pre typ 1 a typ 2

frekvenčná zmena je 1 oktáva/min;

Počet cyklov je 10, test sa vykoná na každej z troch osí;

vibrácie sa aplikujú pri nízkych frekvenciách, pri maximálnej konštantnej amplitúde a pri maximálnom konštantnom zrýchlení pri vysokých frekvenciách.

5.2.8.3. Počas testu má byť VAS elektricky pripojený a kábel musí byť podopretý vo vzdialenosti 200 mm.

5.2.8.4. Po vibračnom teste sa zopakujú prevádzkové testy podľa bodu 5.2.1.

5.2.9. Test životnosti

Spustenie 300 úplných poplachových cyklov (zvukových a/alebo optických) s 5 minútovou prestávkou pre zvukové zariadenie, za testovacích podmienok podľa bodu 5.2.1.2.

5.2.10. Testy vonkajšieho kľúčového spínača (inštalovaného na vonkajšej strane vozidla)

Tieto testy sa vykonajú len vtedy, ak sa nepoužije vložka zámky pôvodného vybavenia dverovej zámky.

5.2.10.1. Kľúčom ovládaný spínač má byť konštruovaný a vyrobený tak, aby zostal úplne funkčný aj po:

— 2 500 cykloch nastavenie/odstavenie v každom smere, za ktorými nasleduje

— minimálne 96 hodín vystavenia testu soľnou sprchou podľa IEC 68-2-11-1981, test odolnosti voči korózii.

▼M1

5.2.11. Test systémov na ochranu priestoru pre cestujúcich

Poplach sa zapne vtedy, keď je vertikálny panel veľkosti 0,2 x 0,15 m zasunutý 0,3 m (merané od stredu vertikálneho panelu) otvoreným oknom predných dverí, do priestoru pre cestujúcich smerom dopredu a rovnobežne s vozovkou rýchlosťou 0,4 m/s a pod uhlom 45° k strednej pozdĺžnej rovine vozidla. (Pozri nákresy v doplnku 2 k tejto prílohe).

5.2.12. Elektromagnetická kompatibilita

Vozidlové poplachové systémy majú spĺňať príslušné technické požiadavky najmä tie, ktoré sa týkajú elektromagnetickej kompatibility (EMC).

5.2.13. Bezpečnosť proti falošnému poplachu v prípade nárazu do vozidla

Má sa overiť, či náraz v sile do 4,5 joulov polguľovým telesom o priemere 165 mm a tvrdosti (70 ± 10) Shore A, kdekoľvek do karosérie vozidla alebo zasklenia, nevyvolá falošný poplach.

5.2.14. Ochrana proti falošnému poplachu v prípade poklesu napätia

Má sa overiť, či pomalý pokles napätia hlavného akumulátora postupným vybíjaním 0,5 V/h až na 3 V, nevyvolá falošný poplach.

Testovacie podmienky: pozri bod 5.2.1.2.

5.2.15. Test na ochranu proti falošnému poplachu spôsobenému kontrolkou v priestore pre cestujúcich

Systémy určené na ochranu priestoru pre cestujúcich podľa bodu 4.1.1 sa testujú spolu s vozidlom za normálnych podmienok (bod 5.2.1.2).

Systém namontovaný podľa pokynov výrobcu nesmie byť spustený, keď je v intervaloch 0,5 s podrobený 5x testu, ktorý je popísaný v bode 5.2.13.

Prítomnosť osoby, ktorá sa dotýka vozidla alebo pohybuje sa okolo vozidla (zavreté okná), nesmie vyvolať žiadny falošný poplach.

6. **Pokyny**

Ku každému VAS má byť priložené:

6.1. Montážne pokyny:

6.1.1. Zoznam vozidiel a modelov vozidiel, pre ktoré je zariadenie určené. Tento zoznam môže byť špecifický alebo rozdelený podľa druhov, napr. „všetky vozidlá s benzínovými motormi a 12 V akumulátormi so záporným pólom pripojeným na kostru“.

6.1.2. Spôsob montáže doložený fotografiami a/alebo veľmi zreteľnými nákresmi.

6.1.3. V prípade VAS zahŕňajúcimi imobilizér, sa poskytnú doplnkové pokyny týkajúce sa zhody s požiadavkami prílohy V.

6.2. Prázdne montážne osvedčenie, ktorého vzor je uvedený v doplnku 1 k tejto prílohe.

6.3. Všeobecné prehlásenie zákazníkovi VAS, ktoré ho upozorňuje na nasledujúce body:

— VAS by mal byť namontovaný v súlade s pokynmi výrobcu,

— odporúča sa výber zručného montéra (na tento účel môže byť nakontaktovaný výrobca VAS),

— montážne osvedčenie dodané spolu s VAS vyplní montér.

6.4. Návod na používanie

6.5. Návod na údržbu

6.6. Všeobecné upozornenie na nebezpečenstvo, ktoré vyplýva z akýchkoľvek zmien alebo doplnkov systému; takéto zmeny a doplnky by automaticky rušili montážne osvedčenie uvedené v bode 6.2.

▼M1

6.7. Naznačenie umiestnenia(-í) schvaľovacej značky uvedenej v prílohe I k tejto smernici a/alebo osvedčenie o zhode uvedené v tejto smernici.

ČASŤ II

SCHVÁLENIE VOZIDLA VZHĽADOM NA JEHO POPLACHOVÝ SYSTÉM

Keď sa VAS schválený podľa časti I tejto prílohy, používa vo vozidle predvedenom na schválenie podľa časti II tejto prílohy, neopakujú sa testy, ktorým sa musí podrobiť VAS požadované na účely schválenia podľa časti I tejto prílohy.

7. **Definície**

Na účely časti II tejto prílohy:

7.1. *„Poplachový(-é) systém(-y)“* (AS) znamená systém komponentov namontovaných ako pôvodné vybavenie typu vozidla, konštruovaný tak, aby upozornil na vniknutie do vozidla alebo na zásah do vozidla; tieto systémy môžu poskytovať doplnkovú ochranu proti neoprávnenému použitiu vozidla.

7.2. *„Typ vozidla podľa jeho poplachového systému“* znamená vozidlá, ktoré sa podstatne nelíšia v takých základných aspektoch, ako sú:

— obchodný názov alebo značka výrobcu,

— vlastnosti vozidla, ktoré podstatne ovplyvňujú výkon AS,

— typ a konštrukcia AS alebo VAS.

7.3. Ostatné definície uplatniteľné na časť II sú obsiahnuté v bode 2 tejto prílohy.

8. **Všeobecné špecifikácie**

8.1. AS má byť konštruovaný a vyrobený tak, že v prípade vniknutia alebo zásahu do vozidla vyvolá poplachový signál.

Poplachový signál má byť zvukový a naviac môže zahŕňať aj optické poplachové zariadenia alebo rádiový poplach alebo akúkoľvek ich kombináciu.

8.2. Vozidlá vybavené poplachovými systémami majú spĺňať príslušné technické požiadavky, najmä vzhľadom na elektromagnetickú kompatibilitu (EMC).

8.3. Ak AS môže využívať rádiový prenos, napr. pre nastavenie alebo odstavenie poplachu alebo pre prenos poplachového signálu, má spĺňať príslušné normy ETSI (pozri poznámku pod čiarou 3, vzťahujúcu sa na bod 3.3). Frekvencia musí byť 433,92 MHz a maximálny radiačný výkon 25 MW.

8.4. AS a jeho komponenty sa nesmú dať uviesť do činnosti neúmyselne, najmä keď je motor v chode.

8.5. Porucha AS alebo porucha jeho elektrického napájania, nesmie ovplyvniť bezpečnú prevádzku vozidla.

8.6. Poplachový systém, jeho komponenty a časti, ktoré sú ním ovládané, majú byť namontované tak, aby sa nemohol rýchlo, a bez toho, že to vzbudí pozornosť, otvoriť, znefunkčniť alebo zničiť, napr. použitím lacných nástrojov, ktoré je možné ľahko ukryť, zariadením alebo výrobkami bežne dostupnými širokej verejnosti.

8.7. Systém má byť usporiadaný tak, aby skrat ktoréhokoľvek obvodu poplachového signálu, nespôsobil neúčinnosť ktorejkoľvek časti poplachového systému, okrem obvodu, ktorý bol skratový.

8.8. AS môže obsahovať imobilizér, ktorý má spĺňať požiadavky prílohy V.

9. **Zvláštne špecifikácie**

9.1. Rozsah ochrany

9.1.1. Špecifické požiadavky

AS má minimálne odhaliť a signalizovať otvorenie ktorýchkoľvek dverí vozidla, kapoty motora a batožinového priestoru. Porucha

▼M1

alebo vypnutie svetelných zdrojov, napr. svetla osvetľujúceho priestor pre cestujúcich, nesmie zhoršiť kontrolnú činnosť.

Namontovanie doplnkových výkonných snímačov informujúcich/zobrazujúcich napr:

— vniknutie do vozidla, napr. kontrolka priestoru pre cestujúcich, kontrolka skiel okien, rozbitie akejkoľvek zasklenej plochy, alebo

— pokus o krádež vozidla, napr. snímač sklonu

je povolené, so zreteľom na opatrenia na zabránenie akéhokoľvek zbytočného spôsobenia poplachu (falošný poplach, pozri bod 9.1.2).

Pokiaľ tieto doplnkové snímače vyvolajú poplachový signál i po vniknutí do vozidla (napr. rozbitím zasklenej plochy) alebo vplyvom vonkajších podmienok (napr. vietor), poplachový signál vyvolaný jedným z vyššie uvedených snímačov, sa nemá uviesť do činnosti viac než 10-krát počas tej istej aktivačnej doby AS.

V tomto prípade aktivačná doba je limitovaná odstavením systému v dôsledku zásahu užívateľa vozidla.

Niektoré druhy doplnkových snímačov, napr. kontrolky priestoru pre cestujúcich (ultrazvukové, infračervené) alebo snímač sklonu atď., sa môžu neúmyselne vyradiť z činnosti. V tomto prípade sa musí vykonať samostatný úmyselný zásah vždy predtým, než sa nastaví AS. Nesmie byť možné vyradiť z činnosti snímače, pokiaľ je poplachový systém v nastavenom stave.

9.1.2. Zabezpečenie proti falošnému poplachu

9.1.2.1. Má sa zabezpečiť, aby AS v stave nastavenia ako aj odstavenia nemohol vyvolať zvukový poplachový signál v prípade:

— nárazu na vozidlo: test špecifikovaný v bode 5.2.13,

— poklesu napätia akumulátora postupným vybíjaním: test špecifikovaný v bode 5.2.14,

— falošného poplachu zavineného kontrolkou v priestore pre cestujúcich: test špecifikovaný v bode 5.2.15.

9.1.2.2. Ak žiadateľ o schválenie môže preukázať, napr. predložením technických údajov, že zabezpečenie pred falošným poplachom je uspokojivo vyriešené, technická organizácia zodpovedná za vykonávanie schvaľovacích testov, nemusí vyžadovať niektorý z vyššie uvedených testov.

9.2. Zvukový poplach

9.2.1. Všeobecne

Poplachový signál má byť jasne počuteľný a rozpoznateľný a má sa výrazne líšiť od iných zvukových signálov, ktoré sa používajú v cestnej premávke.

Naviac k pôvodnému vybaveniu zvukovým výstražným zariadením, môže byť do priestoru vozidla ovládaného AS, namontované samostatné zvukové poplachové zariadenie, ktoré má byť chránené proti ľahkému a rýchlemu prístupu neoprávnených osôb.

Ak sa použije samostatné zvukové poplachové zariadenie podľa bodu 9.2.3.1, môže byť pôvodné vybavenie zvukovým výstražným zariadením, doplnkovo aktivované AS za predpokladu, že akékoľvek násilný zásah do pôvodného zvukového výstražného zariadenia (všeobecne ľahšie prístupného), neovplyvní činnosť samostatného zvukového poplachového zariadenia.

9.2.2. Doba trvania zvukového poplachového signálu:

Minimálne: 25 s,

Maximálne: 30 s.

Zvukový poplachový signál môže znovu zaznieť len po ďalšom zásahu do vozidla t. j. po vyššie uvedenom časovom rozpätí. (Obmedzenia: pozri body 9.1.1 a 9.1.2).

Odstavenie poplachového systému má okamžite prerušiť poplachový signál.

▼M1

9.2.3. Špecifikácie týkajúce sa zvukového poplachového signálu.

9.2.3.1. Poplachové signálne zariadenie so stálym tónom (konštantné frekvenčné spektrum), napr. trúbky, húkačky atď. údaje v súlade s doplnkom 4 k tejto prílohe.

Prerušovaný poplachový signál (zapnutý/vypnutý):

Spúšťacia frekvencia 2 Hz ± 1 Hz

Doba, počas ktorej je zapnutý = Doba, počas ktorej je vypnutý ± 10 %

9.2.3.2. Zvukové poplachové zariadenie s frekvenčnou moduláciou:

akustické atď. údaje v súlade s doplnkom 4 k tejto prílohe, ale so zhodným prechodom v určujúcom frekvenčnom rozsahu v oboch smeroch v rámci vyššie uvedeného rozsahu (1 800 – 3 550 Hz).

Prechodová frekvencia 2 Hz ± 1 Hz

9.2.3.3. Hladina zvuku

Zdrojom zvuku má byť:

— buď zvukové výstražné zariadenie, schválené podľa smernice 70/388/EHS, časť 1, alebo zariadenie, ktoré spĺňa požiadavky bodov 1 a 2 doplnku 4 k tejto prílohe,

— avšak v prípade zdroja zvuku odlišného od pôvodného vybavenia zvukovým výstražným zariadením, môže byť minimálna hladina zvuku znížená na 100 dB (A), merané za podmienok doplnku 4 k tejto prílohe.

9.3. Optický poplachový systém – ak je nainštalovaný

9.3.1. Všeobecne

V prípade vniknutia alebo zásahu do vozidla, zariadenie uvedie do činnosti optický poplachový signál, špecifikovaný v bodoch 9.3.2 a 9.3.3.

9.3.2. Doba trvania optického poplachového signálu

Doba trvania optického poplachového signálu má byť v rozmedzí od 25 s do 5 minút potom, čo bolo zariadenie uvedené do činnosti. Odstavenie poplachového systému ihneď zastaví poplachový signál.

9.3.3. Typ optického poplachového signálu

Blikanie všetkých smerových svetiel a/alebo všetkých svetiel osvetľujúcich priestor pre cestujúcich, vrátane všetkých svetiel v tom istom elektrickom obvode.

Frekvencia spínania 2 Hz ± 1 Hz

Vo vzťahu k akustickému signálu sú tiež povolené asynchrónne signály.

Doba, počas ktorej je zapnutý = Doba, počas ktorej je vypnutý ± 10 %

9.4. Rádiový poplachový systém (pager) – ak je nainštalovaný

AS môže mať tiež vlastnosť, ktorá vyvoláva poplachový signál pomocou rádiového prenosu.

9.5. Blokovanie nastavenia poplachového systému

9.5.1. Keď je motor v chode, nesmie byť možné zámerne alebo neúmyselne nastaviť poplachový systém.

9.6. Nastavenie a odstavenie poplachového systému

9.6.1. Nastavenie

Sú povolené akékoľvek prostriedky nastavenia AS za predpokladu, že takéto prostriedky nevyvolajú neúmyselne falošný poplach.

9.6.2 Odstavenie

Odstavenie VAS sa dosiahne použitím jedného z nasledujúcich zariadení alebo ich kombináciou.

▼M1

Sú prípustné aj iné zariadenia, ktoré poskytujú ekvivalentný výkon.

9.6.2.1. Mechanický kľúč (ktorý spĺňa požiadavky doplnku 3 k tejto prílohe), ktorý môže byť spojený s centrálnym systémom zamykania vozidla obsahujúcim aspoň 1 000 variantov, ovládaným zvonka.

9.6.2.2. Elektrické/elektronické zariadenie, napr. diaľkovo ovládané, s aspoň 50 000 variantmi a s nastaviteľnými kódmi a/alebo s minimálnou prehľadávacou dobou 10 dní, napr. maximálne 5 000 variantov za 24 hodín pre minimálne 50 000 variantov.

9.6.2.3. Mechanický kľúč alebo elektrické/elektronické zariadenie v chránenom priestore pre cestujúcich, s časovým oneskorením po výstupe/vstupe.

9.7. Oneskorenie po výstupe

Ak je zapínacie zariadenie pre nastavenie AS nainštalované vo vnútri chráneného priestoru, má sa zabezpečiť oneskorenie po výstupe. Má byť možné nastaviť oneskorenie po výstupe v rozpätí od 15 do 45 sekúnd potom, čo sa použil spínač. Doba oneskorenia sa môže nastaviť podľa individuálnych okolností užívateľa.

9.8. Oneskorenie po nástupe

Ak je zariadenie pre odstavenie AS nainštalované vo vnútri chráneného priestoru, majú byť zvukové a optické poplachové signály aktivované s oneskorením minimálne 5 sekúnd a maximálne 15 sekúnd. Doba oneskorenia sa môže nastaviť podľa individuálnych okolností užívateľa.

9.9. Indikátor stavu

9.9.1. Na zabezpečenie informácií o stave AS (nastavenie, odstavenie, doba nastavenia poplachu, uvedenie do činnosti poplachového zariadenia), sú povolené optické indikátory vo vnútri a mimo priestoru pre cestujúcich. Svetelná intenzita optických signálov namontovaných mimo priestoru pre cestujúcich nesmie presiahnuť 0,5 cd.

9.9.2. Ak sa má zabezpečiť údaj o krátkodobých „dynamických“ procesoch, ako sú zmeny z „nastavenia“ na „odstavenie“ a naopak, tento údaj má byť optický podľa bodu 9.9.1. Taký optický údaj môže byť vyvolaný súčasnou činnosťou smerových svetiel a/alebo svetiel osvetľujúcich priestor pre cestujúcich za predpokladu, že doba trvania optickej indikácie pomocou smerových svetiel nepresiahne 3 sekundy.

9.10. Dodávka elektrickej energie

Zdrojom napájania VAS môže byť vozidlový akumulátor.

Ak je vozidlový poplachový systém vybavený pomocným akumulátorom, tento musí byť schopný nabíjania a v žiadnom prípade nesmie byť možné, aby dodával energiu iným častiam elektrického systému vozidla.

9.11. Špecifikácie pre voliteľné signály

9.11.1. Samokontrola, automatické oznámenie poruchy

Po nastavení AS sa môžu odhaliť špecifické situácie napr. otvorené dvere a táto situácia môže byť oznámená samokontrolnou funkciou (kontrola prípustnosti).

9.11.2. Núdzový poplach

Nezávisle od stavu (nastavený alebo odstavený) a/alebo funkcie AS, je povolený optický a/alebo zvukový a/alebo rádiový poplach. Takýto poplach má byť spustený z vnútra vozidla a nemá vplývať na stav (nastavený alebo odstavený) AS. Pre užívateľa vozidla musí byť tiež možné vypnúť núdzový poplach. V prípade zvukového poplachu nesmie byť obmedzená doba jeho trvania. Núdzový poplach nesmie znefunkčniť motor alebo ho zastaviť, ak je v chode.

10. **Testovacie podmienky**

Všetky komponenty AS sa majú testovať v súlade s postupmi popísanými v bode 5.

Táto požiadavka neplatí pre:

▼**M1**

10.1. Tie komponenty, ktoré sú montované a testované ako časť vozidla, bez ohľadu na to, či je alebo nie je VAS/AS namontovaný (napr. svietidlá), alebo

10.2. Tie komponenty, ktoré už boli testované ako časť vozidla a bol o tom poskytnutý dôkaz vo forme dokumentu.

11. **Pokyny**

Ku každému AS má byť priložené:

11.1. Návod na používanie

11.2. Návod na údržbu

11.3. Všeobecné upozornenie na nebezpečenstvo, ktoré vyplýva z akýchkoľvek zmien alebo doplnkov systému.

▼**M1**

Doplnok 1

Vzor montážneho osvedčenia

Ja, podpísaný..., odborný montér potvrdzujem, že montáž vozidlového poplachového systému popísaného nižšie, som vykonal podľa montážnych pokynov dodaných výrobcom systému.

Popis vozidla:

Značka:

Typ:

Sériové číslo:

Registračné číslo:

Popis vozidlového poplachového systému:

Značka:

Typ:

Schvaľovacie číslo:

Vydané v: ..... dňa: .....

Úplná adresa montéra (prípadne pečiatka):

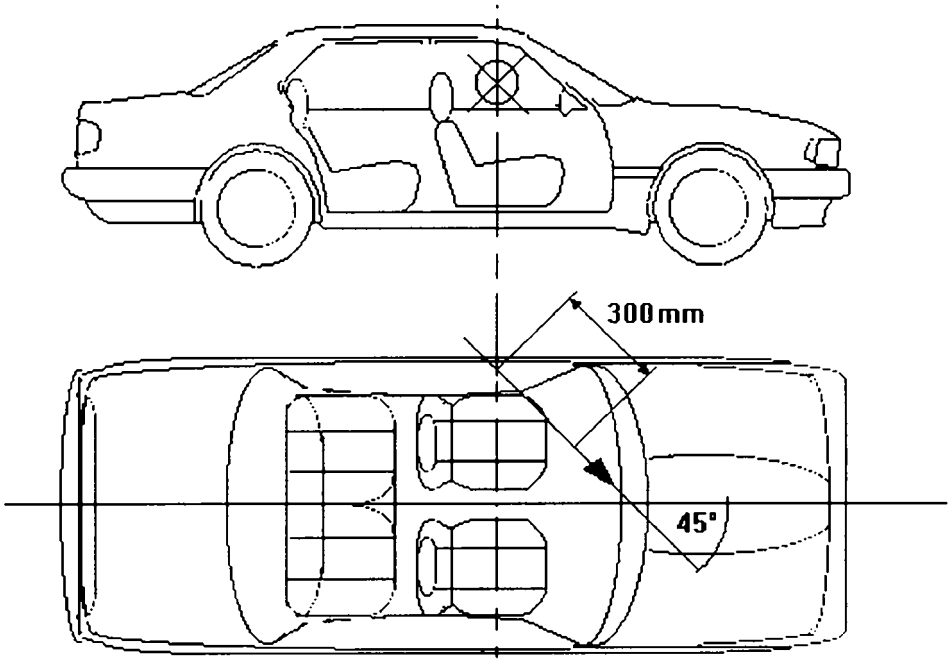
Podpis: .....
(prosím uviesť funkciu)

▼**M1**

Doplnok 2

Bod 5.2.11

Test systémov na ochranu priestoru pre cestujúcich



▼M1

Doplnok 3

Špecifikácie pre mechanické kľúčové spínače

1. Vložka kľúčového spínača nesmie vyčnievať viac než 1 mm od krytu a vyčnievajúce časti majú byť kužeľovité.
2. Spojenie medzi jadrom vložky a jej obalom má vydržať ťah 600 N a krútiaci moment 25 Nm.
3. Kľúčový spínač má byť zabezpečený perforovaným krytom vložky.
4. Profil kľúča má mať aspoň 1 000 použiteľných permutácií.
5. Kľúčový spínač nesmie byť ovládaný kľúčom, ktorý sa odlišuje len jednou permutáciou od zodpovedajúceho kľúča kľúčového spínača.
6. Kľúčový otvor vonkajšieho kľúčového spínača má byť chránený uzáverom alebo inak, proti nečistote a/alebo vode.

▼M1

Doplnok 4

Technické predpisy pre zvukové poplachové zariadenia (AAD)

1. AAD majú vydávať nepretržitý rovnaký zvuk, jeho akustické spektrum sa nemá podstatne meniť počas jeho činnosti. U AAD napájaných striedavým prúdom platí táto požiadavka len pri konštantných otáčkach generátora v rozsahu špecifikovanom v bode 2.1.3.2.

2. AAD majú mať akustické charakteristiky (spektrálne rozloženie hladiny akustického tlaku) a mechanické charakteristiky také, aby vyhovovali nasledujúcim testom uvedeným v poradí.

2.1. Meranie zvukových vlastností

2.1.1. AAD sa prednostne testujú v zvukovo izolovanom prostredí. Prípadne sa môžu testovať v zvukovo poloizolovanej komore alebo v otvorenom priestore. V tomto prípade je treba dbať na to, aby sa zabránilo odrazom od zeme v priestore merania (napríklad postavením niekoľkých absorpčných stien). Kontroluje sa zhodnosť s odchýlkou do hodnoty 1 dB v guľovom priestore o polomere minimálne 5 m, až po maximálnu frekvenciu, ktorá sa má merať hlavne v smere merania a vo výške prístroja a mikrofónu.

Okolitá hladina hluku má byť aspoň o 10 dB nižšia než hladina akustického tlaku, ktorá sa má merať.

Testované zariadenie a mikrofón sa umiestnia v rovnakej výške. Táto výška má byť od 1,15 m do 1,25 m. Os maximálnej citlivosti mikrofónu je totožná so smerom maximálnej akustickej hladiny zariadenia.

Mikrofón sa umiestni tak, že jeho membrána je vo vzdialenosti 2 ± 0,01 m od roviny zvukového vývodu zariadenia. V prípade, že zariadenie má niekoľko zvukových vývodov, vzdialenosť sa stanoví vo vzťahu k rovine vývodu, ktorý je najbližšie pri mikrofóne.

2.1.2. Merania akustických hladín akustického tlaku sa vykonávajú presným zvukomerom triedy 1, ktorý zodpovedá špecifikáciám uvedeným v publikácii IEC č. 651, prvé vydanie (1979).

Všetky merania sa vykonajú s použitím časovej konštanty „F“. Meranie celkovej hladiny akustického tlaku sa vykoná s použitím krivky váženia A.

Spektrum vysielaného zvuku sa meria podľa Fourierovej transformácie akustického signálu. Prípadne sa môžu použiť jednotretinové oktávové filtre, ktoré zodpovedajú špecifikáciám uvedeným v publikácii IEC č. 225, prvé vydanie (1966):

v tomto prípade sa hladina akustického tlaku v strednom pásmovom kmitočte 2 500 Hz stanoví pripočítaním kvadratickej strednej hodnoty akustických tlakov v jednej tretine stredne pásmových kmitočtov 2 000, 2 500 a 3 150 Hz.

V každom prípade sa za referenčnú metódu považuje metóda Fourierovej transformácie.

2.1.3. AAD sa napájajú prúdom o nasledujúcich napätiach:

2.1.3.1. v prípade AAD napájaných jednosmerným prúdom, s jedným z napätí 6,5, 13 alebo 26 voltov meranom na svorke zdroja elektrickej energie a zodpovedajúceho radiačným napätiam 6, 12 alebo 24 voltov;

2.1.3.2. v prípade AAD napájaných striedavým prúdom, je striedavý prúd dodávaný elektrickým generátorom typu, ktorý sa bežne používa u tohto typu AAD. Akustické charakteristiky AAD sa zaznamenajú pri otáčkach elektrického generátora zodpovedajúcich 50 %, 75 % a 100 % maximálnych otáčok stanovených generátorom pre nepretržitú prevádzku. Počas tohto testu nesmie byť elektrický generátor vystavený žiadnemu ďalšiemu elektrickému zaťaženiu. Test životnosti popísaný v bode 3 sa vykoná pri otáčkach špecifikovaných výrobcom zariadenia a vybraných z vyššie uvedeného rozsahu.

2.1.4. Ak sa u testov ADD napájaných jednosmerným prúdom použije usmernený zdroj prúdu, meniaca sa zložka napätia meraného na svorkách nesmie byť väčšia než 0,1 voltu, od jednej špičkovej hodnoty po druhú, keď je výstražné zariadenie v prevádzke.

▼M1

2.1.5. U ADD napájaných jednosmerným prúdom, odpor vedenia vrátane svoriek a kontaktov má sa čo možno najviac približovať hodnotám:

— 0,05 ohm pre 6 voltové obvody,

— 0,10 ohm pre 12 voltové obvody,

— 0,20 ohm pre 24 voltové obvody.

2.1.6. Zariadenie sa montuje pevne, použitím časti alebo častí dodaných výrobcom, na stojan ktorého hmotnosť je aspoň 10-krát väčšia než hmotnosť zariadenia a je minimálne 30 kg. Naviac sa musí zabezpečiť, aby odrazy na stranách stojanu a jeho vlastné vibrácie nemali nepriaznivý vplyv na merané výsledky.

2.1.7. Za podmienok stanovených vyššie, hladina akustického tlaku vážená v súlade s krivkou A, nepresiahne 118 dB (A).

2.1.7.1. Naviac hladina akustického tlaku v kmitočtovom pásme od 1 800 do 3 500 Hz má byť väčšia než hladina ktorejkoľvek zložky kmitočtu nad 3 500 Hz a v každom prípade má byť rovná alebo väčšia než 105 dB (A).

2.1.8. Špecifikácie uvedené vyššie má tiež spĺňať zariadenie podrobené testu životnosti uvedenému v bode 3 nižšie, napájané prúdom o napätí meniacom sa od 115 % do 95 % jeho menovitého napätia u AAD napájaných jednosmerným prúdom alebo u ADD napájaných striedavým prúdom od 50 % do 100 % maximálnych otáčok generátora, uvedených výrobcom pre nepretržitú prevádzku.

2.1.9. Doba medzi okamihom uvedenia do činnosti a okamihom kedy zvuk dosiahne minimálnu hladinu stanovenú v bode 2.1.7, nepresiahne 0,2 sekundy, merané pri okolitej teplote 20 ± 5 °C.

Toto ustanovenie platí najmä pre pneumaticky alebo pneumaticko-elektricky ovládané zariadenia.

2.1.10. Zariadenia, ktoré sú ovládané pneumaticky alebo pneumaticko-elektricky, s pneumatickým obvodom usporiadaným v súlade so špecifikáciami výrobcu, majú mať rovnaký akustický výkon ako výkon, ktorý sa vyžaduje pre elektricky ovládané zvukové AAD.

2.1.11. V prípade viactónových zariadení, u ktorých je každá jednotka emitujúca zvuk schopná fungovať nezávisle, sa minimálne hodnoty uvedené vyššie dosiahnu pre každú jednotku keď funguje samostatne. Nemá sa prekročiť maximálna hodnota celkovej hladiny zvuku, keď všetky jednotky tvoriace zariadenie sú v prevádzke súčasne.

3. Testy životnosti

3.1. ADD sa napája prúdom s radiačným napätím a odpormi vedenia špecifikovanými v bodoch 2.1.3 a 2.1.5 a použije sa 50 000-krát, vždy po jednej sekunde, po ktorej nasleduje štvorsekundová prestávka. Počas testu sa ADD chladí prúdom vzduchu s rýchlosťou približne 10 m/s.

3.2. Ak sa test vykonáva v zvukovo izolovanej komore, táto má mať dostatočný objem, aby umožnila normálne rozptýlenie tepla emitovaného zariadením počas testu životnosti.

3.3. Teplota okolia v testovacej miestnosti má byť medzi + 15 a + 30 °C.

3.4. Ak po absolvovaní polovičného počtu predpísaných spustení nie sú charakteristiky hladiny zvuku rovnaké ako pred testom, AAD sa môže nastaviť. Ak je to potrebné, po absolvovaní predpísaného počtu spustení a po ďalšom nastavení, AAD musí absolvovať test popísaný v bode 2.1.

3.5. Výstražné zariadenia typu pneumaticko-elektrického sa môžu mazať olejom odporučeným výrobcom po absolvovaní každých 10 000 spustení.

4. Schvaľovacie testy

4.1. Testy sa vykonajú s dvomi vzorkami každého typu dodaného výrobcom na schválenie; obe vzorky sa podrobia všetkým testom a musia vyhovovať technickým špecifikáciám stanoveným v tomto doplnku.