II

(Muud kui seadusandlikud aktid)

RAHVUSVAHELISTE LEPINGUTEGA LOODUD ORGANITE VASTU VÕETUD AKTID

Rahvusvahelise avaliku õiguse alusel on õiguslik toime ainult ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni originaaltekstidel. Käesoleva eeskirja staatust ja jõustumiskuupäeva tuleb kontrollida ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni staatust käsitleva dokumendi TRANS/WP.29/343 uusimast versioonist, mis on kättesaadav Internetis: http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html

Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni (UN/ECE) eeskiri nr 116 – Ühtsed tehnonõuded seoses mootorsõidukite kaitsega omavolilise kasutamise eest

Sisaldab kogu kehtivat teksti kuni:

eeskirja algversiooni 3. täiendus – jõustumise kuupäev: 23. juuni 2011

SISUKORD

EESKIRI

1. Reguleerimisala
2. Mõisted: üldosa
3. Tüübikinnituse taotlemine
4. Tüübikinnituse andmine
5. I OSA: M1- JA N1-KATEGOORIA SÕIDUKI TÜÜBIKINNITUS SEOSES SÕIDUKI OMAVOLILIST KASUTAMIST TAKISTAVATE SEADMETEGA

5.1. Mõisted

5.2. Üldspetsifikatsioonid

5.3. Erispetsifikatsioonid

5.4. Sõiduki omavolilist kasutamist takistavad elektromehaanilised ja elektroonilised seadmed

6. II OSA: SÕIDUKI ALARMSÜSTEEMIDE TÜÜBIKINNITUS

6.1. Mõisted

6.2. Üldspetsifikatsioonid

6.3. Erispetsifikatsioonid

6.4. Tööparameetrid ja katsetingimused

6.5. Juhendid

7. III OSA: SÕIDUKI TÜÜBIKINNITUS SEOSES ALARMSÜSTEEMIGA

7.1. Mõisted

7.2. Üldspetsifikatsioonid

7.3. Erispetsifikatsioonid

7.4. Katsetingimused

7.5. Juhendid

8. IV OSA: KASUTUSTÕKISE TÜÜBIKINNITUS JA SÕIDUKI TÜÜBIKINNITUS SEOSES KASUTUSTÕKISEGA

8.1. Mõisted

8.2. Üldspetsifikatsioonid

8.3. Erispetsifikatsioonid

8.4. Tööparameetrid ja katsetingimused

8.5. Juhendid

9. Tüübi muutmine ja tüübikinnituse laiendamine

10. Toodangu vastavuse kontrollimise kord

11. Karistused toodangu nõuetele mittevastavuse korral

12. Tootmise lõpetamine

13. Üleminekusätted

14. Tüübikinnituskatsete eest vastutavate tehniliste teenistuste ning haldusasutuste nimed ja aadressid

LISAD

1. lisa – Teatis

1. osa: kooskõlas eeskirja nr 116 punktidega 5, 7 ja 8, mis käsitlevad Euroopa Majanduskomisjoni süsteemi tüübikinnituse andmist sõidukitüübile seoses omavolilist kasutamist takistavate seadmetega

2. osa: kooskõlas eeskirja nr 116 punktiga 6, mis käsitleb Euroopa Majanduskomisjoni sõidukiosa tüübikinnituse andmist alarmsüsteemile

3. osa: kooskõlas eeskirja nr 116 punktiga 8, mis käsitleb Euroopa Majanduskomisjoni sõidukiosa tüübikinnituse andmist kasutustõkisele

2. lisa – Teatis, milles käsitletakse tüübikinnituse andmist, tüübikinnituse laiendamist, tüübikinnituse andmisest keeldumist või tootmise lõpetamist:

1. osa: sõidukitüübi puhul seoses omavolilist kasutamist takistavate seadmetega kooskõlas eeskirjaga nr 116

2. osa: alarmsüsteemi kui sõidukiosa tüübi puhul kooskõlas eeskirjaga nr 116

3. osa: kasutustõkise kui sõidukiosa tüübi puhul kooskõlas eeskirjaga nr 116

3. lisa – Tüübikinnitusmärkide kujundus

4. lisa – 1. osa: roolimehhanismi mõjutavate sõiduki omavolilist kasutamist takistavate seadmete rikkekatsemenetlus
2. osa: pöördemomendi piiramise teel roolimehhanismi mõjutavate sõiduki omavolilist kasutamist takistavate seadmete katsemenetlus

5. lisa – (reserveeritud)

6. lisa – Vastavussertifikaadi näidis

7. lisa – Paigaldamissertifikaadi näidis

8. lisa – Sõitjateruumi kaitsesüsteemide katse

9. lisa – Elektromagnetiline ühilduvus

10. lisa – Mehaanilise võtmega lülitite spetsifikatsioonid

1. REGULEERIMISALA

Käesolevat eeskirja kohaldatakse järgmiselt.

1.1. I OSA – M1- ja N1-kategooria ([1]) sõiduki tüübikinnituse suhtes seoses sõiduki omavolilist kasutamist takistavate seadmetega.

1.2. II OSA – sõiduki alarmsüsteemide tüübikinnituse suhtes, mis on ette nähtud kestvaks paigaldamiseks M1- ja nendele N1-kategooria sõidukitele, mille täismass on kuni 2 tonni ([1]).

1.3. III OSA – M1- ja nende N1-kategooria sõidukite tüübikinnituse suhtes, mille täismass on kuni 2 tonni, seoses nende alarmsüsteemi(de)ga ([2]).

1.4. IV OSA – kasutustõkiste ning M1- ja nende N1-kategooria sõidukite tüübikinnituse suhtes, mille täismass on kuni 2 tonni, seoses nende kasutustõkistega ([2]) ([1])

1.5. I osas osutatud seadmete paigaldamine muude kategooriate sõidukitele ei ole kohustuslik, kuid iga selline paigaldatud seade peab vastama kõikidele käesoleva eeskirja asjakohastele sätetele.

1.6. III ja IV osas osutatud seadmete paigaldamine muude kategooriate sõidukitele või nendele N1-kategooria sõidukitele, mille täismass on üle 2 tonni, on valikuline, kuid iga selline paigaldatud seade peab vastama kõikidele käesoleva eeskirja asjakohastele sätetele.

1.7. Tootja soovil võivad kokkuleppeosalised anda I–IV osas käsitletud tüübikinnitusi muude kategooriate sõidukitele ning nendesse paigaldamiseks mõeldud seadmetele.

1.8. Käesoleva eeskirja kohaldamise ajal teatavad kokkuleppeosalised, missugused eeskirja osad nad kavatsevad iga sõidukikategooria suhtes oma territooriumil kohustuslikuks teha ([3]).

2. MÕISTED: ÜLDOSA

2.1. „Osa” – seade, mille suhtes kehtivad käesoleva eeskirja nõuded ja mis on ette nähtud sõidukile paigaldamiseks selle osana ning millele võib anda tüübikinnituse sõidukist eraldi, kui käesolev eeskiri sisaldab sellekohaseid selgesõnalisi sätteid.

2.2. „Eraldi seadmestik” – seade, mille kohta kehtivad käesoleva eeskirja nõuded ja mis on ette nähtud sõidukile paigaldamiseks selle osana ning millele võib anda eraldi tüübikinnituse, kui käesolev eeskiri sisaldab sellekohaseid selgesõnalisi sätteid, kuid seda ainult ühe või mitme konkreetse sõidukitüübi suhtes.

([1]) Nagu on määratletud sõidukite ehitust käsitleva konsolideeritud resolutsiooni (R.E.3) (dokument TRANS/WP.29/78/Rev.1 ja selle muudatused) 7. lisas.

([2]) Arvesse võetakse üksnes 12-voldise elektrisüsteemiga sõidukeid.

([3]) Kokkuleppeosalistel soovitatakse kohaldada M1-kategooria sõidukite tüübikinnituse suhtes I ja IV osa ning N1-kategooria sõidukite tüübikinnituse suhtes üksnes I osa ja jätta ülejäänud nõuded valikuliseks. II, III ja IV osa tuleks kohaldada juhul, kui kõnealused seadmed on paigaldatud punktides 1.3–1.5 osutatud sõidukikategooriatele.

2.3 „Tootja" – isik või asutus, kes vastutab tüübikinnitusasutuse ees kõigi tüübikinnitusprotsessi aspektide eest ning toodangu nõuetele vastavuse tagamise eest. Kõnealune isik või asutus ei pea otseselt olema seotud selle sõiduki, süsteemi, osa või eraldi seadmestiku valmistamise kõigi etappidega, millele tüübikinnitust taotletakse.

3. TÜÜBIKINNITUSE TAOTLEMINE

3.1. Sõiduki või sõidukiosa tüübikinnituse taotluse seoses käesoleva eeskirjaga esitab sõiduki tootja.

3.2. Taotlusele lisatakse 1. lisa 1., 2. või 3. osas esitatud vormis teatis, milles on kirjeldatud sõiduki omavolilist kasutamist takistava seadme ja/või sõiduki alarmsüsteemi ja/või kasutustõkise tehnilisi näitajaid ning paigaldamismeetodit iga sõiduki margi ja tüübi puhul, millele sõiduki omavolilist kasutamist takistav seade ja/või sõiduki alarmsüsteem ja/või kasutustõkis on paigaldamiseks ette nähtud.

3.3. Tüübikinnituskatsete eest vastutavale tehnilisele teenistusele esitatakse sõiduk(id) või osa(d), mis vastab (vastavad) tüübikinnituse saamiseks esitatu(te)le.

4. TÜÜBIKINNITUSE ANDMINE

4.1. Kui käesoleva eeskirja alusel kinnitamiseks esitatud tüüp vastab käesoleva eeskirja nõuetele, antakse sellele tüübikinnitus.

4.2. Igale kinnitatud tüübile antakse tüübikinnitusnumber. Selle kaks esimest numbrit (praegu 00, mis tähistab eeskirja algversiooni) näitavad muudatuste seeriat, mis hõlmab tüübikinnituse andmise ajal käesoleva eeskirja kõige hilisemaid (suuri) tehnilisi muudatusi. Sama kokkuleppeosaline ei tohi anda sama tüübikinnitusnumbrit teisele käesolevas eeskirjas määratletud sõiduki- või sõidukiosa tüübile.

4.3. Teade tüübile käesoleva eeskirja kohase tüübikinnituse andmise või selle laiendamise kohta edastatakse käesoleva eeskirja 2. lisa 1., 2. või 3. osas esitatud vormi abil käesolevat eeskirja kohaldavatele kokkuleppeosalistele.

4.4. Igale sõidukile või osale, mis vastab käesoleva eeskirja kohaselt kinnitatud tüübile, paigaldatakse tüübikinnituse vormil kindlaks määratud hästi märgatavasse ja kergesti juurdepääsetavasse kohta rahvusvaheline tüübikinnitusmärk, mis koosneb:

4.4.1. ringjoonega ümbritsetud E-tähest, millele järgneb tüübikinnituse andnud riigi tunnusnumber ([1]);

4.4.2. käesoleva eeskirja numbrist, millele järgneb R-täht, mõttekriipsust ja punktis 4.4.1 ette nähtud ringist paremale jäävast tüübikinnitusnumbrist ning

([1]) 1 – Saksamaa, 2 – Prantsusmaa, 3 – Itaalia, 4 – Madalmaad, 5 – Rootsi, 6 – Belgia, 7 – Ungari, 8 – Tšehhi Vabariik, 9 – Hispaania, 10 – Serbia ja Montenegro, 11 – Suurbritannia, 12 – Austria, 13 – Luksemburg, 14 – Šveits, 15 (vaba), 16 – Norra, 17 – Soome, 18 – Taani, 19 – Rumeenia, 20 – Poola, 21 – Portugal, 22 – Venemaa Föderatsioon, 23 – Kreeka, 24 – Iirimaa, 25 – Horvaatia, 26 – Sloveenia, 27 – Slovakkia, 28 – Valgevene, 29 – Eesti, 30 (vaba), 31 – Bosnia ja Hertsegoviina, 32 – Läti, 33 (vaba), 34 – Bulgaaria, 35 (vaba), 36 – Leedu, 37 – Türgi, 38 (vaba), 39 – Aserbaidžaan, 40 – endine Jugoslaavia Makedoonia Vabariik, 41 (vaba), 42 Euroopa Ühendus (tüübikinnituse annavad liikmesriigid, kasutades vastavat Euroopa Majanduskomisjoni sümbolit), 43 – Jaapan, 44 (vaba), 45 – Austraalia, 46 – Ukraina, 47 – Lõuna-Aafrika, 48 – Uus-Meremaa, 49 – Küpros, 50 – Malta ja 51 – Korea Vabariik. Järgmised numbrid antakse teistele riikidele sellises kronoloogilises järjekorras, milles nad ratifitseerivad kokkuleppe, milles käsitletakse ratassõidukitele ning neile paigaldatavatele ja/või neil kasutatavatele seadmetele ja osadele ühtsete tehnonõuete kehtestamist ja kõnealuste nõuete alusel väljastatud tüübikinnituste vastastikuse tunnustamise tingimusi, või ühinevad selle kokkuleppega ning Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni peasekretär edastab kõnealused numbrid kokkuleppeosalistele.

4.4.3. lisasümbolist:

4.4.3.1. alarmsüsteemi (II osa) korral „A”;

4.4.3.2. kasutustõkise (IV osa) korral „I”;

4.4.3.3. alarmsüsteemi ja kasutustõkise kombinatsiooni korral „AI”;

4.4.3.4. sõiduki tüübikinnituse korral seoses omavolilist kasutamist takistavate seadmetega (I osa) „L”;

4.4.3.5. sõiduki tüübikinnituse korral seoses omavolilist kasutamist takistavate seadmete (I osa) ja alarmsüsteemi kombinatsiooniga „LA”;

4.4.3.6. sõiduki tüübikinnituse korral seoses omavolilist kasutamist takistavate seadmete (I osa) ja kasutustõkise kombinatsiooniga „LI”;

4.4.3.7. sõiduki tüübikinnituse korral seoses omavolilist kasutamist takistavate seadmete (I osa), alarmsüsteemi ja kasutustõkise kombinatsiooniga „LAI”.

4.5. Kui tüüp vastab ühe või mitme kokkuleppele lisatud muu eeskirja alusel kinnitatud tüübile riigis, mis on sellele käesoleva eeskirja alusel andnud tüübikinnituse, ei ole punktis 4.4.1 ette nähtud sümbolit tarvis korrata. Sel juhul paigutab käesoleva eeskirja alusel tüübikinnituse andnud riik selle eeskirja numbri, mille kohaselt tüübikinnitus on antud, punktis 4.4.1 ette nähtud sümbolist paremale üksteise alla tulpa.

4.6. Tüübikinnitusmärk peab olema selgesti loetav ja kustutamatu.

4.7. Sõiduki tüübikinnitusmärk paigaldatakse tootja poolt sõidukile kinnitatud andmesildile või selle lähedale.

4.8. Osa korral, mis on saanud eraldi tüübikinnituse alarmsüsteemina või kasutustõkisena või mõlemana, kannab tootja tüübikinnitusmärgi seadme põhielemendile (põhielementidele).

4.9. Käesoleva eeskirja 3. lisas on esitatud tüübikinnitusmärkide kujunduse näidised.

4.10. Alternatiivina punktis 4.4 kirjeldatud tüübikinnitusmärgile antakse igale müügiks pakutavale sõiduki alarmsüsteemile ja kasutustõkisele välja vastavussertifikaat.

Sõiduki alarmsüsteemi ja/või kasutustõkise tootja, kes annab sõiduki tootjale originaalseadmena sõidukimudelile või sõidukimudelite seeriale paigaldatava käesoleva eeskirja alusel tüübikinnituse saanud sõiduki alarmsüsteemi ja/või kasutustõkise, mis on kinnitatud, kuid märgistamata, peab sõiduki tootjale andma piisava arvu vastavussertifikaadi eksemplare, et tootja saaks käesoleva eeskirja III ja/või IV osa kohase sõiduki tüübikinnituse.

Kui sõiduki alarmsüsteem või kasutustõkis koosneb eraldi osadest, peab põhiosa(de)l olema kontrollmärk ning vastavussertifikaadis kontrollmärkide loetelu.

Vastavussertifikaadi näidis on esitatud käesoleva eeskirja 6. lisas.

5. I OSA: M1- JA N1-KATEGOORIA SÕIDUKI TÜÜBIKINNITUS SEOSES SÕIDUKI OMAVOLILIST KASUTAMIST TAKISTAVATE SEADMETEGA

5.1. MÕISTED

Käesoleva eeskirja I osas kasutatakse järgmisi mõisteid:

5.1.1. „sõidukitüüp" – mootorsõidukite kategooria, mille sõidukid ei erine üksteisest järgmiste oluliste näitajate poolest:

5.1.1.1. tootja tüübimärgistus;

5.1.1.2. sõidukiosa või -osade paigutus ja ehitus, mille toimimist sõiduki omavolilist kasutamist takistav seade mõjutab;

5.1.1.3. sõiduki omavolilist kasutamist takistava seadme tüüp;

5.1.2. „omavolilist kasutamist takistav seade" – süsteem, mis on projekteeritud nii, et see takistab sõiduki omavolilise kasutamise korral mootori tavapärast käivitamist või mootori muu põhijõuallika tavapärast kasutamist, ning on kombineeritud vähemalt ühe süsteemiga, mis

a) lukustab roolimehhanismi või

b) lukustab jõuülekande või

c) lukustab käigukangi või

d) lukustab pidurid.

Süsteemi korral, mis lukustab pidurid, ei tohi seadme desaktiveerimine pidureid sõidukijuhi tahte vastaselt automaatselt vabastada;

5.1.3. „roolimehhanism" – rooliratas, roolisammas ja selle kate, roolivõll, rooliajam ning kõik muud osad, mis vahetult mõjutavad omavolilist kasutamist takistava seadme toimimist;

5.1.4. „kombinatsioon" – üks lukustussüsteemi spetsiaalselt välja töötatud ja teostatud variantidest, mis nõuetele vastava käivitamise juures võimaldab lukustussüsteemi toimimist;

5.1.5. „võti" – seade, mis on projekteeritud ja valmistatud üksnes selle seadmega kasutatavaks projekteeritud ja ehitatud lukustussüsteemi avamiseks ja lukustamiseks;

5.1.6. „pöördkood" – elektrooniline kood, mis koosneb mitmest elemendist, mille kombinatsioon muutub juhuslikkuse põhimõttel pärast ülekandeseadme iga kasutamist.

5.2. ÜLDSPETSIFIKATSIOONID

5.2.1. Sõiduki omavolilist kasutamist takistav seade peab olema projekteeritud nii, et see tuleb välja lülitada, võimaldamaks

5.2.1.1. mootori käivitamist tavapärasel viisil ja

5.2.1.2. sõiduki roolimist, juhtimist või ettepoole sõitmist sõiduki enda jõuallika abil.

5.2.1.3. Punkti 5.2.1 nõuded võivad olla täidetavad samal ajal punktides 5.2.1.1 ja 5.2.1.2 kirjeldatud toimingutega või enne neid.

5.2.2. Punkti 5.2.1 nõuded peavad olema täidetavad ühe võtme abil.

5.2.3. Välja arvatud punktis 5.3.1.5 sätestatud juhud, ei tohi võtmega käivitatava süsteemi puhul olla võimalik luku sees olevat võtit eemaldada enne, kui punktis 5.2.1 nimetatud seade on tööle hakanud või tööasendisse pandud.

5.2.4. Punktis 5.2.1 nimetatud seade, mis takistab sõiduki omavolilist kasutamist, ning sõidukiosad, mille toimimist kõnealune seade mõjutab, peavad olema projekteeritud nii, et seadet ei saa kiiresti ja tähelepanu äratamata avada, kasutamiskõlbmatuks muuta ega lõhkuda, kasutades näiteks odavaid, kergesti peidetavaid ning laiatarbekaubana kättesaadavaid tööriistu või seadmeid.

5.2.5. Sõiduki omavolilist kasutamist takistav seade paigaldatakse sõidukile originaalvarustusena (see tähendab seadmeid, mis sõiduki tootja paigaldab enne esimest jaemüüki). Seade paigaldatakse nii, et lukustatud asendis ei saaks seda isegi pärast korpuse eemaldamist maha monteerida eritööriistu kasutamata. Kui sõiduki omavolilist kasutamist takistava seadme saab kruvide eemaldamise teel kasutamiskõlbmatuks muuta, siis peavad kruvid, kui need on eemaldatavad, olema kaetud lukustatud kaitseseadeldise osadega.

5.2.6. Mehaanilistel lukustussüsteemidel peab olema vähemalt 1 000 erinevat võtmekombinatsiooni või aastas toodetud sõidukite üldarvuga võrdne arv kombinatsioone, kui sõidukite üldarv on alla 1 000. Ühetüübiliste sõidukite puhul tohib iga kombinatsiooni esinemissagedus olla umbkaudu üks tuhandele.

5.2.7. Elektrilistel/elektroonilistel lukustussüsteemidel, näiteks kaugjuhtimispuldil, peab olema vähemalt 50 000 varianti ning inkorporeeritud pöördkoodid ja/või minimaalne skaneerimisaeg kümme päeva, näiteks väikseima, 50 000 variandi puhul kuni 5 000 varianti 24 tunni kohta.

5.2.8. Sõiduki omavolilist kasutamist takistava seadme laadi suhtes kohaldatakse punkti 5.2.6 või 5.2.7.

5.2.9. Võtme ja luku kodeerimine ei tohi olla nähtav.

5.2.10. Lukk peab olema projekteeritud, valmistatud ja paigaldatud nii, et lukusilindri pööramine lukustusasendis pöördemomendiga alla 2,45 Nm on võimalik ainult sellele lukule sobiva võtmega ja

5.2.10.1. hooblülitiga lukusilindritesse ei ole kõrvuti asetatud mitte rohkem kui kaks ühes suunas toimivat identset lülitit, ning ühe luku hooblülititest kuni 60 % tohivad olla identsed;

5.2.10.2. pöördlülitiga lukusilindritesse ei ole kõrvuti asetatud mitte rohkem kui kaks ühes suunas toimivat identset lülitit, ning ühe luku pöördlülititest kuni 50 % tohivad olla identsed.

5.2.11. Sõiduki omavolilist kasutamist takistavate seadmete puhul peab olema välistatud juhusliku rikke tekkimise oht mootori töötamise ajal, eelkõige turvalisust ohustava lukustumise võimalus.

5.2.11.1. Sõiduki omavolilist kasutamist takistavad seadmed ei tohi olla käivitatavad enne mootori juhtimisseadmete asetamist peatumisolekusse ning toimingut, mis ei ole katkematult seotud mootori peatamisega, või enne, kui mootori juhtimisseade on asetatud peatumisolekusse ja sõiduk seisab ning käsipidur on rakendatud või sõiduki kiirus ei ületa 4 km/h.

5.2.11.2. Võtme väljavõtmisega käivitatavate sõiduki omavolilist kasutamist takistavate seadmete puhul peab võti enne seadme töölehakkamist olema väljas vähemalt 2 mm ulatuses, või seadmetesse peab olema inkorporeeritud kaitseseade, mis takistab võtme juhuslikku või osalist väljatulekut.

5.2.11.3. Punkte 5.2.10, 5.2.10.1 või 5.2.10.2 ja 5.2.11.2 kohaldatakse üksnes mehaaniliste võtmetega seadmete suhtes.

5.2.12. Energiaallikat tohib kasutada ainult sõiduki omavolilist kasutamist takistava seadme lukustus- ja lukuavamissüsteemi käivitamiseks. Seade peab püsima tööolekus mis tahes asjakohaste vahendite abil, mis ei vaja toiteenergiat.

5.2.13. Sõiduki liikumapanevat jõudu ei tohi olla võimalik aktiveerida tavapäraste vahenditega, kuni sõiduki omavolilist kasutamist takistav seade ei ole desaktiveeritud.

5.2.14. Sõiduki pidurite vabastamist takistavad sõiduki omavolilist kasutamist takistavad seadmed on lubatud üksnes juhul, kui pidurite töötavaid osi hoiab lukustatud asendis täielikult mehaaniline seade. Sel juhul punkti 5.2.13 nõudeid ei kohaldata.

5.2.15. Kui sõiduki omavolilist kasutamist takistav seade on varustatud juhti hoiatava seadmega, siis peab see juhipoolse ukse avamisel aktiveeruma, kui juht ei ole seadet aktiveerinud ja võtit eemaldanud.

5.3. ERISPETSIFIKATSIOONID

Peale punktis 5.2 ette nähtud üldspetsifikatsioonide peab sõiduki omavolilist kasutamist takistav seade vastama järgmistele eritingimustele.

5.3.1. Roolimehhanismi mõjutavad sõiduki omavolilist kasutamist takistavad seadmed

5.3.1.1. Roolimehhanismi mõjutav sõiduki omavolilist kasutamist takistav seade lukustab roolimehhanismi. Mootori saab käivitada pärast roolimehhanismi tavapärase toimimise taastamist.

5.3.1.2. Sõiduki omavolilist kasutamist takistava seadme toimimist, kui seade on tööle pandud, ei tohi olla võimalik takistada.

5.3.1.3. Sõiduki omavolilist kasutamist takistav seade peab vastama punktides 5.2.11, 5.3.1.1, 5.3.1.2 ja 5.3.1.4 sätestatud nõuetele ka pärast käesoleva eeskirja 4. lisa 1. osas nimetatud rikkekatse 2 500 lukustustsüklit mõlemas suunas.

5.3.1.4. Sõiduki omavolilist kasutamist takistav seade peab aktiveeritud olekus vastama ühele järgmistest kriteeriumidest:

5.3.1.4.1. seade peab olema piisavalt tugev, et vastu pidada roolivõlli telgedele mõlemas suunas staatiliselt mõjuvale pöördemomendile 300 Nm, ilma et tekiks roolimehhanismi turvalisust ohustavat kahjustumist;

5.3.1.4.2. seade peab olema varustatud järele andva või libiseva mehhanismiga, mis võimaldab süsteemil taluda kas püsivalt või perioodiliselt mõjuvat pöördemomenti vähemalt 100 Nm. Lukustussüsteem peab pärast käesoleva eeskirja 4. lisa 2. osas ette nähtud katset endiselt taluma mõjutamist kõnealuse pöördemomendiga;

5.3.1.4.3. seade peab olema varustatud mehhanismiga, mis võimaldab roolirattal lukustatud roolivõllil vabalt pöörelda. Lukustusmehhanism peab olema piisavalt tugev, et vastu pidada roolivõlli telgedele mõlemas suunas staatiliselt mõjuvale pöördemomendile 200 Nm.

5.3.1.5. Sõiduki omavolilist kasutamist takistav seade, mille puhul võti on eemaldatav muus kui roolimehhanismi lukustatud asendis, peab olema projekteeritud nii, et ettekavatsematu kõnealusesse asendisse jõudmine ning võtme eemaldamine ei oleks võimalik.

5.3.1.6. Süsteem, mille osa rikke tõttu on raske täita punktides 5.3.1.4.1, 5.3.1.4.2 ja 5.3.1.4.3 ette nähtud pöördemomendi nõudeid, kuid mille roolimehhanism jääb lukustatuks, loetakse nõuetele vastavaks.

5.3.2. Jõuülekannet või pidureid mõjutavad sõiduki omavolilist kasutamist takistavad seadmed

5.3.2.1. Jõuülekannet mõjutav sõiduki omavolilist kasutamist takistav seade takistab sõiduki veorataste pöörlemist.

5.3.2.2. Sõiduki omavolilist kasutamist takistav seade, mis mõjutab pidureid, pidurdab vähemalt ühe ratta vähemalt ühe telje kummalgi poolel.

5.3.2.3. Sõiduki omavolilist kasutamist takistava seadme toimimist, kui seade on tööle pandud, ei tohi olla võimalik takistada.

5.3.2.4. Kui võti asetseb sõiduki omavolilist kasutamist takistava seadme lukus, siis ei tohi jõuülekanne ega pidurid olla kogemata lukustatavad isegi juhul, kui mootori käivitamist takistav seade on käivitunud või tööolekusse pandud. Nimetatud nõuet ei kohaldata, kui käesoleva eeskirja punkti 5.3.2 nõuded on täidetud seadmetega, mida kasutatakse lisaks ka muul otstarbel, ning kõnealusel lisaotstarbel on vajalik eespool sätestatud nõuetele vastav lukk (nt elektriline käsipidur).

5.3.2.5. Sõiduki omavolilist kasutamist takistav seade peab olema projekteeritud ja valmistatud nii, et selle tõhusus säilib täielikult ka pärast teatavat kulumist, mis tekib 2 500 mõlemas suunas toimiva lukustustsükli tagajärjel. Pidureid mõjutava kaitseseadeldise puhul kehtib see seadme iga mehaanilise või elektrilise alamosa suhtes.

5.3.2.6. Sõiduki omavolilist kasutamist takistav seade, mille võti on eemaldatav muus kui jõuülekande või pidurite lukustatud asendis, peab olema projekteeritud nii, et ettekavatsematu kõnealusesse asendisse jõudmine ning võtme eemaldamine ei oleks võimalik.

5.3.2.7. Jõuülekannet mõjutav kaitseseadeldis peab olema piisavalt tugev, et ilma turvalisust ohustavat kahjustumist tekitamata vastu pidada mõlemas suunas ning staatilistes tingimustes mõjuvale pöördemomendile, mis on 50 % võrra suurem jõuülekannet tavapäraselt mõjutavast maksimaalsest pöördemomendist. Katses kasutatava pöördemomendi kindlaksmääramisel ei võeta aluseks mitte mootori suurimat pöördemomenti, vaid siduri või automaatse jõuülekandega ülekantavat suurimat pöördemomenti.

5.3.2.8. Pidureid mõjutav kaitseseadeldis peab suutma täismassiga sõidukit paigal hoida 20 % kallakuga tõusul või langusel.

5.3.2.9. Pidureid mõjutava kaitseseadeldise suhtes ei tõlgendata käesoleva eeskirja nõudeid erandina eeskirjade 13 või 13-H nõuetest isegi rikke korral.

5.3.3. Käigukangi mõjutavad sõiduki omavolilist kasutamist takistavad seadmed

5.3.3.1. Käigukangi mõjutav sõiduki omavolilist kasutamist takistav seade peab suutma takistada igasugust käigu muutmist.

5.3.3.2. Manuaalse käigukasti puhul peab käigukangi saama lukustada ainult tagasikäigu asendis: peale selle on lubatud lukustamine vabakäigu asendis.

5.3.3.3. Seisuasendiga automaatse käigukasti puhul peab mehhanism olema lukustatav ainult seisuasendis; peale selle on lubatud lukustamine vabakäigu ja/või tagasikäigu asendis.

5.3.3.4. Automaatse käigukasti puhul, millel puudub seisuasend, peab mehhanism olema lukustatav ainult järgmistes asendites: vabakäigu ja/või tagasikäigu asend.

5.3.3.5. Sõiduki omavolilist kasutamist takistav seade peab olema projekteeritud ja valmistatud nii, et selle tõhusus säilib täielikult ka pärast teatavat kulumist, mis tekib 2 500 mõlemas suunas toimiva lukustustsükli tagajärjel.

5.4. SÕIDUKI OMAVOLILIST KASUTAMIST TAKISTAVAD ELEKTROMEHAANILISED JA ELEKTROONILISED SEADMED

Sõiduki omavolilist kasutamist takistavad elektromehaanilised ja elektroonilised seadmed peavad paigaldamise korral vastama *mutatis mutandis* punktide 5.2, 5.3 ja 8.4 tingimustele.

Kui punkte 5, 6 ja 8.4 ei saa seadmele selle tehnoloogia tõttu kohaldada, tuleb kontrollida, et on tagatud sõiduki ohutuse säilimine. Kõnealuste seadmete talitluses tuleb turvaliste vahenditega tagada, et oleks ära hoitud lukustumise või juhusliku väärtalitluse oht, mis võib kahjustada sõiduki ohutust.

6. II OSA: SÕIDUKI ALARMSÜSTEEMIDE TÜÜBIKINNITUS

6.1. MÕISTED

Käesoleva eeskirja II osas kasutatakse järgmisi mõisteid:

6.1.2. „sõiduki alarmsüsteem” – süsteem, mis on mõeldud paigaldamiseks ühele või mitmele sõidukitüübile ning projekteeritud teatama sõidukisse sissemurdmisest või sõiduki rikkumisest; kõnealused süsteemid võivad pakkuda lisakaitset sõiduki omavolilise kasutamise eest;

6.1.3. „andur” – seade, mis tajub sõidukisse sissemurdmisest või sõiduki rikkumisest tulenevat muutust;

6.1.4. „häireseade” – seade, mis teatab sissemurdmisest või rikkumisest;

6.1.5. „juhtseade” – seade sõiduki alarmsüsteemi sisselülitamiseks, väljalülitamiseks ja katsetamiseks ning häire saatmiseks häireseadmetesse;

6.1.6. „sisselülitatud” – sõiduki alarmsüsteemi olek, milles on võimalik häire häireseadmetesse saata;

6.1.7. „väljalülitatud” – sõiduki alarmsüsteemi olek, milles ei ole võimalik häiret häireseadmetesse saata;

6.1.8. „võti” – seade, mis on projekteeritud ja valmistatud üksnes selle seadmega kasutatavaks projekteeritud ja ehitatud lukustussüsteemi avamiseks ja lukustamiseks;

6.1.9. „sõiduki alarmsüsteemi tüüp” – süsteemid, mis ei erine üksteisest järgmiste oluliste näitajate poolest:

a) tootja kaubanimi või kaubamärk,

b) anduri liik,

c) häireseadme liik,

d) juhtseadme liik;

6.1.10. „sõiduki alarmsüsteemi tüübikinnitus" – punktides 6.2, 6.3 ja 6.4 sätestatud nõuetele vastava sõiduki alarmsüsteemi tüübikinnitus;

6.1.11. „kasutustõkis" – seade, mis on mõeldud sõiduki oma jõuallika abil toimuva liikumise takistamiseks;

6.1.12. „paanikaseade" – seade, mis võimaldab kasutada sõidukile paigaldatud häireseadet abi väljakutsumiseks hädaolukorras.

6.2. ÜLDSPETSIFIKATSIOONID

6.2.1. Sõiduki alarmsüsteem peab andma häiresignaali sõidukisse sissemurdmise või sõiduki rikkumise korral. Häiresignaal peab olema helisignaal, mille kõrval võib kasutada optilisi häireseadmeid, või raadiohäire või eespool nimetatute kombinatsioon.

6.2.2. Sõiduki alarmsüsteem peab olema projekteeritud, valmistatud ja paigaldatud nii, et pärast süsteemi paigaldamist sõidukile vastab sõiduk endiselt asjakohastele tehnonõuetele, eelkõige nõuetele seoses elektromagnetilise ühilduvusega.

6.2.3. Kui näiteks sisse- ja väljalülitamine või häire edastamine võib sõiduki alarmsüsteemis toimuda raadio teel, peab süsteem vastama asjakohastele ETSI standarditele, ([1]) nt EN 300 220-1 V1.3.1 (2000-09), EN 300 220-2 V1.3.1 (2000-09), EN 300 220-3 V1.1.1 (2000-09) ja EN 301 489-3 V1.2.1 (2000-08) (sh kõik soovituslikud nõuded). Alarmsüsteemi raadio teel sisse- ja väljalülitamise sagedus ja maksimaalne kiirgusvõimsus peab vastama CEPT/ERC ([2]) soovitusele nr 70-03 (17. veebruar 2000) lähitoimeseadmete kasutamise kohta ([3]).

6.2.4. Sõiduki alarmsüsteemi paigaldamine (väljalülitatud olekus) ei tohi mõjutada sõiduki toimimist ega ohutut käitamist.

6.2.5. Sõiduki alarmsüsteem ja selle osad ei tohi aktiveeruda ette kavatsemata, eelkõige mootori töötamise ajal.

6.2.6. Sõiduki alarmsüsteemi rike või alarmsüsteemi vooluallika rike ei tohi mõjutada sõiduki ohutut käitamist.

6.2.7. Sõiduki alarmsüsteem, selle osad ning nende mõjutatavad osad peavad olema projekteeritud, valmistatud ja paigaldatud nii, et oleks minimeeritud võimalus seade kiiresti ja tähelepanu äratamata toimimatuks muuta või lõhkuda, kasutades näiteks odavaid, kergesti peidetavaid ning laiatarbekaubana kättesaadavaid tööriistu või seadmeid.

6.2.8. Sõiduki alarmsüsteemi sisse- ja väljalülitamise vahendid peavad olema projekteeritud nii, et I osa nõuded oleksid täidetud. Käesoleva eeskirja I osaga hõlmatavate osade elektriühendused on lubatud.

6.2.9. Süsteem peab olema paigaldatud nii, et ühes häiresignaali vooluahelas tekkinud lühise tõttu ei lakkaks töötamast ükski teine alarmsüsteemi funktsioon peale lühises vooluahela.

([1]) ETSI: European Telecommunications Standards Institute (Euroopa Telekommunikatsioonistandardite Instituut). Kui need standardid ei ole käesoleva eeskirja jõustumise ajal kättesaadavad, kohaldatakse asjakohaseid riiklikke nõudeid.

([2]) CEPT: Conference of European Posts and Telecommunications (Euroopa postside- ja telekommunikatsiooniadministratsioonide konverents).
ERC: European Radiocommunications Committee (Euroopa Raadioside Komitee).

([3]) Kokkuleppeosalised võivad keelata sageduse ja/või võimsuse kasutamise ja lubada teise sageduse ja/või võimsuse kasutamist.

6.2.10. Sõiduki alarmsüsteem võib sisaldada käesoleva eeskirja IV osa nõuetele vastavat kasutustõkist.

6.3. ERISPETSIFIKATSIOONID

6.3.1. Kaitse ulatus

6.3.1.1. Erinõuded

Sõiduki alarmsüsteem peab avastama ja andma märku vähemalt sõiduki uste, kapoti ja pagasiruumi avamisest. Valgusallikate, näiteks sõitjateruumi valgustuse rike või väljalülitumine ei tohi kontrollitoimingut häirida.

Tõhusad lisaandurid teabe/kuva saamiseks, näiteks

i) sõidukisse sissemurdmisest (näiteks andurite abil sõitjateruumis, akendel), mis tahes klaaspinna purustamisest või

ii) katsest sõidukit ärandada (näiteks kaldeanduri abil),

on lubatud, kui võetakse meetmeid asjatu helisignaali vallandumise takistamiseks (valehäire, vt punkt 6.3.1.2).

Niivõrd kui kõnealused lisaandurid annavad häiresignaali ka pärast sissemurdmist (näiteks klaaspinna purustamine) või välismõjutuste tõttu (näiteks tuul), võib häiresignaal, mille paneb tööle üks eespool nimetatud anduritest, aktiveeruda kõige rohkem 10 korda sõiduki alarmsüsteemi ühe aktiveeritud oleku jooksul.

Sellisel juhul piirab aktiveeritud oleku aega sõiduki kasutaja, kes lülitab süsteemi välja.

Teatavat liiki lisaandureid, näiteks sõitjateruumi andureid (ultraheli-, infrapunaandur) või kaldeandureid jne, on võimalik tahtlikult desaktiveerida. Sellisel juhul tuleb kõnealune tahtlik toiming sooritada iga kord enne sõiduki alarmsüsteemi sisselülitamist. Andurid ei tohi olla desaktiveeritavad alarmsüsteemi sisselülitatud olekus.

6.3.1.2. Valehäirevastane kaitse

6.3.1.2.1. Asjakohaste meetmete abil, mille hulka kuuluvad näiteks

i) mehaaniline projekt ning vooluahela asetus mootorsõidukitele ette nähtud eritingimuste kohaselt,

ii) töö- ja kontrollipõhimõtete valik ja nende rakendamine alarmsüsteemi ja selle osade suhtes,

tagatakse, et sõiduki alarmsüsteem ei saaks sisse- ega väljalülitatud olekus vajaduseta tekitada helisignaali järgmistel juhtudel:

a) löök sõiduki kerele: katse punkti 6.4.2.13 kohaselt,

b) elektromagnetiline ühilduvus: katse punkti 6.4.2.12 kohaselt,

c) aku pinge alanemine püsiva tühjenemise tõttu: katse punkti 6.4.2.14 kohaselt,

d) sõitjateruumi anduri valehäire: katse punkti 6.4.2.15 kohaselt.

6.3.1.2.2. Kui tüübikinnituse taotleja suudab näiteks tehniliste andmete põhjal tõendada, et valehäirevastane kaitse eest on rahuldavalt tagatud, võib tüübikinnituskatsete eest vastutav tehniline teenistus loobuda mõne eespool nimetatud katse tegemise nõudest.

6.3.2. Helisignaal

6.3.2.1. Üldosa

Häiresignaal peab olema selgesti kuuldav ja äratuntav ning olulisel määral erinema muudest maanteeliikluses kasutatavatest helisignaalidest.

Peale originaalvarustusse kuuluva helisignaalseadme võib paigaldada eraldi helisignaalseadme sõiduki alarmsüsteemiga kontrollitavale alale, kus see peab olema kaitstud hõlpsa ja kiire juurdepääsu eest.

Kui kasutatakse punkti 6.3.2.3.1 kohast eraldi helisignaalseadet, võib originaalvarustusse kuuluv standardhelisignaalseade olla samuti käivitatav sõiduki alarmsüsteemi abil, tingimusel et standardhelisignaalseadme (tavaliselt hõlpsamini ligipääsetav) mis tahes omavoliline kasutamine ei mõjuta eraldi helisignaalseadme töötamist.

6.3.2.2. Helisignaali kestus

Minimaalselt: 25 s

Maksimaalselt: 30 s

Helisignaal tohib korduda alles pärast sõiduki järgmist lubamatut puudutamist, st pärast eespool nimetatud ajavahemikku (piirangud: vaata punktid 6.3.1.1 ja 6.3.1.2).

Alarmsüsteemi väljalülitamisel peab helisignaal kohe katkema.

6.3.2.3. Spetsifikatsioonid seoses helisignaaliga

6.3.2.3.1. Püsitonaalsusega helisignaalseade (muutumatu sagedusspekter), näiteks autopasunad: akustilised ja muud andmed Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 28 I osa kohaselt.

Katkendlik signaal (sisselülitatud/väljalülitatud):

käivitussagedus ..... (2 ± 1) Hz

tööaeg = pausiaeg ± 10 %

6.3.2.3.2. Helisignaalseade sageduse moduleerimisega: akustilised ja muud andmed Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 28 I osa kohaselt, kuid siire laialt sagedusalalt eespool nimetatud sagedusalale (1 800 – 3 550 Hz) toimub mõlemas suunas samal viisil.

Siirdesagedus ..... (2 ± 1) Hz

6.3.2.3.3. Helitase

Heliallikas peab olema

i) Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 28 I osa kohaselt kinnitatud helisignaalseade või

ii) Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 28 I osa punktide 6.1 ja 6.2 nõuetele vastav seade.

Kui heliallikas on muu kui originaalvarustusse kuuluv helisignaalseade, võib minimaalset helitaset vähendada kuni 100 dB(A)-ni, mõõdetuna Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 28 I osas ette nähtud tingimuste kohaselt.

6.3.3. Optiline häiresignaal, kui see on paigaldatud

6.3.3.1. Üldosa

Sõidukisse sissemurdmise või sõiduki rikkumise korral peab seade aktiveerima optilise signaali, mida on kirjeldatud punktides 6.3.3.2 ja 6.3.3.3.

6.3.3.2. Optilise signaali kestus

Optiline signaal kestab 25 sekundist 5 minutini alates häire aktiveerimisest. Alarmsüsteemi väljalülitamisel peab signaal kohe katkema.

6.3.3.3. Optilise signaali tüüp

Sõiduki kõigi suunatulelaternate ja/või sõitjateruumi tulede, sh kõigi sama vooluahela valgusallikate vilkumine.

Käivitussagedus ..... (2 ± 1) Hz

Seoses helisignaaliga on lubatud ka asünkroonsed signaalid.

Tööaeg = pausiaeg ± 10 %

6.3.4. Raadiohäire (piipar), kui see on paigaldatud

Sõiduki alarmsüsteem võib sisaldada seadet häire edastamiseks raadio teel.

6.3.5. Alarmsüsteemi sisselülitamislukk

6.3.5.1. Kui sõiduki mootor töötab, siis ei tohi alarmsüsteem olla sisselülitatav ei tahtlikult ega ette kavatsemata.

6.3.6. Sõiduki alarmsüsteemi sisse- ja väljalülitamine

6.3.6.1. Sisselülitamine

Lubatud on kõik nõuetekohased sõiduki alarmsüsteemi sisselülitamise vahendid, kui need ei põhjusta valehäireid.

6.3.6.2. Väljalülitamine

Sõiduki alarmsüsteem lülitatakse välja ühe järgmise seadme või seadmete kombinatsiooni abil. Muud võrdväärse tõhususega seadmed on lubatud.

6.3.6.2.1. Mehaaniline võti (vastab käesoleva eeskirja 10. lisa nõuetele), mida võib kombineerida väljastpoolt käitatava kesklukustussüsteemiga, millel on vähemalt 1 000 varianti.

6.3.6.2.2. Elektriline/elektrooniline seade, näiteks kaugjuhtimispult, millel on vähemalt 50 000 varianti ning inkorporeeritud pöördkood ja/või minimaalne skaneerimisaeg kümme päeva, näiteks väikseima, 50 000 variandi puhul kuni 5 000 varianti 24 tunni kohta.

6.3.6.2.3. Mehaaniline võti või kaitstavas sõitjateruumis paiknev elektriline/elektrooniline seade sisenemise ja väljumise viivitusajaga.

6.3.7. Väljumise viivitusaeg

Kui sõiduki alarmsüsteemi sisse lülitav seade on paigaldatud kaitstavale alale, peab olema jäetud viivitusaeg sõidukist väljumiseks. Väljumise viivitusaja pikkuseks võib määrata 15–45 sekundit pärast lüliti aktiveerimist. Viivitusaja võib seada vastavalt kasutaja vajadustele.

6.3.8. Sisenemise viivitusaeg

Kui alarmsüsteemi sisse lülitav seade on paigaldatud kaitstavale alale, peab heli- ja optilise signaali aktiveerimisele eelnema viivitusaeg pikkusega vähemalt 5 sekundit, kuid mitte üle 15 sekundi. Viivitusaja võib seada vastavalt kasutaja vajadustele.

6.3.9. Olekuekraan

6.3.9.1. Teabe edastamiseks sõiduki alarmsüsteemi oleku kohta (sisselülitatud, väljalülitatud, häireseadme sisselülitamise aeg, häireseade on aktiveeritud) on lubatud optilised ekraanid sees- ja väljaspool sõitjateruumi. Sõitjateruumist väljaspool asuvate valgussignaalide intensiivsus ei tohi olla üle 0,5 cd.

6.3.9.2. Kui antakse teavet lühiajalise dünaamilise protsessi kohta, nt sisselülitatud olekust väljalülitatud olekusse minek ja vastupidi, peab see olema optiline kooskõlas punktiga 6.3.9.1. Optilise signaali saab tekitada ka suunatulelaternate ja/või sõitjateruumi tule(de) samaaegse sisselülitamisega tingimusel, et suunatulelaternate optilise signaali kestus ei ületa 3 sekundit.

6.3.10. Energiavarustus

Sõiduki alarmsüsteemi toiteallikas võib olla sõiduki aku või laetav aku. Võimaluse korral võib kasutada veel üht akut või laetavat akut. Neid ei tohi mingil juhul kasutada sõiduki elektrisüsteemi muude osade toitmiseks.

6.3.11. Spetsifikatsioonid seoses valikuliste funktsioonidega

6.3.11.1. Autokontroll, automaatne rikkeindikaator

Sõiduki alarmsüsteemi sisselülitamisel peab autokontrolli abil (usaldusväärsuse kontroll) olema võimalik avastada ebatavalised asjaolud, näiteks avatud uksed jne, ning nendest teatada.

6.3.11.2. Paanikaseade

Lubatud on optiline ja/või helisignaal ja/või raadiohäire, olenemata sõiduki alarmsüsteemi olekust (sisse- või väljalülitatud) ja/või funktsioonist. Selline häire käivitatakse sõiduki seest ning see ei tohi mõjutada sõiduki alarmsüsteemi olekut (sisse- või väljalülitatud). Sõiduki kasutaja peab saama paanikaseadme ka välja lülitada. Helisignaali puhul ei ole ühe aktiveerimise ajal tekitatava heli kestus piiratud. Paanikaseade ei tohi mootorit lukustada ega seda töötamise ajal peatada.

6.4. TÖÖPARAMEETRID JA KATSETINGIMUSED [1]

6.4.1. Tööparameetrid

Kõik sõiduki alarmsüsteemi osad peavad riketeta töötama järgmistes tingimustes.

6.4.1.1. Kliimatingimused

Kaks ümbritseva õhu temperatuuri klassi, mis määratletakse järgmiselt:

a) – 40 °C kuni + 85 °C sõitjate- või pagasiruumi paigaldatavate osade puhul;

b) – 40 °C kuni + 125 °C mootoriruumi paigaldatavate osade puhul, kui ei ole teisiti kindlaks määratud.

[1] Laternad, mida kasutatakse optiliste alarmseadmete osana ning mis kuuluvad auto standardvalgustussüsteemi, ei pea vastama punkti 6.4.1 tööparameetritele ning neid ei testita punktis 6.4.2 loetletud katsete abil.

6.4.1.2. Seadmete kaitse aste

Tagada tuleb järgmised kaitse astmed kooskõlas Rahvusvahelise Elektrotehnikakomisjoni (IEC) väljaandega 529-1989:

i) IP 40 sõitjateruumi paigaldatavate osade puhul;

ii) IP 42 lahtiste autode / kabriolettide ja liikuva katusepaneeliga autode sõitjateruumi paigaldatavate osade puhul, kui seade vajab asukoha tõttu kõrgema astme kaitset kui IP 40;

iii) IP 54 kõigi muude osade puhul.

Sõiduki alarmsüsteemi tootja peab paigaldamisjuhendis esitama kõik piirangud, mis on seotud seadme mis tahes osa paigaldamisega, silmas pidades tundlikkust tolmu, vee ja temperatuuri suhtes.

6.4.1.3. Ilmastikukindlus

Seitse päeva IEC 68-2-30-1980 kohaselt.

6.4.1.4. Elektrilised tingimused

Nimitoitepinge: 12 V

Kasutatava toitepinge vahemik: 9–15 V punktis 6.4.1.1 täpsustatud temperatuurivahemikus.

Ajalised tolerantsid ülepinge puhul temperatuuril 23 °C:

U = 18 V, maksimaalselt 1 h

U = 24 V, maksimaalselt 1 min

6.4.2. Katsetingimused

6.4.2.1. Töökindluskatsed

Punktides 6.4.2.3, 6.4.2.4, 6.4.2.5, 6.4.2.6 ja 6.4.2.8.4 nõutud töökindluskatsete puhul võib juhul, kui mõni neis punktides nõutud katsetest, mis eelnevad töökindluskatsele, toimub sõiduki alarmsüsteemi katsete seeriana, teha töökindluskatse vaid ühe korra pärast valitud katsete tegemist, selmet teha kõnealustes punktides nõutud töökindluskatseid pärast iga valitud katset. Sõidukite tootjad ja tarnijad peavad tagama rahuldavad tulemused üksnes mitteliidetud menetluse puhul.

6.4.2.1.1. Kontrollitakse sõiduki alarmsüsteemi vastavust järgmistele spetsifikatsioonidele:

häiresignaali kestus kooskõlas punktidega 6.3.2.2 ja 6.3.3.2;

sagedus ja signaali/pausi suhe kooskõlas punktidega 6.3.3.3 ja 6.3.2.3.1 või 6.3.2.3.2;

vajaduse korral häiretsüklite arv kooskõlas punktiga 6.3.1.1;

alarmsüsteemi sisselülitamisluku kontrollimine kooskõlas punktiga 6.3.5.

6.4.2.1.2. Tavapärased katsetingimused

Pinge U = (12 ± 0,2) V

Temperatuur ..... T = (23 ± 5) °C

6.4.2.2. Vastupidavus temperatuuri ja pinge muutustele

Vastavust punktis 6.4.2.1.1 kindlaks määratud spetsifikatsioonidele kontrollitakse ka järgmistes tingimustes.

6.4.2.2.1. Katsetemperatuur ..... T = (– 40 ± 2) °C

Katsepinge ..... U = (9 ± 0,2) V

Ooteaeg ..... 4 tundi

6.4.2.2.2. Sõitjate- või pagasiruumi paigaldatavate osade puhul

Katsetemperatuur ..... T = (+ 85 ± 2) °C

Katsepinge ..... U = (15 ± 0,2) V

Ooteaeg ..... 4 tundi

6.4.2.2.3. Mootoriruumi paigaldatavate osade puhul, kui ei ole teisiti kindlaks määratud

Katsetemperatuur ..... T = (+ 125 ± 2) °C

Katsepinge ..... U = (15 ± 0,2) V

Ooteaeg ..... 4 tundi

6.4.2.2.4. Sõiduki alarmsüsteemi mõjutatakse nii sisse- kui ka väljalülitatud olekus ülepingega (18 ± 0,2) V 1 tunni jooksul.

6.4.2.2.5. Sõiduki alarmsüsteemi mõjutatakse nii sisse- kui ka väljalülitatud olekus ülepingega (24 ± 0,2) V 1 minuti jooksul.

6.4.2.3. Töökindlus pärast võõrkehaga kokkupuutumise ja veepidavuse katset

Pärast IEC 529-1989 kohaselt tehtud võõrkehaga kokkupuutumise ja veepidavuse katset punktis 6.4.1.2 ette nähtud kaitseastmete kontrollimiseks korratakse töökindluskatseid kooskõlas punktiga 6.4.2.1.

Kokkuleppel tehnilise teenistusega ei pea vastavat nõuet kohaldama järgmistel juhtudel.

a) Sõiduki alarmsüsteemi tüübikinnitus antakse eraldi seadmestikule

Sellisel juhul peab sõiduki alarmsüsteemi tootja

i) täpsustama teatise punktis 4.5 (1. lisa, 2. osa), et käesoleva punkti nõuet sõiduki alarmsüsteemi suhtes ei kohaldatud (vastavalt käesoleva eeskirja punktile 7), ning

ii) esitama teatise punktis 4.1 nimekirja sõidukitest, millele võib kõnealuse sõiduki alarmsüsteemi paigaldada, ning punktis 4.2 asjaomased paigaldustingimused.

b) Sõiduki tüübikinnitus seoses alarmsüsteemiga

Sellisel juhul peab tootja teatise punktis 3.1.3.1.1 (1. lisa, 1. osa) täpsustama, et käesoleva punkti nõuet ei kohaldata alarmsüsteemi suhtes paigaldustingimuste tõttu ning sõiduki tootja peab selle tõestamiseks esitama seotud dokumendid.

c) Sõiduki tüübikinnitus seoses sellise sõiduki alarmsüsteemi paigaldusega, mis on tüübikinnituse saanud eraldi seadmestikuna

Sellisel juhul peab tootja teatise punktis 3.1.3.1.1 (1. lisa, 1. osa) täpsustama, et käesoleva punkti nõuet ei kohaldata sõiduki alarmsüsteemi paigaldamise suhtes, kui asjaomased paigaldustingimused on täidetud.

Seda nõuet ei kohaldata juhul, kui 1. lisa 1. osa punktis 3.1.3.1.1 nõutud teave on saadetud tüübikinnituse saamiseks eraldi seadmestikuna.

6.4.2.4. Töökindlus pärast kondensatsiooniveekatset

Pärast IEC 68-2-30 (1980) kohast kondensatsiooniveekatset korratakse töökindluskatseid kooskõlas punktiga 6.4.2.1.

6.4.2.5. Katse seoses vastupidavusega muudetud polaarsusele

Sõiduki alarmsüsteem ja selle osad peavad vastu pidama muudetud polaarsusele kuni 13 V 2 minuti jooksul. Pärast kõnealust katset korratakse töökindluskatseid kooskõlas punktiga 6.4.2.1 vajaduse korral uute sulavkaitsmetega.

6.4.2.6. Katse seoses vastupidavusega lühisele

Kõik sõiduki alarmsüsteemi elektriühendused peavad olema lühise vastu maandatud pingega kuni 13 V ja/või varustatud sulavkaitsmetega. Pärast kõnealust katset korratakse töökindluskatseid kooskõlas punktiga 6.4.2.1 vajaduse korral uute sulavkaitsmetega.

6.4.2.7. Energiatarbimine sisselülitatud olekus

Energiatarbimine sisselülitatud olekus punktis 6.4.2.1.2 ette nähtud tingimustel ei tohi olla üle 20 mA sõiduki kogu alarmsüsteemi kohta, sh olekuekraan.

Kokkuleppel tehnilise teenistusega ei pea vastavat nõuet kohaldama järgmistel juhtudel.

a) Sõiduki alarmsüsteemi tüübikinnitus antakse eraldi seadmestikule.

Sellisel juhul peab sõiduki alarmsüsteemi tootja

i) täpsustama teatise punktis 4.5 (1. lisa, 2. osa), et käesoleva punkti nõuet sõiduki alarmsüsteemi suhtes ei kohaldatud (vastavalt käesoleva eeskirja punktile 7);

ii) esitama teatise punktis 4.1 nimekirja sõidukitest, millele võib kõnealuse sõiduki alarmsüsteemi paigaldada, ning punktis 4.2 asjaomased paigaldamise tingimused ning

iii) tõestama, et energiatarbimise nõudeid ei ületata, saates täiendavad dokumendid.

b) Sõiduki tüübikinnitus seoses alarmsüsteemiga

Sellisel juhul peab tootja teatise punktis 3.1.3.1.1 (1. lisa, 1. osa) täpsustama, et käesoleva punkti nõuet ei kohaldata alarmsüsteemi suhtes paigaldustingimuste tõttu ning sõiduki tootja peab selle tõestamiseks esitama seotud dokumendid.

c) Sõiduki tüübikinnitus seoses sellise sõiduki alarmsüsteemi paigaldusega, mis on tüübikinnituse saanud eraldi seadmestikuna

Sellisel juhul peab tootja teatise punktis 3.1.3.1.1 (1. lisa, 1. osa) täpsustama, et käesoleva punkti nõuet ei kohaldata sõiduki alarmsüsteemi paigaldamise suhtes, kui asjaomased paigaldustingimused on täidetud.

Seda nõuet ei kohaldata juhul, kui 1. lisa 1. osa punktis 3.1.3.1.1 nõutud teave on saadetud tüübikinnituse saamiseks eraldi seadmestikuna.

6.4.2.8. Töökindlus pärast vibratsioonikatset

6.4.2.8.1. Selles katses jagatakse osad kaheks tüübiks:

1. tüüp: tavaliselt sõidukile paigaldatavad osad;

2. tüüp: mootorile paigaldamiseks ettenähtud osad.

6.4.2.8.2. Osasid / sõiduki alarmsüsteemi mõjutatakse sinusoidaalse vibratsiooniga, millel on järgmised omadused.

6.4.2.8.2.1. 1. tüübi puhul:

sagedus muutub vahemikus 10 Hz – 500 Hz, maksimaalne amplituud on ± 5 mm ja maksimaalne kiirendus 3 g (tippväärtus 0).

6.4.2.8.2.2. 2. tüübi puhul:

sagedus muutub vahemikus 20 Hz – 300 Hz, maksimaalne amplituud on ± 2 mm ja maksimaalne kiirendus 15 g (tippväärtus 0).

6.4.2.8.2.3. Nii 1. kui ka 2. tüübi puhul:

sageduse muutumine on 1 oktav/min;

tsüklite arv on 10, katse tehakse kõigil kolmel teljel;

vibratsiooni rakendatakse madalatel sagedustel maksimaalse püsiamplituudiga ning kõrgetel sagedustel maksimaalse püsikiirendusega.

6.4.2.8.3. Katse ajal peab sõiduki alarmsüsteem olema elektriliselt ühendatud ning kaablit tuleb 200 mm järel toetada.

6.4.2.8.4. Pärast vibratsioonikatset korratakse töökindluskatseid kooskõlas punktiga 6.4.2.1.

6.4.2.9. Kulumiskindluse katse

Punktis 6.4.2.1.2 kindlaks määratud katsetingimustes käivitatakse 300 täielikku häiretsüklit (heli- ja/või optiline signaal) helisignaalseadme puhkeajaga 5 minutit.

6.4.2.10. Väljaspool asuva (sõidukist väljapoole paigaldatud) võtmega lüliti katse

Järgmised katsed tehakse üksnes juhul, kui ei kasutata ukse originaallukusilindrit.

6.4.2.10.1. Võtmega lüliti peab olema projekteeritud ja valmistatud nii, et selle tõhusus säilib täielikult ka pärast 2 500 sisse- ja väljalülitamistsüklit mõlemas suunas, millele järgneb vähemalt 96 tunni pikkune soolveekatse IEC 68-2-11-1981 kohaselt (korrosioonikatse).

6.4.2.11. Sõitjateruumi kaitsesüsteemide katse

Häireseade peab tööle hakkama, kui vertikaalne tahvel mõõtmetega 0,2 × 0,15 m surutakse 0,3 m kaugusele (mõõdetuna vertikaaltasapinna keskpunktist) läbi esiukse klaasi sõitjateruumi, suunaga ette ja paralleelselt teepinnaga kiirusel 0,4 m/s ning 45° nurga all sõiduki pikisuunalise kesktasapinna suhtes. (Vt joonised käesoleva eeskirja 8. lisas.)

6.4.2.12. Elektromagnetiline ühilduvus

Sõiduki alarmsüsteemiga tehakse 9. lisas ette nähtud katsed.

Sellisel juhul ei peeta sõiduki alarmsüsteemi, mis vastab kõigile 9. lisa toimivuskatsetele, helisignaali vajaduseta põhjustajaks vastavalt punkti 6.3.1.2.1. nõuetele.

Seoses toimivusega iga katse puhul peetakse sõiduki alarmsüsteemi, mis on kavandatud andma sisselülitatuna helisignaali mõnel 9. lisas esitatud katsetingimusel ning mis annab nendel katsetel helisignaali, toimivaks nagu katsetel ette nähtud ning seega vastavaks katsete toimivusnõuetele. Sellisel juhul peab sõiduki tootja seda tõestama, saates täiendavaid dokumente.

6.4.2.13. Valehäirevastane kaitse löögi korral sõiduki kerele

Kontrollitakse, et ei vallanduks valehäire, kui sõiduki kere või klaaspinna mis tahes osa tabab löök jõuga kuni 4,5 J, mis tekitatakse poolkerakujulise ümara esemega, mille läbimõõt on 165 mm ning Shore'i kõvadus A 70 ± 10.

6.4.2.14. Valehäirevastane kaitse pinge alanemisel

Kontrollitakse, et põhiaku pinge aeglane alanemine püsival tühjenemisel 0,5 V–3 V tunnis ei vallandaks valehäiret.

Katsetingimused: vaata punkt 6.4.2.1.2.

6.4.2.15. Katse seoses sõitjateruumi andurite vallandatud valehäirevastase kaitsega

Süsteeme, mis on mõeldud sõitjateruumi kaitseks punkti 6.3.1.1 kohaselt, katsetatakse koos sõidukiga tavapärastes tingimustes (punkt 6.4.2.1.2).

Tootja juhendi kohaselt paigaldatud süsteem ei tohi käivituda, kui seda katsetatakse punktis 6.4.2.13 kirjeldatud katses viis korda vaheaegadega 0,5 sekundit.

(Suletud akendega) sõiduki puudutamine või inimese liikumine sõiduki ümber ei tohi vallandada valehäiret.

6.5. JUHENDID

Sõiduki alarmsüsteemiga peab kaasas olema:

6.5.1. paigaldamisjuhend:

6.5.1.1. nende sõidukite ja sõidukimudelite loetelu, millele paigaldamiseks seade on ette nähtud. Loetelu võib olla spetsiifiline või üldine, näiteks „kõik bensiinimootori ja 12-voldise negatiivse maandusega akudega autod";

6.5.1.2. fotode ja/või väga selgete joonistega illustreeritud paigaldamisviis;

6.5.1.3. kasutustõkisega varustatud alarmsüsteemi puhul peab olema lisajuhend seoses vastavusega käesoleva eeskirja IV osa nõuetele;

6.5.2. paigaldamissertifikaadi vorm, mille näidis on esitatud 7. lisas;

6.5.3. üldine selgitus sõiduki alarmsüsteemi ostjale, milles juhitakse ostja tähelepanu järgmistele asjaoludele:

sõiduki alarmsüsteem peab olema paigaldatud tootja juhendi kohaselt;

soovitatav on valida hea paigaldaja (asjakohaste paigaldajate leidmiseks võib ühendust võtta sõiduki alarmsüsteemi tootjaga);

sõiduki alarmsüsteemiga kaasas oleva paigaldamissertifikaadi peaks täitma paigaldaja;

6.5.4. kasutusjuhend;

6.5.5. hooldusjuhend;

6.5.6. üldist laadi hoiatus seoses süsteemi mis tahes ümberehitamisest või täiendamisest tuleneva ohuga. Selliste ümberehitamiste või muutmiste tõttu kaotab punktis 6.5.2 nimetatud paigaldamissertifikaat automaatselt kehtivuse;

6.5.7. osutus käesoleva eeskirja punktis 4.4 nimetatud rahvusvahelise tüübikinnitusmärgi asukohale (asukohtadele) ja/või käesoleva eeskirja punktis 4.10 nimetatud rahvusvaheline vastavussertifikaat.

7. III OSA: SÕIDUKI TÜÜBIKINNITUS SEOSES ALARMSÜSTEEMIGA

Kui käesoleva eeskirja III osa kohaselt tüübikinnituse saamiseks esitatavale sõidukile on paigaldatud käesoleva eeskirja II osa kohaselt tüübikinnituse saanud alarmsüsteem, ei korrata alarmsüsteemi käesoleva eeskirja II osa kohasel kinnitamisel nõutavaid katseid.

7.1. MÕISTED

Käesoleva eeskirja III osas kasutatakse järgmisi mõisteid:

7.1.1. „alarmsüsteem(id)" – sõidukitüübile originaalvarustusena paigaldatud osade kogum, mille ülesandeks on teatada sõidukisse sissemurdmisest või sõiduki rikkumisest; kõnealused süsteemid võivad pakkuda lisakaitset sõiduki omavolilise kasutamise eest;

7.1.2. „sõidukitüüp seoses alarmsüsteemiga" – sõidukid, mis ei erine üksteisest järgmiste oluliste näitajate poolest:

a) tootja kaubanimi või kaubamärk,

b) sõiduki omadused, mis mõjutavad märkimisväärselt alarmsüsteemi töötamist,

c) alarmsüsteemi või sõiduki alarmsüsteemi tüüp ja ehitus;

7.1.3. „sõiduki tüübikinnitus" – punktides 7.2, 7.3 ja 7.4 sätestatud nõuetele vastava sõidukitüübi tüübikinnitus.

7.1.4. Teised III osas kasutatud mõisted on esitatud käesoleva eekirja punktis 6.1.

7.2. ÜLDSPETSIFIKATSIOONID

7.2.1. Alarmsüsteemid peavad olema projekteeritud ja valmistatud nii, et sõidukisse sissemurdmise või sõiduki rikkumise korral vallandub häiresignaal, ning need võivad sisaldada kasutustõkist.

Häiresignaal peab olema helisignaal, mille kõrval võib kasutada optilisi häireseadmeid, või raadiohäire või eespool nimetatute kombinatsioon.

7.2.2. Alarmsüsteemidega varustatud sõidukid peavad vastama asjakohastele tehnonõuetele, eelkõige nõuetele seoses elektromagnetilise ühilduvusega.

7.2.3. Kui näiteks sisse- ja väljalülitamine või häire edastamine võib alarmsüsteemis toimuda raadio teel, peab süsteem vastama asjakohastele ETSI standarditele (vt 1. joonealust märkust punkti 6.2.3 kohta), nt EN 300 220-1 V1.3.1 (2000-09), EN 300 220-2 V1.3.1 (2000-09), EN 300 220-3 V1.1.1 (2000-09) ja EN 301 489-3 V1.2.1 (2000-08) (sh kõik soovituslikud nõuded). Alarmsüsteemi raadio teel sisse- ja väljalülitamise sagedus ja maksimaalne kiirgusvõimsus peab vastama CEPT/ERC (vt 2. joonealust märkust punkti 6.2.3 kohta) soovitusele nr 70-03 (17. veebruar 2000) lähitoimeseadmete kasutamise kohta (vt 3. joonealust märkust punkti 6.2.3 kohta).

7.2.4. Alarmsüsteem ja selle osad ei tohi aktiveeruda ette kavatsemata, eriti mootori töötamise ajal.

7.2.5. Alarmsüsteemi rike või alarmsüsteemi vooluallika rike ei tohi mõjutada sõiduki ohutut käitamist.

7.2.6. Alarmsüsteem, selle osad ning nende mõjutatavad osad peavad olema paigaldatud nii, et oleks minimeeritud võimalus seade kiiresti ja tähelepanu äratamata toimimatuks muuta või lõhkuda, kasutades näiteks odavaid, kergesti peidetavaid ning laiatarbekaubana kättesaadavaid tööriistu või seadmeid.

7.2.7. Süsteem peab olema paigaldatud nii, et ühes häiresignaali vooluahelas tekkinud lühise tõttu ei lakkaks töötamast ükski teine alarmsüsteemi funktsioon peale lühises vooluahela.

7.3. ERISPETSIFIKATSIOONID

7.3.1. Kaitse ulatus

7.3.1.1. Erinõuded

Alarmsüsteem peab avastama ja andma märku vähemalt sõiduki uste, kapoti ja pagasiruumi avamisest. Valgusallikate, näiteks sõitjateruumi valgustuse rike või väljalülitumine ei tohi kontrollitoimingut häirida.

Tõhusate lisaandurite paigaldamine teabe/kuva saamiseks näiteks

i) sõidukisse sissemurdmisest (näiteks andurite abil sõitjateruumis, akendel), mis tahes klaaspinna purustamisest või

ii) katsest sõidukit ärandada (näiteks kaldeanduri abil)

on lubatud, kui võetakse meetmeid asjatu helisignaali vallandumise takistamiseks (valehäire, vt punkt 7.3.1.2).

Niivõrd kui kõnealused lisaandurid annavad häiresignaali ka pärast sissemurdmist (näiteks klaaspinna purustamine) või välismõjutuste tõttu (näiteks tuul), võib häiresignaal, mille paneb tööle üks eespool nimetatud anduritest, aktiveeruda kõige rohkem kümme korda alarmsüsteemi ühe aktiveeritud oleku jooksul.

Sellisel juhul piirab aktiveeritud oleku aega sõiduki kasutaja, kes lülitab süsteemi välja.

Teatavat liiki lisaandureid, näiteks sõitjateruumi andureid (ultraheli-, infrapunaandur) või kaldeandureid jne, on võimalik tahtlikult desaktiveerida. Sellisel juhul tuleb kõnealune tahtlik toiming sooritada iga kord enne alarmsüsteemi sisselülitamist. Andurid ei tohi olla desaktiveeritavad alarmsüsteemi sisselülitatud olekus.

7.3.1.2. Valehäirevastane kaitse

7.3.1.2.1. Tagatakse, et sõiduki alarmsüsteem ei saaks sisse- ega väljalülitatud olekus vajaduseta tekitada helisignaali järgmistel juhtudel:

a) löök sõiduki kerele: katse punkti 6.4.2.13 kohaselt,

b) elektromagnetiline ühilduvus: katse punkti 6.4.2.12 kohaselt,

c) aku pinge alanemine püsiva tühjenemise tõttu: katse punkti 6.4.2.14 kohaselt,

d) sõitjateruumi anduri valehäire: katse punkti 6.4.2.15 kohaselt.

7.3.1.2.2. Kui tüübikinnituse taotleja suudab näiteks tehniliste andmete põhjal tõendada, et valehäirevastane kaitse on rahuldavalt tagatud, võib tüübikinnituskatsete eest vastutav tehniline teenistus loobuda mõne eespool nimetatud katse tegemise nõudest.

7.3.2. Helisignaal

7.3.2.1. Üldosa

Häiresignaal peab olema selgesti kuuldav ja äratuntav ning olulisel määral erinema muudest maanteeliikluses kasutatavatest helisignaalidest.

Peale originaalvarustusse kuuluva helisignaalseadme võib paigaldada eraldi helisignaalseadme alarmsüsteemiga kontrollitavale alale, kus see peab olema kaitstud hõlpsa ja kiire juurdepääsu eest.

Kui kasutatakse punkti 7.3.2.3.1 kohast eraldi helisignaalseadet, võib originaalvarustusse kuuluv standardhelisignaalseade olla samuti käivitatav alarmsüsteemi abil, tingimusel et standardhelisignaalseadme (tavaliselt hõlpsamini ligipääsetav) mis tahes omavoliline kasutamine ei mõjuta eraldi helisignaalseadme töötamist.

7.3.2.2. Helisignaali kestus

minimaalselt: 25 s

maksimaalselt: 30 s

Helisignaal tohib korduda alles pärast sõiduki järgmist lubamatut puudutamist, st pärast eespool nimetatud ajavahemikku. (Piirangud: vt punktid 7.3.1.1 ja 7.3.1.2.)

Alarmsüsteemi väljalülitamisel peab helisignaal kohe katkema.

7.3.2.3. Spetsifikatsioonid seoses helisignaaliga

7.3.2.3.1. Püsitonaalsusega häireseade (muutumatu sagedusspekter), näiteks autopasunad: akustilised ja muud andmed Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 28 I osa kohaselt.

Katkendlik signaal (sisselülitatud/väljalülitatud):

Käivitussagedus ..... (2 ± 1) Hz

Tööaeg = pausiaeg ± 10 %

7.3.2.3.2. Helisignaalseade sageduse moduleerimisega: akustilised ja muud andmed Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 28 I osa kohaselt, kuid siire laialt sagedusalalt eespool nimetatud sagedusalale (1 800 – 3 550 Hz) toimub mõlemas suunas samal viisil.

Siirdesagedus ..... (2 ± 1) Hz

7.3.2.3.3. Helitase

Heliallikas peab olema

i) Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 28 I osa kohaselt kinnitatud helisignaalseade

ii) või Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 28 I osa punktide 6.1 ja 6.2 nõuetele vastav seade.

Kui heliallikas on muu kui originaalvarustusse kuuluv helisignaalseade, võib minimaalset helitaset vähendada kuni 100 dB(A)-ni, mõõdetuna Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 28 I osas ette nähtud tingimuste kohaselt.

7.3.3. Optiline häiresignaal, kui see on paigaldatud

7.3.3.1. Üldosa

Sõidukisse sissemurdmise või sõiduki rikkumise korral peab seade aktiveerima optilise signaali, mida on kirjeldatud punktides 7.3.3.2 ja 7.3.3.3.

7.3.3.2. Optilise signaali kestus

Optiline signaal kestab 25 sekundist 5 minutini alates häire aktiveerimisest. Alarmsüsteemi väljalülitamisel peab signaal kohe katkema.

7.3.3.3. Optilise signaali tüüp

Sõiduki kõigi suunatulelaternate ja/või sõitjateruumi tulede, sh kõigi sama vooluahela valgusallikate vilkumine.

Käivitussagedus ..... (2 ± 1) Hz

Seoses helisignaaliga on lubatud ka asünkroonsed signaalid.

Tööaeg = pausiaeg ± 10 %

7.3.4. Raadiohäire (piipar), kui see on paigaldatud

Alarmsüsteem võib sisaldada seadet häire edastamiseks raadio teel.

7.3.5. Alarmsüsteemi sisselülitamislukk

7.3.5.1. Kui sõiduki mootor töötab, siis ei tohi alarmsüsteem olla sisselülitatav ei tahtlikult ega ette kavatsemata.

7.3.6. Alarmsüsteemi sisse- ja väljalülitamine

7.3.6.1. Sisselülitamine

Lubatud on kõik nõuetekohased alarmsüsteemi sisselülitamise vahendid, kui need ei põhjusta valehäireid.

7.3.6.2. Väljalülitamine

Alarmsüsteem lülitatakse välja ühe järgmise seadme või seadmete kombinatsiooni abil. Muud võrdväärse tõhususega seadmed on lubatud.

7.3.6.2.1. Mehaaniline võti (vastab käesoleva eeskirja 10. lisa nõuetele), mida võib kombineerida väljastpoolt käitatava kesklukustussüsteemiga, millel on vähemalt 1 000 varianti.

7.3.6.2.2. Elektriline/elektrooniline seade, näiteks kaugjuhtimispult, millel on vähemalt 50 000 varianti ning inkorporeeritud pöördkood ja/või minimaalne skaneerimisaeg kümme päeva, näiteks väikseima, 50 000 variandi puhul kuni 5 000 varianti 24 tunni kohta.

7.3.6.2.3. Mehaaniline võti või kaitstavas sõitjateruumis paiknev elektriline/elektrooniline seade sisenemise ja väljumise viivitusajaga.

7.3.7. Väljumise viivitusaeg

Kui alarmsüsteemi sisse lülitav seade on paigaldatud kaitstavale alale, peab olema jäetud viivitusaeg sõidukist väljumiseks. Väljumise viivitusaja pikkuseks võib määrata 15 kuni 45 sekundit pärast lüliti aktiveerimist. Viivitusaja võib seada vastavalt kasutaja vajadustele.

7.3.8. Sisenemise viivitusaeg

Kui alarmsüsteemi sisse lülitav seade on paigaldatud kaitstavale alale, peab heli- ja optilise signaali aktiveerimisele eelnema viivitusaeg pikkusega vähemalt 5 sekundit, kuid mitte üle 15 sekundi. Viivitusaja võib seada vastavalt kasutaja vajadustele.

7.3.9. Olekuekraan

7.3.9.1. Teabe edastamiseks alarmsüsteemi oleku kohta (sisselülitatud, väljalülitatud, häireseadme sisselülitamise aeg, häireseade on aktiveeritud) on lubatud optilised ekraanid sees- ja väljaspool sõitjateruumi. Sõitjateruumist väljaspool asuvate valgussignaalide intensiivsus ei tohi olla üle 0,5 cd.

7.3.9.2. Kui antakse teavet lühiajalise dünaamilise protsessi kohta, nt sisselülitatud olekust väljalülitatud olekusse minek ja vastupidi, peab see olema optiline kooskõlas punktiga 7.3.10.1. Optilise signaali saab tekitada ka suunatulelaternate ja/või sõitjateruumi tule(de) samaaegse sisselülitamisega tingimusel, et suunatulelaternate optilise signaali kestus ei ületa 3 sekundit.

7.3.10. Energiavarustus

Alarmsüsteemi toiteallikas võib olla sõiduki aku või laetav aku. Võimaluse korral võib kasutada veel üht akut või laetavat akut. Neid ei tohi mingil juhul kasutada sõiduki elektrisüsteemi muude osade toitmiseks.

7.3.11. Spetsifikatsioonid seoses valikuliste funktsioonidega

7.3.11.1. Autokontroll, automaatne rikkeindikaator

Alarmsüsteemi sisselülitamisel peab autokontrolli abil (usaldusväärsuse kontroll) olema võimalik avastada ebatavalised asjaolud, näiteks avatud uksed jne, ning nendest teatada.

7.3.11.2. Paanikaseade

Lubatud on optiline ja/või helisignaal ja/või raadiohäire, olenemata alarmsüsteemi olekust (sisse- või väljalülitatud) ja/või funktsioonist. Selline häire käivitatakse sõiduki seest ning see ei tohi mõjutada alarmsüsteemi olekut (sisse- või väljalülitatud). Sõiduki kasutaja peab saama paanikaseadme ka välja lülitada. Helisignaali puhul ei ole ühe aktiveerimise ajal tekitatava heli kestus piiratud. Paanikaseade ei tohi mootorit lukustada ega seda töötamise ajal peatada.

7.4. KATSETINGIMUSED

Kõiki sõiduki alarmsüsteemi või alarmsüsteemi osasid katsetatakse punktis 6.4 kirjeldatud korras.

Seda nõuet ei kohaldata

7.4.1. osade suhtes, mis paigaldatakse või mida katsetatakse sõiduki osana, olenemata sellest, kas sõiduki alarmsüsteem või alarmsüsteem on paigaldatud või mitte (näiteks laternad);

7.4.2. osade suhtes, mida on eelnevalt katsetatud sõiduki osana ning mille kohta on olemas dokumentaalsed tõendid.

7.5. JUHENDID

Iga sõidukiga peab kaasas olema

7.5.1. kasutusjuhend;

7.5.2. hooldusjuhend;

7.5.3. üldist laadi hoiatus seoses süsteemi mis tahes ümberehitamisest või täiendamisest tuleneva ohuga.

8. IV OSA: KASUTUSTÕKISE TÜÜBIKINNITUS JA SÕIDUKI TÜÜBIKINNITUS SEOSES KASUTUSTÕKISEGA

8.1. MÕISTED

Käesoleva eeskirja IV osas kasutatakse järgmisi mõisteid:

8.1.1. „kasutustõkis" – seade, mis on mõeldud sõiduki oma jõuallika abil toimuva liikumise takistamiseks (omavolilise kasutamise takistamine);

8.1.2. „juhtseade" – seade kasutustõkise sisse- ja väljalülitamiseks;

8.1.3. „olekuekraan" – seade kasutustõkise oleku näitamiseks (sisse-/väljalülitatud, sisselülitatud asendi muutumine väljalülitatud asendiks ja vastupidi);

8.1.4. „sisselülitatud olek" – olek, milles sõiduk ei saa liikuda oma jõuallika abil;

8.1.5. „väljalülitatud olek" – olek, milles sõiduk saab tavapäraselt liikuda;

8.1.6. „võti" – seade, mis on projekteeritud ja valmistatud üksnes selle seadmega kasutatavaks projekteeritud ja ehitatud lukustussüsteemi avamiseks ja lukustamiseks;

8.1.7. „lukustusseadme kaitseseade" – seade, mis lukustab kasutustõkise väljalülitatud olekus;

8.1.8. „pöördkood" – elektrooniline kood, mis koosneb mitmest elemendist, mille kombinatsioon muutub juhuslikkuse põhimõttel pärast ülekandeseadme iga kasutamist;

8.1.9. „kasutustõkise tüüp" – süsteemid, mis ei erine üksteisest järgmiste oluliste näitajate poolest:

a) tootja kaubanimi või kaubamärk,

b) juhtseadme tüüp,

c) mõju sõiduki asjaomas(t)ele süsteemi(de)le (nagu on osutatud punktis 8.3.1);

8.1.10. „sõidukitüüp seoses kasutustõkisega" – sõidukid, mis ei erine üksteisest järgmiste oluliste näitajate poolest:

a) tootja kaubanimi või kaubamärk,

b) sõiduki omadused, mis mõjutavad märkimisväärselt kasutustõkise töötamist,

c) kasutustõkise tüüp ja ehitus.

8.2. ÜLDSPETSIFIKATSIOONID

8.2.1. Kasutustõkis peab olema sisse- ja väljalülitatav kõnealuste nõuete kohaselt.

8.2.2. Kui näiteks sisse- ja väljalülitamine või häire edastamine võib kasutustõkises toimuda raadio teel, peab kasutustõkis vastama asjakohastele ETSI standarditele (vt 1. joonealust märkust punkti 6.2.3 kohta), nt EN 300 220-1 V1.3.1 (2000-09), EN 300 220-2 V1.3.1 (2000-09), EN 300 220-3 V1.1.1 (2000-09) ja EN 301 489-3 V1.2.1 (2000-08) (sh kõik soovituslikud nõuded). Kasutustõkise raadio teel sisse- ja väljalülitamise sagedus ja maksimaalne kiirgusvõimsus peab vastama CEPT/ERC (vt 2. joonealust märkust punkti 6.2.3 kohta) soovitusele nr 70-03 (17. veebruar 2000) lähitoimeseadmete kasutamise kohta (vt 3. joonealust märkust punkti 6.2.3 kohta).

8.2.3. Kasutustõkis peab olema projekteeritud ja paigaldatud nii, et iga kõnealuse seadmega varustatud sõiduk vastab endiselt tehnonõuetele.

8.2.4. Kasutustõkis ei tohi minna sisselülitatud olekusse, kui süütevõti on mootori töötamise asendis, v.a juhul, kui

a) sõidukit kasutatakse või seda kavatsetakse kasutada kiirabi-, tuletõrje- või politseiautona või

b) mootor peab

i) juhtima masinaid, mis moodustavad osa sõidukist või on sellele paigaldatud muul otstarbel kui sõiduki juhtimine, või

ii) hoidma sõiduki akude täituvuse asjaomaste masinate või seadmete juhtimiseks vajalikul tasemel

ning sõiduk seisab ja seisupidur on peal. Kõnealuse erandi kasutamisel osutatakse sellele teatise *addendum*'i punktis 2 (käesoleva eeskirja 2. lisa).

8.2.5. Kasutustõkist ei tohi olla võimalik püsivalt lukustusseadme kaitsest lahutada.

8.2.6. Kasutustõkis peab olema projekteeritud ja valmistatud nii, et sõidukile paigaldatuna ei mõjuta see isegi rikke korral sõiduki ettenähtud funktsiooni ja ohutut käitamist.

8.2.7. Kasutustõkis peab olema projekteeritud ja valmistatud nii, et tootja juhendi kohaselt sõidukile paigaldatud seadet ei ole võimalik kiiresti ja tähelepanu äratamata kasutamiskõlbmatuks muuta ega lõhkuda, kasutades näiteks odavaid, kergesti peidetavaid ning laiatarbekaubana kättesaadavaid tööriistu või seadmeid. Väga tähtsa osa või koostu asendamine kasutustõkisest mööda pääsemiseks peab olema raske ja aeganõudev.

8.2.8. Kasutustõkis peab olema projekteeritud ja valmistatud nii, et tootja juhendi kohaselt sõidukile paigaldatud seadmel oleks sõiduki keskkonnas mõistlik kasutusiga (katsetamise kohta vt punkt 8.4). Eelkõige ei tohi kasutustõkise paigaldamine kahjustada sõiduki elektroonikasüsteemide elektrilisi omadusi (kaabli ristlõiked, kontaktikaitse jne).

8.2.9. Kasutustõkis võib olla kombineeritud muude sõiduki süsteemidega või nendesse integreeritud (näiteks mootori juhtseadmed, alarmsüsteemid).

8.2.10. Kasutustõkis ei tohi takistada sõiduki pidurite vabastamist, välja arvatud juhul, kui tegu on kasutustõkisega, mis takistab pneumaatiliselt vabastatavate vedruakude vabastamist [1] ning töötab sel viisil tavapärasel kasutamisel või rikkeolukordades, kusjuures täidetud on käesoleva eeskirja kohase tüübikinnituse taotlemise ajal kehtivad eeskirja nr 13 tehnonõuded.

Käesolevale punktile vastav kasutustõkis, mis takistab pneumaatiliselt vabastatavate vedruakude vabastamist, peab igal juhul täitma käesolevas eeskirjas sätestatud tehnonõudeid.

8.2.11. Kasutustõkise toimimine ei tohi hõlmata sõiduki pidurite rakendamist.

8.3. ERISPETSIFIKATSIOONID

8.3.1. Kaitse ulatus

8.3.1.1. Kasutustõkis peab olema projekteeritud nii, et sõiduki oma jõuallika varal töötamine oleks takistatud vähemalt ühe järgmise vahendi abil:

8.3.1.1.1. sõiduki vähemalt kahe sellise eraldiasetseva vooluahela katkestamine, mis on vajalikud sõiduki töötamiseks oma jõuallika abil (näiteks mootori käivitamine, süüde, mootori toide, pneumaatiliselt vabastatavad vedruakud jne), jaemüügijärgse paigaldamise korral või juhul, kui sõidukil on diiselmootor;

8.3.1.1.2. vähemalt ühe sõiduki töötamiseks vajaliku juhtimisseadise toimimisse sekkumine koodi abil.

8.3.1.2. Kasutustõkise paigaldamine katalüüsjärelpõletiga varustatud sõidukile ei tohi põhjustada põletamata kütuse sattumist väljalaskesüsteemi.

8.3.2. Töökindlus

Töökindlus saavutatakse kasutustõkise nõuetekohase projekteerimise abil, kusjuures arvesse võetakse konkreetseid keskkonnatingimusi sõidukis (vt punktid 8.2.8 ja 8.4).

8.3.3. Toimimiskindlus

Tuleb tagada, et kasutustõkise olek (sisse- või väljalülitatud) ei muutuks pärast ükskõik millist punktis 8.4 ette nähtud katset.

8.3.4. Kasutustõkise sisselülitamine

8.3.4.1. Kasutustõkis peab sisse lülituma juhi täiendava toiminguta vähemalt ühel järgmisel juhul:

a) süütevõtme pööramine süütelukus asendisse „0” ning ühe ukse aktiveerimine; peale selle on lubatud, et vahetult enne sõiduki tavapärast käivitamist või sellise käivitamise ajal võivad väljalülituvad kasutustõkised sisse lülituda, kui süüde katkestatakse;

b) kõige rohkem 1 minut pärast võtme eemaldamist süütelukust.

8.3.4.2. Kui kasutustõkis võib vastavalt punktile 8.2.4 sisse lülituda, kui süütevõti on mootori töötamise asendis, võib kasutustõkis sisse lülituda ka juhiukse avamisel ja/või sõiduki kasutaja tahtlikul lülitamisel.

8.3.5. Väljalülitamine

8.3.5.1. Väljalülitamine toimub ühe järgmise seadme või seadmete kombinatsiooni abil. Muud võrdväärse tõhususe ja töökindlusega seadmed on lubatud.

8.3.5.1.1. Klaviatuur vähemalt 10 000 variandiga üksikult valitava koodi sisestamiseks.

[1] Määratletud Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 13 8. lisas. Eeskirja on muudetud.

8.3.5.1.2. Elektriline/elektrooniline seade, näiteks kaugjuhtimispult, millel on vähemalt 50 000 varianti ning inkorporeeritud pöördkood ja/või minimaalne skaneerimisaeg 10 päeva, näiteks väikseima, 50 000 variandi puhul kuni 5 000 varianti 24 tunni kohta.

8.3.5.1.3. Kui kasutustõkis lülitatakse välja kaugjuhtimise teel, peab kasutustõkis minema tagasi sisselülitatud olekusse 5 minuti jooksul pärast väljalülitumist, kui süüteseadmes ei ole tehtud täiendavat toimingut.

8.3.6. Olekuekraan

8.3.6.1. Teabe edastamiseks kasutustõkise oleku kohta (sisse-/väljalülitatud, sisselülitatud asendi muutumine väljalülitatud asendiks ja vastupidi) on lubatud optilised ekraanid sees- ja väljaspool sõitjateruumi. Sõitjateruumist väljaspool asuvate valgussignaalide intensiivsus ei tohi olla üle 0,5 cd.

8.3.6.2. Kui antakse teavet lühiajalise dünaamilise protsessi kohta, nt sisselülitatud olekust väljalülitatud olekusse minek ja vastupidi, peab see olema optiline kooskõlas punktiga 8.3.6.1. Optilise signaali saab tekitada ka suunatulelaternate ja/või sõitjateruumi tule(de) samaaegse sisselülitamisega tingimusel, et suunatulelaternate optilise signaali kestus ei ületa 3 sekundit.

8.4. TÖÖPARAMEETRID JA KATSETINGIMUSED

8.4.1. Tööparameetrid

Kõik kasutustõkise osad peavad vastama käesoleva eeskirja punktis 6.4 ette nähtud nõuetele.

Seda nõuet ei kohaldata

i) osade suhtes, mis paigaldatakse või mida katsetatakse sõiduki osana, olenemata sellest, kas kasutustõkis on paigaldatud või mitte (näiteks laternad);

ii) osade suhtes, mida on eelnevalt katsetatud sõiduki osana ning mille kohta on olemas dokumentaalsed tõendid.

8.4.2. Katsetingimused

Kõik katsed tehakse järjestikku ühel kasutustõkisel. Katsetamise eest vastutava asutuse äranägemisel võib kasutada muid näidiseid, kui ollakse seisukohal, et see ei mõjuta teiste katsete tulemusi.

8.4.3. Töökindluskatse

Kui kõik allpool nimetatud katsed on tehtud, katsetatakse kasutustõkist käesoleva eeskirja punktis 6.4.2.1.2 kirjeldatud tavapärastes katsetingimustes, et kontrollida seadme jätkuvat normaalset töötamist. Vajaduse korral võib enne katset asendada sulavkaitsmed.

Kõik kasutustõkise osad peavad vastama käesoleva eeskirja punktides 6.4.2.2–6.4.2.8 ja punktis 6.4.2.12 ette nähtud nõuetele.

8.5. JUHENDID

(Punkte 8.5.1–8.5.3 kohaldatakse ainult paigaldamise suhtes pärast jaemüüki).

Iga kasutustõkisega peab kaasas olema

8.5.1. paigaldamisjuhend:

8.5.1.1. nende sõidukite ja sõidukimudelite loetelu, millele paigaldamiseks seade on ette nähtud. Loetelu võib olla spetsiifiline või üldine, näiteks „kõik bensiinimootori ja 12-voldise negatiivse maandusega akudega autod”;

8.5.1.2. fotode ja/või väga selgete joonistega illustreeritud paigaldamisviis;

8.5.1.3. tootja antud üksikasjalik paigaldamisjuhend peab tagama, et kui pädev paigaldaja järgib juhendit nõuetekohaselt, ei mõjutata sõiduki turvalisust ega töökindlust;

8.5.1.4. tootja antud paigaldamisjuhendis esitatakse kasutustõkise elektrienergiaga seotud nõuded ning antakse vajaduse korral soovitusi võimsama aku kasutamiseks;

8.5.1.5. tootja peab teatavaks tegema sõiduki paigaldamisele järgnevate kontrollimistega seotud üksikasjad. Erilist tähelepanu tuleb pöörata ohutusseadistele;

8.5.2. paigaldamissertifikaadi vorm, mille näidis on esitatud 7. lisas;

8.5.3. üldine selgitus kasutustõkise ostjale, milles juhitakse ostja tähelepanu järgmistele asjaoludele:

8.5.3.1. kasutustõkis peab olema paigaldatud tootja juhendi kohaselt;

8.5.3.2. soovitatav on valida hea paigaldaja (asjakohaste paigaldajate leidmiseks võib ühendust võtta kasutustõkise tootjaga);

8.5.3.3. kasutustõkisega kaasas oleva paigaldamissertifikaadi peaks täitma paigaldaja;

8.5.4. kasutusjuhend;

8.5.5. hooldusjuhend;

8.5.6. üldist laadi hoiatus seoses kasutustõkise mis tahes ümberehitamisest või täiendamisest tuleneva ohuga; selliste ümberehitamiste ja muutmiste tõttu kaotab punktis 8.5.2 nimetatud paigaldamissertifikaat automaatselt kehtivuse.

9. TÜÜBI MUUTMINE JA TÜÜBIKINNITUSE LAIENDAMINE

9.1. Igast sõiduki- või osa tüübi muudatusest seoses käesoleva eeskirjaga tuleb teatada asjaomasele sõidukile või sõidukiosale tüübikinnituse andnud haldusasutusele. Seejärel võib asutus kas:

9.1.1. võtta seisukoha, et tõenäoliselt ei avalda tehtud muudatused märgatavat ebasoovitavat mõju ning et osa või sõiduk vastab igal juhul endiselt nõuetele, või

9.1.2. nõuda katsete tegemise eest vastutavalt tehniliselt teenistuselt uut katsearuannet.

9.2. Muudatuse loetelu sisaldav teatis tüübikinnituse andmise või selle andmisest keeldumise kohta edastatakse käesolevat eeskirja kohaldavatele kokkuleppeosalistele punktis 4.3 kindlaks määratud korras.

9.3. Tüübikinnituse laienduse andnud pädev asutus annab tüübikinnituse laienduse kohta koostatud igale teatisevormile seerianumbri.

10. TOODANGU VASTAVUSE KONTROLLIMISE KORD

Toodangu nõuetele vastavuse järelevalvemenetlus peab olema kooskõlas kokkuleppe (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2) 2. liitega ja vastama järgmistele nõuetele.

10.1. Käesoleva eeskirja raames tüübikinnituse saanud sõiduk/osa peab olema valmistatud nii, et see vastab kinnitatud tüübile, täites eeskirja asjaomas(t)e osa(de) nõuded.

10.2. Iga sõiduki- või osa tüübi puhul tehakse käesolevas eeskirjas ette nähtud katseid pisteliselt ja statistilisel alusel kooskõlas korrapärase kvaliteedikontrolli korraga.

10.3. Tüübikinnituse andnud asutus võib igal ajal kontrollida igas tootmisüksuses kohaldatavaid nõuetele vastavuse kontrolli meetodeid. Kontrolli tehakse tavaliselt kord kahe aasta jooksul.

11. KARISTUSED TOODANGU NÕUETELE MITTEVASTAVUSE KORRAL

11.1. Sõiduki-/osa tüübile käesoleva eeskirja kohaselt antud tüübikinnituse võib tühistada, kui punktis 10 sätestatud nõuded ei ole täidetud.

11.2. Kui käesolevat eeskirja kohaldav kokkuleppeosaline tühistab tüübikinnituse, mille ta on eelnevalt andnud, teatab ta sellest 2. lisa 1., 2. või 3. osas esitatud vormi abil kohe teistele käesolevat eeskirja kohaldavatele kokkuleppeosalistele.

12. TOOTMISE LÕPETAMINE

Kui tüübikinnituse omanik lõpetab käesoleva eeskirja kohaselt tüübikinnituse saanud sõiduki-/osa tüübi tootmise, teatab ta sellest tüübikinnituse andnud asutusele. Pärast asjaomase teatise saamist teatab kõnealune asutus sellest teistele käesolevat eeskirja kohaldavatele kokkuleppeosalistele teatisega, mille vorm vastab 2. lisa 1., 2. või 3. osas esitatud näidisele.

13. ÜLEMINEKUSÄTTED

13.1. KASUTUSTÕKISE TÜÜBIKINNITUS

13.1.1. 36 kuud pärast käesoleva eeskirja algversiooni 1. täienduse jõustumise kuupäeva annavad käesolevat eeskirja kohaldavad kokkuleppeosalised tüübikinnitusi üksnes juhul, kui kinnitatav osa või eraldi seadmestiku tüüp vastab käesoleva eeskirja nõuetele, mida on muudetud eeskirja algversiooni 1. täiendusega.

13.1.2. Käesolevat eeskirja kohaldavad kokkuleppeosalised jätkavad kinnituste andmist nendele osa või eraldi seadmestike tüüpidele, mis vastavad käesoleva eeskirja algversiooni nõuetele, eeldusel et asjaomane osa või eraldi seadmestik on ette nähtud paigaldamiseks kasutusel olevale sõidukile varuosana ning tehniliselt pole võimalik paigaldada osa või eraldi seadmestikku, mis vastab 1. täiendusega muudetud käesoleva eeskirja algversiooni nõuetele.

13.2. SÕIDUKI TÜÜBIKINNITUS

36 kuud pärast käesoleva eeskirja algversiooni 1. täienduse jõustumise kuupäeva annavad käesolevat eeskirja kohaldavad kokkuleppeosalised tüübikinnitusi üksnes juhul, kui kinnitatav sõidukitüüp vastab käesoleva eeskirja nõuetele, mida on muudetud eeskirja algversiooni 1. täiendusega.

14. TÜÜBIKINNITUSKATSETE EEST VASTUTAVATE TEHNILISTE TEENISTUSTE NING HALDUSASUTUSTE NIMED JA AADRESSID

Käesolevat eeskirja kohaldavad kokkuleppeosalised peavad edastama ÜRO sekretariaadile tüübikinnituskatsete eest vastutavate tehniliste teenistuste ning nende tüübikinnitusi andvate haldusasutuste nimed ja aadressid, kes annavad tüübikinnitusi ja kellele tuleb saata vormikohased teatised teistes riikides välja antud tüübikinnituste, tüübikinnituste laiendamise, tüübikinnituste andmisest keeldumise või tüübikinnituste tühistamise kohta.

1. LISA

1. osa

(Suurim formaat: A4 (210 mm × 297 mm))

TEATIS

kooskõlas eeskirja nr 116 punktidega 5, 7 ja 8, mis käsitlevad Euroopa Majanduskomisjoni süsteemi tüübikinnituse andmist sõidukitüübile seoses omavolilist kasutamist takistavate seadmetega, mis

ei sisalda / sisaldavad alarmsüsteemi [1]

ei sisalda / sisaldavad kasutustõkist [1]

1. ÜLDOSA

1.1. Mark (tootja kaubanimi):

1.2. Tüüp:

1.3. Tüübi identifitseerimise andmed, kui need on märgitud seadisele [2]:

1.3.1. Märgise asukoht:

1.4. Sõiduki kategooria [3]:

1.5. Tootja nimi ja aadress:

1.6. Euroopa Majanduskomisjoni tüübikinnitusmärgi asukoht:

1.7. Koostetehase aadress (koostetehaste aadressid):

2. SÕIDUKI EHITUSE ÜLDISED KARAKTERISTIKUD

2.1. Representatiivsõiduki fotod ja/või joonised:

2.2. Rooli asukoht: vasakul/paremal [1]

3. MUUD ANDMED

3.1. Sõiduki omavolilist kasutamist takistavad seadmed

3.1.1. Kaitseseadeldis:

3.1.1.1. Sõidukitüübi üksikasjalik kirjeldus, silmas pidades juhtimisseadme või seadmestiku paigutust ja väliskuju, mille tõhusust kaitseseadeldis mõjutab:

3.1.1.2. Kaitseseadeldise ja selle sõidukile paigaldamise joonis:

3.1.1.3. Seadeldise tehniline kirjeldus:

3.1.1.4. Andmed kasutatud lukukombinatsioonide kohta:

3.1.2. Sõiduki kasutustõkis:

3.1.2.1. Tüübikinnituse number (kui on olemas):

3.1.2.2. Kasutustõkised, mis ei ole veel tüübikinnitust saanud

3.1.2.2.1. Sõiduki kasutustõkise ning ettekavatsemata käivitamise vastu võetavate meetmete üksikasjalik tehniline kirjeldus:

3.1.2.2.2. Süsteem(id), mille toimimist sõiduki kasutustõkis mõjutab:

3.1.2.2.3. Tegelike vahetatavate koodide arv, kui neid kasutatakse:

3.1.3. Alarmsüsteem, kui on olemas:

3.1.3.1. Tüübikinnituse number (kui on olemas):

---

[1] Mittevajalik maha tõmmata (kui sobib rohkem kui üks vastus, ei pruugi olla vaja midagi maha tõmmata).

[2] Kui tüübi identifitseerimise andmed sisaldavad märke, mis ei ole käesoleva teatisega hõlmatud sõiduki, osa või eraldi seadmestiku kirjeldamisel asjakohased, asendatakse need märgid dokumentides sümboliga „?" (nt ABC??123??).

[3] Nagu on määratletud sõidukite ehitust käsitleva konsolideeritud resolutsiooni (R.E.3) (dokument TRANS/WP.29/78/Rev.1, muudetud) 7. lisas.

3.1.3.1.1. Sõidukitüübi üksikasjalik kirjeldus seoses paigaldatud alarmsüsteemiga, mis on illustreeritud fotode ja/või joonistega (kui alarmsüsteem on juba saanud tüübikinnituse eraldi seadmestikuna, võib sellele viidata alarmsüsteemi tootja teatise punktis 4.2 esitatud kirjelduses):

3.1.3.2. Alarmsüsteemid, mis ei ole veel tüübikinnitust saanud

3.1.3.2.1. Alarmsüsteemi ja paigaldatud alarmsüsteemiga seotud sõidukiosade üksikasjalik kirjeldus:

3.1.3.2.2. Alarmsüsteemi põhiosade loetelu:

2. osa

(Suurim formaat: A4 (210 mm × 297 mm))

TEATIS

kooskõlas eeskirja nr 116 punktiga 6, mis käsitleb Euroopa Majanduskomisjoni sõidukiosa või eraldi seadmestiku tüübikinnituse andmist alarmsüsteemile

1. ÜLDOSA

1.1. Mark (tootja kaubanimi):

1.2. Tüüp:

1.3. Tüübi identifitseerimise andmed, kui need on märgitud seadmele ([1]):

1.3.1. Märgise asukoht:

1.4. Tootja nimi ja aadress:

1.5. Euroopa Majanduskomisjoni tüübikinnitusmärgi asukoht:

1.6. Koostetehase aadress (koostetehaste aadressid):

2. SEADME KIRJELDUS

2.1. Alarmsüsteemi ja paigaldatud alarmsüsteemiga seotud sõidukiosade üksikasjalik kirjeldus:

2.1.1. Alarmsüsteemi põhiosade loetelu:

2.1.2. Valehäirete vastu võetud meetmed:

2.2. Seadme pakutava kaitse aste:

2.3. Seadme sisse- ja väljalülitamise viis:

2.4. Tegelike vahetatavate koodide arv, kui neid kasutatakse:

2.5. Seadme põhiosade loetelu ning vajaduse korral kontrollmärgid:

3. JOONISED

3.1. Seadme põhiosade joonised (joonistel peab olema näha koht Euroopa Majanduskomisjoni tüübikinnitusmärgi või vajaduse korral kontrollmärgi jaoks):

4. JUHENDID

4.1. Loetelu sõidukitest, millele seade kavatsetakse paigaldada:

4.2. Paigaldusviisi kirjeldus koos fotode ja/või joonistega:

4.3. Kasutusjuhend:

4.4. Hooldusjuhend, kui on olemas:

4.5. Loetelu käesoleva eeskirja punktidest, mida ei kohaldata paigaldustingimuste tõttu selliste sõiduki alarmsüsteemide puhul, mis on tüübikinnituse saanud eraldi seadmestikuna, ning mis on ette nähtud paigaldamiseks spetsiifiliste sõidukite spetsiifilistesse kohtadesse.

([1]) Kui tüübi identifitseerimise andmed sisaldavad märke, mis ei ole käesoleva teatisega hõlmatud osa või eraldi seadmestiku kirjeldamisel asjakohased, asendatakse need märgid dokumentides sümboliga „?” (nt ABC??123??).

3. osa

(Suurim formaat: A4 (210 mm × 297 mm))

TEATIS

kooskõlas eeskirja nr 116 punktiga 8, mis käsitleb Euroopa Majanduskomisjoni sõidukiosa või eraldi seadmestiku tüübikinnituse andmist kasutustõkisele

1. ÜLDOSA

1.1. Mark (tootja kaubanimi):

1.2. Tüüp:

1.3. Tüübi identifitseerimise andmed, kui need on märgitud seadisele ([1]):

1.3.1. Märgise asukoht:

1.4. Tootja nimi ja aadress:

1.5. Euroopa Majanduskomisjoni tüübikinnitusmärgi asukoht:

1.6. Koostetehase aadress (koostetehaste aadressid):

2. SEADME KIRJELDUS

2.1. Sõiduki kasutustõkise ning ettekavatsemata käivitamise vastu võetavate meetmete üksikasjalik tehniline kirjeldus:

2.2. Süsteem(id), mille toimimist sõiduki kasutustõkis mõjutab:

2.3. Seadme sisse- ja väljalülitamise viis:

2.4. Tegelike vahetatavate koodide arv, kui neid kasutatakse:

2.5. Seadme põhiosade loetelu ning vajaduse korral kontrollmärgid:

3. JOONISED

3.1. Seadme põhiosade joonised (joonistel peab olema näha koht Euroopa Majanduskomisjoni tüübikinnitusmärgi jaoks):

4. JUHENDID

4.1. Loetelu sõidukitest, millele seade kavatsetakse paigaldada:

4.2. Paigaldusviisi kirjeldus koos fotode ja/või joonistega:

4.3. Kasutusjuhend:

4.4. Hooldusjuhend, kui on olemas:

([1]) Kui tüübi identifitseerimisandmed sisaldavad märke, mis ei ole käesoleva teatisega hõlmatud osa või eraldi seadmestiku kirjeldamisel asjakohased, asendatakse need märgid dokumentides sümboliga „?” (nt ABC??123??).

2. LISA

1. osa

TEATIS

(Suurim formaat: A4 (210 × 297 mm))



Välja andnud: haldusasutuse nimi

.....

.....

.....

milles käsitletakse sõidukitüübi (2): TÜÜBIKINNITUSE ANDMIST
TÜÜBIKINNITUSE LAIENDAMIST
TÜÜBIKINNITUSE ANDMISEST KEELDUMIST
TÜÜBIKINNITUSE TÜHISTAMIST
TOOTMISE LÕPETAMIST

seoses selliste sõiduki omavolilist kasutamist takistavate seadmetega kooskõlas eeskirjaga nr 116, mis
ei sisalda / sisaldavad alarmsüsteemi (2)
ei sisalda / sisaldavad kasutustõkist (2)

Tüübikinnituse nr ..... Laienduse nr .....

Laiendamise põhjus: .....

I JAGU

1. ÜLDOSA
1.1. Mark (tootja kaubanimi): .....
1.2. Tüüp: .....
1.3. Tüübi identifitseerimise andmed, kui need on märgitud sõidukile / osale / eraldi seadmestikule (2)(3): .....
1.3.1. Märgise asukoht: .....
1.4. Sõiduki kategooria (4): .....
1.5. Tootja nimi ja aadress: .....
1.6. Euroopa Majanduskomisjoni tüübikinnitusmärgi asukoht: .....
1.7. Koostetehase aadress (koostetehaste aadressid): .....

II JAGU

1. Lisateave (vajaduse korral): vt addendum'it .....
2. Katsete tegemise eest vastutav tehniline teenistus: .....
3. Katseprotokolli kuupäev: .....
4. Katseprotokolli number: .....
5. Märkused (kui neid on): vt addendum'it .....
6. Koht: .....
7. Kuupäev: .....
8. Allkiri: .....
9. Lisatud on loetelu tüübikinnitusasutusele esitatud teabest, mida on võimalik taotluse korral saada.

(1) Tüübikinnituse andnud, seda laiendanud, selle andmisest keeldunud või selle tühistanud riigi tunnusnumber (vt käesoleva eeskirja sätteid tüübikinnituse kohta).
(2) Mittevajalik maha tõmmata (kui sobib rohkem kui üks vastus, ei pruugi olla vaja midagi maha tõmmata).
(3) Kui tüübi identifitseerimise andmed sisaldavad märke, mis ei ole käesoleva teatisega hõlmatud sõiduki, osa või eraldi seadmestiku kirjeldamisel asjakohased, asendatakse need märgid dokumentides sümboliga „?" (nt ABC??123??).
(4) Nagu on määratletud sõidukite ehitust käsitleva konsolideeritud resolutsiooni (R.E.3) (dokument TRANS/WP.29/78/Rev.1, muudetud) 7. lisas.

Addendum

Euroopa Majanduskomisjoni tüübikinnitustunnistus nr …,

mis käsitleb sõiduki tüübikinnitust seoses eeskirjaga nr 116

1. Lisateave:

1.1. Sõiduki omavolilist kasutamist takistava(te) seadme(te) ja selle (nende) poolt mõjutatavate sõiduki osade lühikirjeldus:

1.2. Kasutustõkise lühikirjeldus:

1.3. Alarmsüsteemi (kasutamise korral) lühikirjeldus, kaasa arvatud nimitoitepinge ([1]):

2. Märkused:

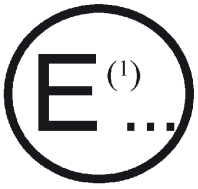
_____

([1]) Märgitakse ainult nende sõiduki alarmsüsteemide puhul, mida kasutatakse sõidukitel, mille nimitoitepinge ei ole 12 volti.

2. osa

TEATIS

(Suurim formaat: A4 (210 × 297 mm))



Välja andnud: haldusasutuse nimi

.....

.....

.....

milles käsitletakse alarmsüsteemi kui sõidukiosa või eraldi seadmestiku tüübi (2):

TÜÜBIKINNITUSE ANDMIST
TÜÜBIKINNITUSE LAIENDAMIST
TÜÜBIKINNITUSE ANDMISEST KEELDUMIST
TÜÜBIKINNITUSE TÜHISTAMIST
TOOTMISE LÕPETAMIST

kooskõlas eeskirjaga nr 116.

Tüübikinnituse nr ..... Laienduse nr .....

Laiendamise põhjus: .....

I JAGU

1. ÜLDOSA

1.1. Mark (tootja kaubanimi): .....

1.2. Tüüp: .....

1.3. Tüübi identifitseerimise andmed, kui need on märgitud seadmele (3): .....

1.3.1. Märgise asukoht: .....

1.4. Tootja nimi ja aadress: .....

1.5. Euroopa Majanduskomisjoni tüübikinnitusmärgi asukoht: .....

1.6. Koostetehase aadress (koostetehaste aadressid): .....

II JAGU

1. Lisateave (vajaduse korral): vt addendum'it .....

2. Katsete tegemise eest vastutav tehniline teenistus: .....

3. Katseprotokolli kuupäev: .....

4. Katseprotokolli number: .....

5. Märkused (kui neid on): vt addendum'it .....

6. Koht: .....

7. Kuupäev: .....

8. Allkiri: .....

9. Lisatud on loetelu tüübikinnitusasutusele esitatud teabest, mida on võimalik taotluse korral saada.

(1) Tüübikinnituse andnud, seda laiendanud, selle andmisest keeldunud või selle tühistanud riigi tunnusnumber (vt käesoleva eeskirja sätteid tüübikinnituse kohta).

(2) Mittevajalik maha tõmmata (kui sobib rohkem kui üks vastus, ei pruugi olla vaja midagi maha tõmmata).

(3) Kui tüübi identifitseerimise andmed sisaldavad märke, mis ei ole käesoleva teatisega hõlmatud osa või eraldi seadmestiku kirjeldamisel asjakohased, asendatakse need märgid dokumentides sümboliga „?"(nt ABC??123??).

Addendum

Euroopa Majanduskomisjoni tüübikinnitustunnistus nr …,

mis käsitleb sõiduki alarmsüsteemi tüübikinnitust seoses eeskirjaga nr 116

1. Lisateave:

1.1. Alarmsüsteemi (kasutamise korral) lühikirjeldus, kaasa arvatud nimitoitepinge ([1]):

1.2. Loetelu sõidukitest, millele alarmsüsteem kavatsetakse paigaldada:

1.3. Sõidukitüübid, millel alarmsüsteemi on katsetatud:

1.4. Alarmsüsteemi nõuetekohaselt märgistatud põhiosade loetelu:

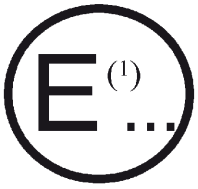
2. Märkused:

([1]) Märgitakse ainult nende sõiduki alarmsüsteemide puhul, mida kasutatakse sõidukitel, mille nimitoitepinge ei ole 12 volti.

3. osa

TEATIS

(Suurim formaat: A4 (210 × 297 mm))



Välja andnud: haldusasutuse nimi

.....

.....

.....

milles käsitletakse kasutustõkise kui sõidukiosa või eraldi seadmestiku tüübi ([2]):

TÜÜBIKINNITUSE ANDMIST
TÜÜBIKINNITUSE LAIENDAMIST
TÜÜBIKINNITUSE ANDMISEST KEELDUMIST
TÜÜBIKINNITUSE TÜHISTAMIST
TOOTMISE LÕPETAMIST

kooskõlas eeskirjaga nr 116.

Tüübikinnituse nr ..... Laienduse nr .....

Laiendamise põhjus: .....

I JAGU

1. ÜLDOSA

Mark (tootja kaubanimi): .....

Tüüp: .....

Tüübi identifitseerimise andmed, kui need on märgitud seadmele ([3]): .....

Märgise asukoht: .....

Tootja nimi ja aadress: .....

Euroopa Majanduskomisjoni tüübikinnitusmärgi asukoht: .....

Koostetehase aadress (koostetehaste aadressid): .....

II JAGU

1. Lisateave (vajaduse korral): vt addendum'it .....
2. Katsete tegemise eest vastutav tehniline teenistus: .....
3. Katseprotokolli kuupäev: .....
4. Katseprotokolli number: .....
5. Märkused (kui neid on): vt addendum'it .....
6. Koht: .....
7. Kuupäev: .....
8. Allkiri: .....
9. Lisatud on loetelu tüübikinnitusasutusele esitatud teabest, mida on võimalik taotluse korral saada.

([1]) Tüübikinnituse andnud, seda laiendanud, selle andmisest keeldunud või selle tühistanud riigi tunnusnumber (vt käesoleva eeskirja sätteid tüübikinnituse kohta).
([2]) Mittevajalik maha tõmmata (kui sobib rohkem kui üks vastus, ei pruugi olla vaja midagi maha tõmmata).
([3]) Kui tüübi identifitseerimise andmed sisaldavad märke, mis ei ole käesoleva teatisega hõlmatud osa või eraldi seadmestiku kirjeldamisel asjakohased, asendatakse need märgid dokumentides sümboliga „?" (nt ABC??123??).

Addendum

Euroopa Majanduskomisjoni tüübikinnitustunnistus nr …,

mis käsitleb kasutustõkise tüübikinnitust seoses eeskirjaga nr 116

1. Lisateave:

1.1. Kasutustõkise lühikirjeldus:

1.2. Loetelu sõidukitest, millele kasutustõkis kavatsetakse paigaldada:

1.3. Sõidukitüübid, millel kasutustõkist on katsetatud:

1.4. Kasutustõkise nõuetekohaselt märgistatud põhiosade loetelu:

2. Märkused:

3. LISA

TÜÜBIKINNITUSMÄRKIDE KUJUNDUS

NÄIDIS A

(Vt käesoleva eeskirja punkti 4.4)

Joonis 1

(Vt käesoleva eeskirja punkti 4.4.3.4)

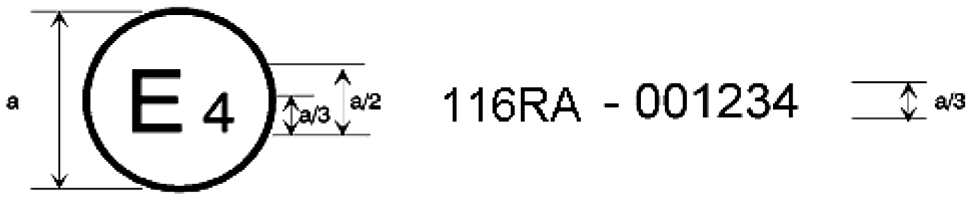


a = 8 mm min

Joonisel 1 kujutatud, sõiduki külge kinnitatud tüübikinnitusmärk näitab, et asjaomane sõidukitüüp on saanud tüübikinnituse Madalmaades (E4) vastavalt eeskirja nr 116 I osale ja kannab tüübikinnitusnumbrit 001234. Tüübikinnitusnumbri kaks esimest numbrit (00) näitavad, et tüübikinnitus anti vastavalt eeskirja nr 116 (selle esialgsel kujul) nõuetele.

Joonis 2

(Vt käesoleva eeskirja punkti 4.4.3.1)

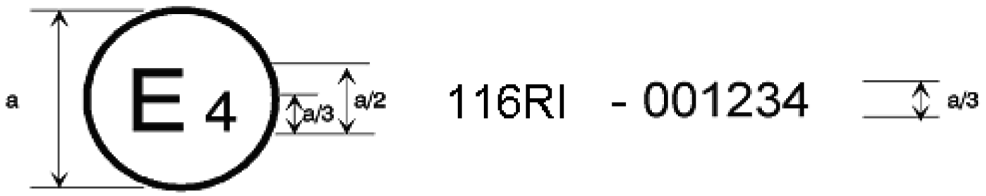


a = 8 mm min

Joonisel 2 kujutatud, sõiduki alarmsüsteemi külge kinnitatud tüübikinnitusmärk näitab, et asjaomane sõidukiosa tüüp on saanud tüübikinnituse Madalmaades (E4) vastavalt eeskirja nr 116 II osale ja kannab tüübikinnitusnumbrit 001234. Tüübikinnitusnumbri kaks esimest numbrit (00) näitavad, et tüübikinnitus anti vastavalt eeskirja nr 116 (selle esialgsel kujul) nõuetele.

Joonis 3

(Vt käesoleva eeskirja punkti 4.4.3.2)



a = 8 mm min

Joonisel 3 kujutatud, kasutustõkise külge kinnitatud tüübikinnitusmärk näitab, et asjaomane sõidukiosa tüüp on saanud tüübikinnituse Madalmaades (E4) vastavalt eeskirja nr 116 IV osale ja kannab tüübikinnitusnumbrit 001234. Tüübikinnitusnumbri kaks esimest numbrit (00) näitavad, et tüübikinnitus anti vastavalt eeskirja nr 116 (selle esialgsel kujul) nõuetele.

Joonis 4

(Vt käesoleva eeskirja punkti 4.4.3.5)



a = 8 mm min

Joonisel 4 kujutatud, sõiduki külge kinnitatud tüübikinnitusmärk näitab, et asjaomane sõidukitüüp on saanud tüübikinnituse Madalmaades (E4) vastavalt eeskirja nr 116 III osale ja kannab tüübikinnitusnumbrit 001234. Tüübikinnitusnumbri kaks esimest numbrit (00) näitavad, et tüübikinnitus anti vastavalt eeskirja nr 116 (selle esialgsel kujul) nõuetele.

Joonis 5

(Vt käesoleva eeskirja punkti 4.4.3.6)



a = 8 mm min

Joonisel 5 kujutatud, sõiduki külge kinnitatud tüübikinnitusmärk näitab, et asjaomane sõidukitüüp on saanud tüübikinnituse Madalmaades (E4) vastavalt eeskirja nr 116 I ja IV osale ning kannab tüübikinnitusnumbrit 001234. Tüübikinnitusnumbri kaks esimest numbrit (00) näitavad, et tüübikinnitus anti vastavalt eeskirja nr 116 (selle esialgsel kujul) nõuetele.

Joonis 6

(Vt käesoleva eeskirja punkti 4.4.3.7)



a = 8 mm min

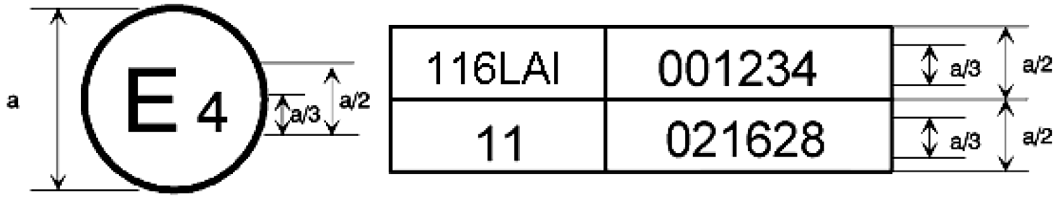
Joonisel 6 kujutatud, sõiduki külge kinnitatud tüübikinnitusmärk näitab, et asjaomane sõidukitüüp on saanud tüübikinnituse Madalmaades (E4) vastavalt eeskirja nr 116 I, II ja IV osale ning kannab tüübikinnitusnumbrit 001234. Tüübikinnitusnumbri kaks esimest numbrit (00) näitavad, et tüübikinnitus anti vastavalt eeskirja nr 116 (selle esialgsel kujul) nõuetele.

NÄIDIS B

(Vt käesoleva eeskirja punkti 4.5)

Joonis 7

(Näidis)



a = 8 mm min

Sõiduki külge kinnitatud tüübikinnitusmärk näitab, et asjaomane sõidukitüüp on saanud tüübikinnituse Madalmaades (E4) vastavalt eeskirja nr 116 I, II ja IV osale ning eeskirjale nr 11. Tüübikinnitusnumbri esimesed kaks numbrit näitavad, et tüübikinnituste andmise kuupäeval oli eeskiri nr 116 selle esialgsel kujul ja eeskiri nr 11 sisaldas 02-seeria muudatusi.

4. LISA

1. osa

ROOLIMEHHANISMI MÕJUTAVATE SÕIDUKI OMAVOLILIST KASUTAMIST TAKISTAVATE SEADMETE RIKKEKATSEMENETLUS

1. Katseseadmed

Katseseadmed koosnevad järgmistest osadest:

1.1. nõuetekohane seadeldis, millele saab monteerida kogu roolimehhanismi näidise, mis on varustatud sõiduki omavolilist kasutamist takistava seadmega, nagu on määratletud käesoleva eeskirja punktis 5.1.2;

1.2. sõiduki omavolilist kasutamist takistava seadme aktiveerimise ja desaktiveerimise vahend, mille puhul kasutatakse võtit;

1.3. vahend, mille abil pannakse roolivõll pöörlema sõiduki omavolilist kasutamist takistava seadme suhtes.

2. Katsemeetod

2.1. Sõiduki omavolilist kasutamist takistava seadmega varustatud roolimehhanismi näidis kinnitatakse punktis 1.1 nimetatud seadeldisele.

2.2. Katsemenetluse tsükkel koosneb järgmistest toimingutest.

2.2.1. Lähteasend. Sõiduki omavolilist kasutamist takistav seade desaktiveeritakse ning roolivõll pööratakse sõiduki omavolilist kasutamist takistava seadme sisselülitamist takistavasse asendisse, välja arvatud juhul, kui seadme tüüp võimaldab lukustamist roolimehhanismi igas asendis.

2.2.2. Aktiveerimisasendisse seadmine. Sõiduki omavolilist kasutamist takistav seade viiakse võtme abil desaktiveeritud olekust aktiveerimisasendisse.

2.2.3. ([1]) Aktiveeritud asend. Roolivõll pannakse pöörlema nii, et sellele mõjuv pöörlemismoment sõiduki omavolilist kasutamist takistava seadme sisselülitamise hetkel on 40 Nm ± 2 Nm.

2.2.4. Desaktiveeritud asend. Sõiduki omavolilist kasutamist takistav seade desaktiveeritakse tavapäraste vahenditega, väljalülitamise hõlbustamiseks viiakse pöördemoment nullini.

2.2.5. ([1]) Taastatud asend. Roolivõll pööratakse sõiduki omavolilist kasutamist takistava seadme sisselülitamist takistavasse asendisse.

2.2.6. Pöörlemine vastassuunas. Korratakse punktides 2.2.2, 2.2.3, 2.2.4 ja 2.2.5 kirjeldatud toiminguid, kusjuures roolivõll pannakse pöörlema vastassuunas.

2.2.7. Ajavahemik seadme kahe järjestikuse sisselülitamise vahel peab olema vähemalt 10 sekundit.

2.3. Rikkekatse tsüklit korratakse käesoleva eeskirja punktis 5.3.1.3 kindlaks määratud arv kordi.

2. osa

PÖÖRDEMOMENDI PIIRAMISE TEEL ROOLIMEHHANISMI MÕJUTAVATE SÕIDUKI OMAVOLILIST KASUTAMIST TAKISTAVATE SEADMETE KATSEMENETLUS

1. Katseseadmed

Katseseadmed koosnevad järgmistest osadest:

1.1. seadeldis, millele on paigaldatud roolimehhanismi asjakohased osad või tõstesüsteem, mis võimaldab maapinnalt üles tõsta kõik juhtrattad, kui katse tehakse sõidukil;

1.2. seade või seadmed, mis võimaldavad tekitada ning mõõta roolirattale mõjuvat pöördemomenti, nagu on ette nähtud punktis 2.3. Mõõtmistäpsus peab olema kuni 2 %.

2. Katsemenetluse kirjeldus

2.1. Katsetamisel sõidukil ei tohi ükski sõiduki juhtratas katse tegemise ajal maapinda puudutada.

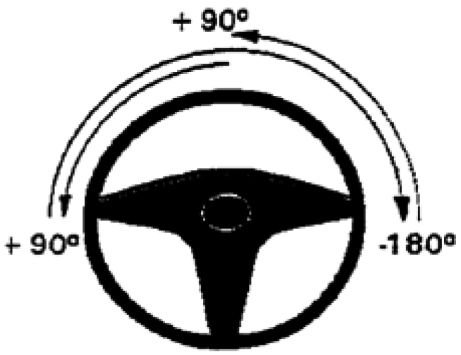
([1]) Kui sõiduki omavolilist kasutamist takistav seade võimaldab lukustumist roolimehhanismi igas asendis, siis jäetakse punktides 2.2.3 ja 2.2.5 kirjeldatud toimingud tegemata.

2.2. Roolilukk aktiveeritakse nii, et roolimehhanism lukustub.

2.3. Rooliratast mõjutatakse pöördemomendiga, mis paneb rooliratta pöörlema.

2.4. Katsetsükkel koosneb rooliratta pöörlemisest 90°; sellele järgneb pöörlemine vastassuunas 180° ning uus pöörlemine algsuunas 90° (vaata joonist);

1 tsükkel = + 90°/ – 180°/ + 90° tolerantsiga ± 10 %



2.5. Tsükkel kestab 20 s ± 2 s.

2.6. Tehakse viis katsetsüklit.

2.7. Igas tsüklis peab pöördemomendi registreeritud minimaalne väärtus olema suurem käesoleva eeskirja punktis 5.3.1.4.2 esitatud väärtusest.

---

5. LISA

(Reserveeritud)

---

6. LISA

VASTAVUSSERTIFIKAADI NÄIDIS

Mina, allakirjutanu .....
(perekonna- ja eesnimi)

tõendan, et allpool kirjeldatud sõiduki alarmsüsteem/kasutustõkis ([1]):

mark: .....

tüüp: .....

vastab täielikult tüübile, mis on kinnitatud

.....
(kinnitamise koht) *(kuupäev)*

vastavalt teatisevormile tüübikinnitusnumbriga .....

Põhiosa(de) identifitseerimine

Osa: ..... Märgistus: .....

Koht: ..... Kuupäev: .....

Tootja täpne aadress ja tempel: .....

Allkiri ..... (nimetada ametikoht)

([1]) Mittevajalik maha tõmmata.

7. LISA

PAIGALDAMISSERTIFIKAADI NÄIDIS

Mina, allakirjutanu .....
kutseline paigaldaja, tõendan, et olen paigaldanud allpool kirjeldatud sõiduki alarmsüsteemi / kasutustõkise [1] süsteemi tootja antud paigaldamisjuhendi kohaselt.

Sõiduki kirjeldus

Mark: .....

Tüüp: .....

Seerianumber: .....

Registrinumber: .....

Sõiduki alarmsüsteemi/kasutustõkise [1] kirjeldus

Mark: .....

Tüüp: .....

Tüübikinnitusnumber: .....

Koht: ..... Kuupäev: .....

Paigaldaja täpne aadress ja tempel: .....

.....

.....

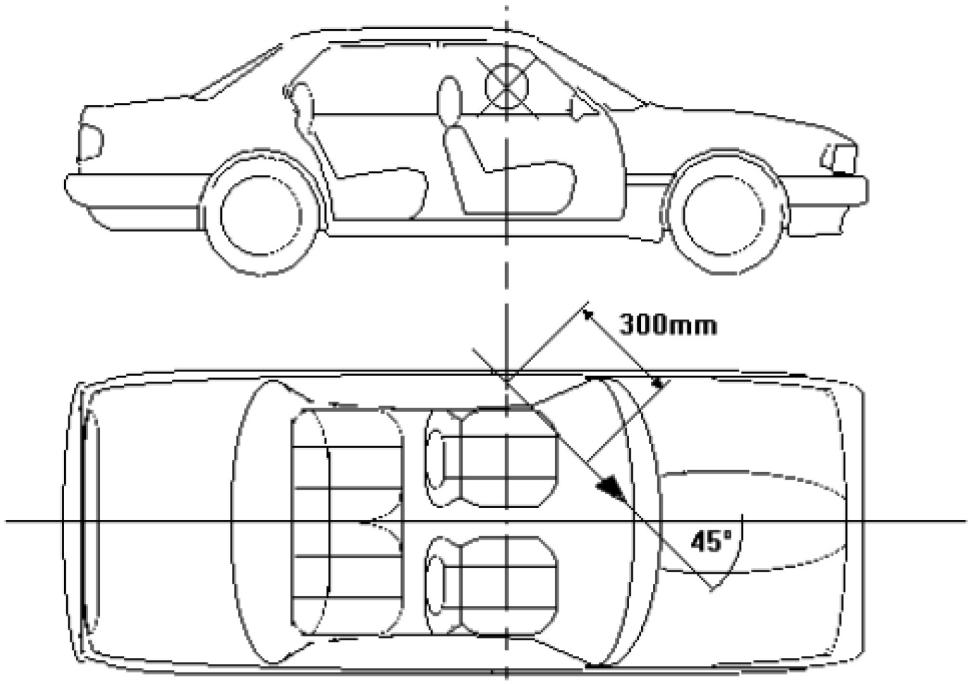
Allkiri: ..... (nimetada ametikoht)

[1] Mittevajalik maha tõmmata.

8. LISA

Punktid 6.4.2.11 ja 7.4

SÕITJATERUUMI KAITSESÜSTEEMIDE KATSE



9. LISA

ELEKTROMAGNETILINE ÜHILDUVUS

Märkus: elektromagnetilise ühilduvuse katsetamiseks kasutatakse sõltuvalt katserajatistest kas punkti 1 või 2.

1. **ISO meetod**

Kaitse juhtivuslike häirete eest toiteliinides

Toiteliine ja sõiduki alarmsüsteemi või alarmsüsteemi teisi ühendusi, mis võivad olla toiteliinidega ühendatud, mõjutatakse katseimpulssidega 1, 2a/2b, 3a, 3b, 4 ja 5a/5b vastavalt rahvusvahelisele standardile ISO 7637-2:2004.

Katseimpulsi 5 puhul kohaldatakse impulssi 5b sõidukite puhul, millel on sisemise piirava dioodiga generaator, ning impulssi 5a kõigil muudel juhtudel.

Impulsi 2 puhul tuleb impulssi 2a kasutada alati ning impulssi 2b võib kasutada juhul, kui sõiduki tootja ja tehniline teenistus selles kokku lepivad.

Kokkuleppel tehnilise teenistusega ei pea katseimpulssi 5a/5b kohaldama järgmistel juhtudel.

a) Sõiduki alarmsüsteemi tüübikinnitus antakse eraldi seadmestikule, mis on ette nähtud paigaldamiseks ilma generaatorita sõidukile.

Sellisel juhul peab sõiduki alarmsüsteemi tootja

i) täpsustama teatise punktis 4.5 (1. lisa, 2. osa), et käesoleva punkti nõuet sõiduki alarmsüsteemi suhtes ei kohaldatud (vastavalt käesoleva eeskirja punktile 7),

ii) ning esitama teatise punktis 4.1 nimekirja sõidukitest, millele võib kõnealuse sõiduki alarmsüsteemi paigaldada, ning punktis 4.2 asjaomased paigaldamise tingimused.

b) Sõiduki tüübikinnitus seoses alarmsüsteemiga, mis on ette nähtud paigaldamiseks ilma generaatorita sõidukile

Sellisel juhul peab tootja teatise punktis 3.1.3.1.1 (1. lisa, 1. osa) täpsustama, et käesoleva punkti nõuet ei kohaldata alarmsüsteemi suhtes paigaldustingimuste tõttu.

c) Sõiduki tüübikinnitus seoses alarmsüsteemi paigaldusega antakse eraldi seadmestikule, mis on ette nähtud paigaldamiseks ilma generaatorita sõidukile.

Sellisel juhul peab tootja teatise punktis 3.1.3.1.1 (1. lisa, 1. osa) täpsustama, et käesoleva punkti nõuet ei kohaldata sõiduki alarmsüsteemi paigaldamise suhtes, kui asjaomased paigaldustingimused on täidetud.

Seda nõuet ei kohaldata juhul, kui 1. lisa 1. osa punktis 3.1.3.1.1 nõutud teave on saadetud tüübikinnituse saamiseks eraldi seadmestikuna.

Sõiduki alarmsüsteem / alarmsüsteem väljalülitatud olekus ja sisselülitatud olekus

Rakendatakse katseimpulsse 1–5. Rakendatud katseimpulsside korral nõutav toimivus on esitatud tabelis 1.

Tabel 1

Raskusaste ja toimivus (toiteliinid)

Katseimpulsi number	Katse tase	Toimivus
1	III	C
2a	III	B
2b	III	C

Katseimpulsi number	Katse tase	Toimivus
3a	III	A
3b	III	A
4	III	B
5a/5b	III	A

Kaitse ühendamisest tingitud häirete eest signaalliinides

Juhtmeid, mis ei ole ühendatud toiteliinidega (nt erisignaalliinid), katsetatakse standardi ISO 7637-3:1995 (sh 1. paranduse) alusel. Rakendatud katseimpulsside korral nõutav toimivus on esitatud tabelis 2.

Tabel 2

Katse tase ja toimivus (signaalliinid)

Katseimpulsi number	Katse tase	Toimivus
3a	III	C
3b	III	A

Kaitse kiirguslike kõrgsageduslike häirete eest

Sõidukile paigaldatud sõiduki alarmsüsteemi või alarmsüsteemi katsed võib teha kooskõlas eeskirja nr 10 02-seeria muudatustega ning 6. lisas kirjeldatud katsemeetoditega sõidukite puhul ning 9. lisas kirjeldatud katsemeetoditega eraldi seadmestike puhul.

Elektrostaatilistest lahendustest tingitud elektrilised häired

Kaitset elektriliste häirete eest katsetatakse kooskõlas tehnilise aruandega ISO/TR 10605-1993.

Kokkuleppel tehnilise teenistusega ei pea vastavat nõuet kohaldama järgmistel juhtudel.

a) Sõiduki alamsüsteemi tüübikinnitus antakse eraldi seadmestikule

Sellisel juhul peab sõiduki alarmsüsteemi tootja

i) täpsustama teatise punktis 4.5 (1. lisa, 2. osa), et käesoleva punkti nõuet sõiduki alarmsüsteemi suhtes ei kohaldatud (vastavalt käesoleva eeskirja punktile 7),

ii) ning esitama teatise punktis 4.1 nimekirja sõidukitest, millele võib kõnealuse sõiduki alarmsüsteemi paigaldada, ning punktis 4.2 asjaomased paigaldamise tingimused.

b) Sõiduki tüübikinnitus seoses alarmsüsteemiga

Sellisel juhul peab tootja teatise punktis 3.1.3.1.1 (1. lisa, 1. osa) täpsustama, et käesoleva punkti nõuet ei kohaldata alarmsüsteemi suhtes paigaldustingimuste tõttu ning sõiduki tootja peab selle tõestamiseks esitama seotud dokumendid.

c) Sõiduki tüübikinnitus seoses sellise sõiduki alarmsüsteemi paigaldusega, mis on tüübikinnituse saanud eraldi seadmestikuna

Sellisel juhul peab tootja teatise punktis 3.1.3.1.1 (1. lisa, 1. osa) täpsustama, et käesoleva punkti nõuet ei kohaldata sõiduki alarmsüsteemi paigaldamise suhtes, kui asjaomased paigaldustingimused on täidetud.

Seda nõuet ei kohaldata juhul, kui 1. lisa 1. osa punktis 3.1.3.1.1 nõutud teave on saadetud tüübikinnituse saamiseks eraldi seadmestikuna.

Kiirguslik emissioon

Katsed tehakse kooskõlas eeskirja nr 10 02-seeria muudatuste sätetega ning 4. ja 5. lisas kirjeldatud katsemeetoditega sõidukite puhul või 7. ja 8. lisas kirjeldatud katsemeetoditega eraldi seadmestiku puhul.

2. **IEC meetod**

Elektromagnetväli

Sõiduki alarmsüsteemiga või alarmsüsteemiga tuleb teha põhikatse. Süsteemi mõjutatakse IEC väljaande 839-1-3-1998 katses A-13 kirjeldatud elektromagnetväljaga, mille sagedus on 20 – 1 000 MHz ja tugevusaste 30 V/m.

Peale selle tehakse sõiduki alarmsüsteemiga või alarmsüsteemiga vajadust mööda rahvusvahelise standardi ISO 7637 osades 1:1990, 2:1990 ja 3:1995 kirjeldatud elektri siirde katsed juhtimise ja ühendamise puhul.

Elektrostaatilistest lahendustest tingitud elektrilised häired

Sõiduki alarmsüsteemiga või alarmsüsteemiga tuleb teha põhikatse. Süsteemiga tehakse tootja valikul kas standardis EN 61000-4-2 või ISO/TR 10605-1993 kirjeldatud elektrostaatilise lahenduse taluvuse katse.

Kiirguslik emissioon

Sõiduki alarmsüsteemi / alarmsüsteemi tuleb katsetada seoses raadiosagedushäirete taluvusega kooskõlas eeskirja nr 10 02-seeria muudatustes ette nähtud katsetega ning 4. ja 5 lisas kirjeldatud katsemeetodiga sõidukite puhul ning 7. ja 8. lisas kirjeldatud katsemeetodiga eraldi seadmestiku puhul.

---

10. LISA

MEHAANILISE VÕTMEGA LÜLITITE SPETSIFIKATSIOON

1. Võtmega lüliti silinder tohib kattest välja ulatuda kuni 1 mm ning väljaulatuv osa peab olema kooniline.

2. Silindri ja silindrikorpuse vaheline ühenduskoht peab vastu pidama tõmbejõule 600 N ja pöördemomendile 25 Nm.

3. Võtmega lüliti silindri puurimine peab olema takistatud.

4. Võtmeprofiilil peab olema vähemalt 1 000 tegelikku permutatsiooni.

5. Võtmega lüliti ei tohi olla tööle rakendatav võtmega, mis erineb võtmega lülitile ette nähtud võtmest ainult ühe permutatsiooni poolest.

6. Väljapoole paigaldatud võtmega lüliti lukuauk peab olema katikuga või muul viisil sissetungiva mustuse ja vee eest kaitstud.