II

(Nelegislativní akty)

AKTY PŘIJATÉ INSTITUCEMI ZŘÍZENÝMI MEZINÁRODNÍ DOHODOU

Pouze původní texty EHK/OSN mají podle mezinárodního veřejného práva právní účinek. Status a datum vstupu tohoto předpisu v platnost je zapotřebí ověřit v nejnovější verzi dokumentu EHK/OSN o statusu TRANS/WP.29/343, který je k dispozici na internetové adrese:
http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html

Předpis Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK/OSN) č. 116 – Jednotná technická pravidla pro ochranu motorových vozidel proti neoprávněnému použití

Zahrnuje veškerá platná znění až po:

dodatek 3 k původnímu znění předpisu – datum vstupu v platnost: 23. června 2011

OBSAH

PŘEDPIS

1. Oblast působnosti

2. Definice: obecně

3. Žádost o schválení

4. Schválení

5. ČÁST I: SCHVÁLENÍ VOZIDLA KATEGORIE M1 A N1, POKUD JDE O JEHO ZAŘÍZENÍ K OCHRANĚ PROTI NEOPRÁVNĚNÉMU POUŽITÍ

5.1 Definice

5.2 Všeobecné požadavky

5.3 Zvláštní požadavky

5.4 Elektromechanická a elektronická zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití

6. ČÁST II: SCHVALOVÁNÍ POPLAŠNÝCH SYSTÉMŮ VOZIDEL

6.1 Definice

6.2 Všeobecné požadavky

6.3 Zvláštní požadavky

6.4 Provozní parametry a zkušební podmínky

6.5 Návody

7. ČÁST III: SCHVÁLENÍ VOZIDLA, POKUD JDE O JEHO POPLAŠNÝ SYSTÉM

7.1 Definice

7.2 Všeobecné požadavky

7.3 Zvláštní požadavky

7.4 Zkušební podmínky

7.5 Návody

8. ČÁST IV: SCHVÁLENÍ IMOBILIZÉRŮ A SCHVÁLENÍ VOZIDLA, POKUD JDE O JEHO IMOBILIZÉR

8.1 Definice

8.2 Všeobecné požadavky

8.3 Zvláštní požadavky

8.4 Provozní parametry a zkušební podmínky

8.5 Návody

9. Změna typu a rozšíření schválení

10. Postupy pro zajištění shodnosti výroby

11. Postihy za neshodnost výroby

12. Definitivní ukončení výroby

13. Přechodná ustanovení

14. Názvy a adresy správních orgánů a technických zkušeben odpovědných za provádění schvalovacích zkoušek

PŘÍLOHY

Příloha 1 — Informační dokument:

Část 1: podle bodů 5, 7 nebo 8 předpisu č. 116, který se týká EHK schválení typu systému pro typ vozidla, pokud jde o zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití

Část 2: podle bodu 6 předpisu č. 116, který se týká EHK schválení typu poplašného systému jako konstrukční části

Část 3: podle bodu 8 předpisu č. 116, který se týká EHK schválení typu imobilizéru jako konstrukční části

Příloha 2 — Sdělení o udělení, rozšíření, odmítnutí či odejmutí schválení nebo o definitivním ukončení výroby:

Část 1: typu vozidla, pokud jde o zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití podle předpisu č. 116

Část 2: typu poplašného systému jako konstrukční části podle předpisu č. 116

Část 3: typu imobilizéru jako konstrukční části podle předpisu č. 116

Příloha 3 — Uspořádání značek schválení typu

Příloha 4 — Část 1: Postup zkoušky odolnosti proti opotřebení zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití působících na řízení

Část 2: Postup zkoušky zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití působících na řízení s využitím omezovače krouticího momentu

Příloha 5 — (Vyhrazeno)

Příloha 6 — Vzor prohlášení o shodě

Příloha 7 — Vzor osvědčení o instalaci

Příloha 8 — Zkouška systémů pro ochranu prostoru pro cestující

Příloha 9 — Elektromagnetická kompatibilita

Příloha 10 — Požadavky týkající se spínačů ovládaných mechanickým klíčem

1. OBLAST PŮSOBNOSTI

Tento předpis se vztahuje na:

1.1 ČÁST I – Schválení vozidla kategorie M1 a N1 ([1]), pokud jde o jeho zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití.

1.2 ČÁST II – Schválení poplašných systémů vozidel určených k trvalé montáži do vozidel kategorie M1 a do těch vozidel kategorie N1, jejichž hmotnost nepřesahuje 2 tuny ([1]).

1.3 ČÁST III – Schválení vozidel kategorie M1 a těch vozidel kategorie N1, jejichž hmotnost nepřesahuje 2 tuny, pokud jde o jejich poplašný systém (poplašné systémy) ([2]).

1.4 ČÁST IV – Schválení imobilizérů a vozidel kategorie M1 a těch vozidel kategorie N1, jejichž hmotnost nepřesahuje 2 tuny, pokud jde o jejich imobilizéry ([2]) ([1]).

1.5 Montáž zařízení uvedených v části I do vozidel jiných kategorií je nepovinná, pokud však jsou tato zařízení instalována, musí splňovat všechna příslušná ustanovení tohoto předpisu.

1.6 Montáž zařízení uvedených v částech III a IV do vozidel jiných kategorií, nebo do vozidel kategorie N1 s hmotností přesahující 2 tuny, je nepovinná, ovšem každé takové namontované zařízení musí splňovat všechna příslušná ustanovení tohoto předpisu.

1.7 Na žádost výrobce mohou smluvní strany udělovat schválení podle částí I až IV pro vozidla jiných kategorií a pro zařízení určená k montáži do těchto vozidel.

1.8 V okamžiku, kdy se začne používat tento předpis, prohlásí smluvní strany, které části tohoto předpisu budou vyžadovat na svém území pro každou kategorii vozidel ([3]).

2. DEFINICE: OBECNĚ

2.1 „konstrukční částí“ se rozumí zařízení, které musí splňovat požadavky tohoto předpisu a které je určeno, aby se stalo částí vozidla; může být schváleno jako typ nezávisle na vozidle, pokud to tento předpis výslovně stanoví;

2.2 „samostatným technickým celkem“ se rozumí zařízení, které musí splňovat požadavky tohoto předpisu a které je určeno, aby se stalo částí vozidla; může být schváleno jako typ zvlášť, avšak jen ve vztahu k jednomu nebo více specifikovaným typům vozidla, pokud to tento předpis výslovně stanoví;

([1]) Podle definice v příloze 7 úplného usnesení o konstrukci vozidel (R.E.3) (TRANS/SC.1/WP.29/78/Rev.1) (dokument TRANS/WP.29/78/Rev.1 ve znění pozdějších změn).

([2]) Týká se pouze vozidel s elektrickým systémem 12 V.

([3]) Doporučuje se, aby smluvní strany používaly části I a IV ke schvalování vozidel kategorie M1 a pouze část I ke schvalování vozidel kategorie N1, přičemž ostatní požadavky zůstávají nepovinné. Části II, III a IV by se měly použít tehdy, pokud je toto zařízení namontováno do vozidla kategorií uvedených v bodech 1.3 až 1.5.

2.3 „výrobcem“ se rozumí osoba nebo organizace, která odpovídá schvalujícímu orgánu za všechna hlediska postupu schvalování typu a za zajištění shodnosti výroby. Není podstatné, aby tato osoba nebo organizace byla přímo zapojena do všech fází výroby vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku, které jsou předmětem postupu schválení.

3. ŽÁDOST O SCHVÁLENÍ

3.1 Žádost o schválení typu vozidla nebo konstrukční části podle tohoto předpisu předkládá výrobce.

3.2 K žádosti musí být přiložen informační dokument podle vzoru v příloze 1 části 1, 2 nebo 3, obsahující popis technických charakteristik zařízení k zabránění neoprávněnému použití a/nebo poplašného systému vozidel a/nebo imobilizéru a způsobu (způsobů) instalace pro každou značku a typ vozidla, na které má být ochranné zařízení a/nebo poplašný systém vozidel a/nebo imobilizér instalován.

3.3 Vozidlo / konstrukční část představující typ, který má být schválen, se předá technické zkušebně odpovědné za provádění schvalovacích zkoušek.

4. SCHVÁLENÍ

4.1 Schválení se udělí, pokud typ dodaný k schválení podle tohoto předpisu vyhovuje příslušné části (příslušným částem) tohoto předpisu.

4.2 Každému schválenému typu se přidělí číslo schválení. Jeho první dvě číslice (nyní 00 pro předpis v jeho původním znění) udávají sérii posledních [hlavních] technických změn zapracovaných do předpisu v době vystavení schválení. Tatáž smluvní strana nesmí přidělit stejné číslo jinému typu vozidla nebo konstrukční části podle definice v tomto předpisu.

4.3 Oznámení o schválení nebo o rozšíření schválení typu podle tohoto předpisu se zašle smluvním stranám dohody, které uplatňují tento předpis, na formuláři podle vzoru v příloze 2 části 1, 2 nebo 3 tohoto předpisu.

4.4 Na každém vozidle nebo konstrukční části, které jsou shodné s typem schváleným podle tohoto předpisu, se zřetelně a na snadno přístupném místě uvedeném ve formuláři schválení vyznačí mezinárodní značka schválení typu, která se skládá z:

4.4.1 kružnice, v níž je písmeno „E“, za kterým následuje rozlišovací číslo státu, který schválení udělil ([1]); a

4.4.2 čísla tohoto předpisu, za nímž následuje písmeno „R“, pomlčka a číslo schválení, a sice vpravo od kružnice předepsané v bodě 4.4.1; a

([1]) 1 pro Německo, 2 pro Francii, 3 pro Itálii, 4 pro Nizozemsko, 5 pro Švédsko, 6 pro Belgii, 7 pro Maďarsko, 8 pro Českou republiku, 9 pro Španělsko, 10 pro Srbsko a Černou Horu, 11 pro Spojené království, 12 pro Rakousko, 13 pro Lucembursko, 14 pro Švýcarsko, 15 (nepřiděleno), 16 pro Norsko, 17 pro Finsko, 18 pro Dánsko, 19 pro Rumunsko, 20 pro Polsko, 21 pro Portugalsko, 22 pro Ruskou federaci, 23 pro Řecko, 24 pro Irsko, 25 pro Chorvatsko, 26 pro Slovinsko, 27 pro Slovensko, 28 pro Bělorusko, 29 pro Estonsko, 30 (nepřiděleno), 31 pro Bosnu a Hercegovinu, 32 pro Lotyšsko, 33 (nepřiděleno), 34 pro Bulharsko, 35 (nepřiděleno), 36 pro Litvu, 37 pro Turecko, 38 (nepřiděleno), 39 pro Ázerbájdžán, 40 pro bývalou jugoslávskou republiku Makedonii, 41 (nepřiděleno), 42 pro Evropské společenství (schválení udělují členské státy za použití svého příslušného symbolu EHK), 43 pro Japonsko, 44 (nepřiděleno), 45 pro Austrálii, 46 pro Ukrajinu, 47 pro Jihoafrickou republiku, 48 pro Nový Zéland, 49 pro Kypr, 50 pro Maltu a 51 pro Korejskou republiku. Dalším zemím se přidělí následující čísla chronologicky v pořadí, v jakém ratifikují Dohodu o přijetí jednotných technických pravidel pro kolová vozidla, zařízení a části, které se mohou montovat a/nebo užívat na kolových vozidlech, a o podmínkách pro vzájemné uznávání schválení typu udělených na základě těchto pravidel, nebo v pořadí, v jakém k uvedené dohodě přistoupí. Takto přidělená čísla sdělí generální tajemník Organizace spojených národů smluvním stranám dohody.

4.4.3 doplňkového symbolu:

4.4.3.1 „A“ v případě poplašného systému (část II);

4.4.3.2 „I“ v případě imobilizéru (část IV);

4.4.3.3 „AI“ v případě kombinace poplašného systému a imobilizéru;

4.4.3.4 „L“ v případě schválení vozidla, pokud jde o zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití (část I);

4.4.3.5 „LA“ v případě schválení vozidla, pokud jde o zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití (část I) v kombinaci s poplašným systémem;

4.4.3.6 „LI“ v případě schválení vozidla, pokud jde o zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití (část I) v kombinaci s imobilizérem;

4.4.3.7 „LAI“ v případě schválení vozidla, pokud jde o zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití (část I) v kombinaci s poplašným systémem a imobilizérem.

4.5 Je-li typ shodný s typem schváleným podle jednoho nebo několika jiných předpisů připojených k dohodě ve státě, který udělil schválení podle tohoto předpisu, nemusí se značka předepsaná v bodě 4.4.1 opakovat. V takovém případě se číslo předpisu, podle něhož bylo uděleno schválení ve státě, který udělil schválení podle tohoto předpisu, umístí ve svislých sloupcích vpravo od značky předepsané v bodě 4.4.1.

4.6 Značka schválení typu musí být jasně čitelná a nesmazatelná.

4.7 V případě vozidla musí být značka schválení umístěna v blízkosti štítku s údaji o vozidle, který na vozidlo umísťuje výrobce, nebo na tento štítek.

4.8 V případě konstrukční části schválené samostatně, jako je poplašný systém nebo imobilizér nebo obě zařízení, umístí výrobce značku schválení na hlavní část (části) zařízení.

4.9 V příloze 3 tohoto předpisu jsou uvedeny příklady uspořádání značek schválení.

4.10 Jako alternativa ke značce schválení podle bodu 4.4 se pro každý poplašný systém vozidel a imobilizér nabízený k prodeji vydá prohlášení o shodě.

Jestliže výrobce poplašného systému vozidel a/nebo imobilizéru dodává neoznačený poplašný systém a/nebo imobilizér schválený podle tohoto předpisu výrobci vozidla, aby jej použil jako původní vybavení určitého modelu vozidla nebo skupiny modelů vozidel, je výrobce poplašného systému vozidel a/nebo imobilizéru povinen dodat výrobci vozidla příslušný počet vyhotovení prohlášení o shodě postačující k tomu, aby uvedený výrobce obdržel schválení vozidla podle částí III a/nebo IV tohoto předpisu.

Je-li poplašný systém vozidel nebo imobilizér zhotoven z různých konstrukčních částí, musí být jeho hlavní konstrukční část (části) označena (označeny) referenční značkou a k prohlášení o shodě musí být připojen seznam těchto referenčních značek.

Vzor prohlášení o shodě je uveden v příloze 6 tohoto předpisu.

5. ČÁST I: SCHVÁLENÍ VOZIDLA KATEGORIE M1 A N1, POKUD JDE O JEHO ZAŘÍZENÍ K OCHRANĚ PROTI NEOPRÁVNĚNÉMU POUŽITÍ

5.1 DEFINICE

Pro účely části I tohoto předpisu platí, že:

5.1.1 „Typem vozidla“ se rozumí kategorie motorových vozidel, která se neliší v takových zásadních hlediscích, jako jsou:

5.1.1.1 údaje výrobce o typu vozidla;

5.1.1.2 uspořádání a konstrukce konstrukční části (částí) vozidla, na kterou zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití působí;

5.1.1.3 typ zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití.

5.1.2 „Zařízením k ochraně proti neoprávněnému použití“ se rozumí systém, jehož účelem je zabránit neoprávněnému běžnému spuštění motoru nebo jiného zdroje hlavní hnací síly vozidla, v kombinaci s nejméně jedním systémem, který:

a) blokuje řízení; nebo

b) blokuje převodové ústrojí; nebo

c) blokuje řazení rychlostí; nebo

d) blokuje brzdy.

V případě systému, který blokuje brzdy, nesmí odstavení zařízení z činnosti automaticky uvolnit brzdy, jestliže to není záměrem řidiče.

5.1.3 „Řízením“ se rozumí volant, sloupek řízení a kryt jeho příslušenství, hřídel volantu, převodovka řízení a všechny ostatní konstrukční části, které přímo ovlivňují účinnost zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití.

5.1.4 „Kombinací“ se rozumí jedna z variant blokovacího systému zvlášť navržených a vyrobených pro daný účel, která při správném nastavení umožňuje uvést tento blokovací systém do činnosti.

5.1.5 „Klíčem“ se rozumí jakékoli zařízení konstruované a vyrobené k ovládání blokovacího systému, který je konstruován a vyroben tak, aby mohl být ovládán pouze tímto zařízením.

5.1.6 „Proměnlivým kódem“ se rozumí elektronický kód skládající se z několika prvků, jejichž kombinace se náhodně mění po každém uvedení přenosové jednotky v činnost.

5.2 VŠEOBECNÉ POŽADAVKY

5.2.1 Zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití musí být konstruováno tak, aby bylo nezbytné vyřadit je z činnosti, má-li být umožněno:

5.2.1.1 spuštění motoru obvyklým ovládacím zařízením; a

5.2.1.2 řízení nebo pohyb vozidla dopředu jeho vlastním pohonem.

5.2.1.3 Požadavek bodu 5.2.1 může být splněn současně s úkony popsanými v bodech 5.2.1.1 a 5.2.1.2, nebo před nimi.

5.2.2 Požadavky bodu 5.2.1 musí být splněny při použití jediného klíče.

5.2.3 S výjimkou případu podle bodu 5.3.1.5 nesmí systém ovládaný klíčem zasunutým do zámku dovolit vytažení klíče, dokud nebylo zařízení popsané v bodu 5.2.1 uvedeno do činnosti nebo nastaveno k činnosti.

5.2.4 Zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití popsané v bodu 5.2.1 a konstrukční části vozidla, na něž působí, musí být konstruovány tak, aby nemohly být rychle a nenápadně vypnuty, vyřazeny z činnosti nebo zničeny, například pomocí levných nástrojů, které lze snadno ukrýt, nebo snadno dostupných zařízení nebo přístrojů.

5.2.5 Zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití musí být do vozidla montováno jako součást původního vybavení (tj. jako zařízení instalované výrobcem vozidla před prvním maloobchodním prodejem). Musí být namontováno tak, aby je bylo možno v zablokovaném stavu i po sejmutí jeho krytu rozmontovat pouze speciálními nástroji. Je-li možné vyřadit zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití z činnosti odstraněním šroubů, musí být tyto šrouby, nejde-li o neodnímatelné šrouby, zakryty díly zablokovaného zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití.

5.2.6 Mechanické blokovací systémy musí být konstruovány pro nejméně 1 000 různých kombinací klíče nebo pro počet rovnající se celkovému počtu ročně vyráběných vozidel, jestliže je menší než 1 000. U vozidel jednoho typu se každá kombinace smí vyskytnout zhruba jedenkrát za 1 000 případů.

5.2.7 Elektrické nebo elektronické blokovací systémy, například dálkové ovládání, musí mít nejméně 50 000 variant, jakož i proměnlivé kódy a/nebo minimální dobu prohledání deset dnů, například nejvýše 5 000 variant za 24 hodin pro minimální počet 50 000 variant.

5.2.8 V závislosti na druhu zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití se použije bod 5.2.6 nebo 5.2.7.

5.2.9 Kódování klíče a zámku nesmí být viditelné.

5.2.10 Zámek musí být konstruován, vyroben a montován tak, aby otáčení vložkou zámku, je-li v uzamčené poloze, točivým momentem menším než 2,45 Nm nebylo možné ničím jiným než příslušným klíčem, a zároveň tak, aby:

5.2.10.1 u vložek zámků s kolíčkovými západkami nebyly vedle sebe umístěny více než dvě shodné západky působící týmž směrem a v zámku se nevyskytovalo více než 60 % shodných západek;

5.2.10.2 u vložek zámků s kotoučovými západkami nebyly vedle sebe umístěny více než dvě shodné západky působící týmž směrem a v zámku se nevyskytovalo více než 50 % shodných západek.

5.2.11 Zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití musí být provedena tak, aby vylučovala jakékoli riziko náhodné provozní poruchy za chodu motoru, zejména v případě blokace, která by mohla ohrozit bezpečnost.

5.2.11.1 Zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití vozidla nesmí být možné aktivovat, aniž by byly nejprve vypnuty ovladače motoru a pak následoval úkon, který není spojitým pokračováním postupu zastavování motoru, nebo aniž by byly nejprve vypnuty ovladače motoru, jestliže vozidlo stojí se zabrzděnou parkovací brzdou, nebo pokud rychlost vozidla nepřekračuje 4 km/h.

5.2.11.2 U zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití, která se uvádějí v činnost vytažením klíče, buď musí být před uvedením zařízení v činnost nutné vysunutí klíče nejméně o 2 mm, nebo musí být dotyčné zařízení vybaveno pojistným zařízením, které chrání před náhodným vypadnutím nebo částečným vytažením klíče.

5.2.11.3 Body 5.2.10, 5.2.10.1 nebo 5.2.10.2 a 5.2.11.2 se použijí jen pro zařízení, která používají mechanické klíče.

5.2.12 Použití doplňkového zdroje energie je přípustné pouze k aktivaci zablokování a/nebo odblokování zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití. Zařízení musí být udržováno v pracovní poloze jakýmkoli vhodným prostředkem, který nevyžaduje přívod energie.

5.2.13 Motor vozidla nesmí být možné spustit běžnými prostředky, dokud nebylo zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití vyřazeno z činnosti.

5.2.14 Zařízení, která brání neoprávněnému použití vozidla tím, že zabraňují uvolnění brzd, jsou přípustná jen tehdy, pokud jsou činné části brzd drženy v poloze zabrzdění výhradně mechanickými prostředky. V takovém případě neplatí ustanovení bodu 5.2.13.

5.2.15 Je-li zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití vybaveno výstražným zařízením pro řidiče, musí se toto zařízení uvést v činnost při otevření dveří na straně řidiče, jestliže zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití nebylo aktivováno a klíč vytažen.

5.3 ZVLÁŠTNÍ POŽADAVKY

Kromě obecných požadavků uvedených v bodě 5.2 musí zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití splňovat tyto zvláštní požadavky:

5.3.1 Zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití působící na řízení

5.3.1.1 Zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití, které působí na řízení, musí vyřadit řízení z činnosti. Aby bylo možné spustit motor, musí být nejprve obnovena obvyklá funkce řízení.

5.3.1.2 Je-li zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití nastaveno k činnosti, nesmí být možné zabránit jeho funkci.

5.3.1.3 Zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití musí splňovat požadavky bodů 5.2.11, 5.3.1.1, 5.3.1.2 a 5.3.1.4 i poté, co bylo podrobeno 2 500 cyklům zablokování a odblokování při zkoušce opotřebení specifikované v části 1 přílohy 4 tohoto předpisu.

5.3.1.4 Zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití musí v aktivním stavu splňovat jedno z těchto kritérií:

5.3.1.4.1 Musí být dostatečně pevné, aby vydrželo působení krouticího momentu 300 Nm kolem osy hřídele volantu v obou směrech za statických podmínek, aniž by došlo k poškození mechanismu řízení, které by mohlo ohrozit bezpečnost.

5.3.1.4.2 Musí být vybaveno mechanismem, který systému propůjčuje určitou poddajnost nebo možnost proklouznutí, aby byl schopen trvale nebo přerušovaně odolávat krouticímu momentu nejméně 100 Nm. Blokovací systém musí odolávat působení tohoto krouticího momentu i po zkoušce uvedené v části 2 přílohy 4 tohoto předpisu.

5.3.1.4.3 Musí být vybaveno mechanismem umožňujícím, aby se volant volně otáčel na zablokované hřídeli volantu. Blokovací mechanismus musí být dostatečně pevný, aby odolal působení krouticího momentu 200 Nm kolem osy hřídele volantu v obou směrech za statických podmínek.

5.3.1.5 Zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití, u něhož lze klíč vyjmout v jiné poloze, než ve které je řízení zablokováno, musí být konstruováno tak, aby úkon potřebný k dosažení této polohy nemohl být proveden neúmyslně.

5.3.1.6 Jestliže některá konstrukční část selže takovým způsobem, že požadavky na krouticí moment podle bodů 5.3.1.4.1, 5.3.1.4.2 a 5.3.1.4.3 nemohou být snadno splněny, avšak systém řízení zůstává zablokovaný, musí systém splňovat požadavky.

5.3.2 Zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití působící na převodové ústrojí nebo na brzdy

5.3.2.1 Zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití, které působí na převodové ústrojí, musí zabránit otáčení hnacích kol vozidla.

5.3.2.2 Zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití, které působí na brzdy, musí zajistit zabrzdění nejméně jednoho kola na obou stranách nejméně jedné nápravy.

5.3.2.3 Je-li zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití nastaveno k činnosti, nesmí být možné zabránit jeho funkci.

5.3.2.4 Je-li klíč v zámku zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití, nesmí být možné neúmyslně zablokovat převodové ústrojí nebo zabrzdit brzdy, a to ani tehdy, jestliže bylo uvedeno do činnosti nebo nastaveno k činnosti zařízení zabraňující spuštění motoru. Toto neplatí v případě, kdy jsou požadavky bodu 5.3.2 tohoto předpisu plněny zařízeními používanými navíc k jinému účelu a zablokování nebo zabrzdění za výše uvedených podmínek je nezbytné pro tuto doplňkovou funkci (např. elektrická parkovací brzda).

5.3.2.5 Zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití musí být navrženo a zhotoveno tak, aby zůstalo plně účinné i po určitém opotřebení následkem 2 500 cyklů zablokování a odblokování. V případě ochranného zařízení působícího na brzdy se to týká každé mechanické nebo elektrické podsestavy zařízení.

5.3.2.6 Zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití, u něhož lze klíč vyjmout v jiné poloze, než ve které je převodové ústrojí zablokováno nebo brzdy zabrzděny, musí být konstruováno tak, aby úkon potřebný k dosažení této polohy a vytažení klíče nemohl být proveden neúmyslně.

5.3.2.7 V případě, kdy je použito ochranné zařízení, které působí na převodové ústrojí, musí být toto zařízení dostatečně pevné, aby bez poškození, které by mohlo ohrozit bezpečnost, odolalo v obou směrech a za statických podmínek působení točivého momentu o 50 % většího, než je maximální točivý moment, který může na převodové ústrojí zpravidla působit. Při stanovení hodnoty tohoto zkušebního točivého momentu je třeba brát v úvahu nikoli maximální točivý moment motoru, nýbrž maximální točivý moment, který může být přenášen spojkou nebo automatickou převodovkou.

5.3.2.8 V případě, kdy je vozidlo vybaveno ochranným zařízením, které působí na brzdy, musí být toto zařízení schopné udržet vozidlo s nákladem v nepohyblivém stavu při sklonu 20 % ve směru nahoru i dolů.

5.3.2.9 Je-li vozidlo vybaveno ochranným zařízením, které působí na brzdy, nepokládají se požadavky tohoto předpisu za odchylku od požadavků předpisů č. 13 nebo 13-H, a to ani v případě poruchy.

5.3.3 Zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití působící na řazení rychlostí

5.3.3.1 Zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití, které působí na řazení rychlostí, musí být schopné zabránit jakémukoli přeřazení rychlosti.

5.3.3.2 U převodovek s ručním řazením musí být možné zablokovat řadicí páku pouze v poloze pro zpětný chod; kromě toho je přípustné rovněž blokování v neutrální poloze.

5.3.3.3 U automatických převodovek s parkovací polohou musí být možné zablokovat mechanismus pouze v parkovací poloze; kromě toho je přípustné rovněž blokování v neutrální poloze a/nebo v poloze pro zpětný chod.

5.3.3.4 U automatických převodovek bez parkovací polohy musí být možné zablokovat mechanismus pouze v těchto polohách: neutrální a/nebo pro zpětný chod.

5.3.3.5 Zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití musí být navrženo a zhotoveno tak, aby zůstalo plně účinné i po určitém opotřebení následkem 2 500 cyklů zablokování a odblokování.

5.4 ELEKTROMECHANICKÁ A ELEKTRONICKÁ ZAŘÍZENÍ K OCHRANĚ PROTI NEOPRÁVNĚNÉMU POUŽITÍ

Instalovaná elektromechanická a elektronická zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití musí splňovat požadavky podle bodů 5.2 a 5.3 a s odpovídajícími změnami i požadavky podle bodu 8.4.

Pokud je technická koncepce zařízení taková, že nelze použít body 5., 6. a 8.4, je třeba ověřit, že byla učiněna opatření pro zajištění bezpečnosti vozidla. Funkce tohoto zařízení musí obsahovat prostředky zajišťující ochranu proti riziku blokování nebo náhodné poruchy funkce, které by mohlo ohrozit bezpečnost vozidla.

6. ČÁST II: SCHVALOVÁNÍ POPLAŠNÝCH SYSTÉMŮ VOZIDEL

6.1 DEFINICE

Pro účely části II tohoto předpisu se použijí následující definice:

6.1.2 „Poplašným systémem vozidel“ se rozumí systém určený k instalaci do určitého typu vozidla (typů vozidel), jehož účelem je signalizace vniknutí nebo rušivého zásahu do vozidla; tyto systémy mohou poskytovat dodatečnou ochranu proti neoprávněnému použití vozidla.

6.1.3 „Čidlem“ se rozumí zařízení vnímající změnu, která může být způsobena vniknutím nebo rušivým zásahem do vozidla.

6.1.4 „Výstražným zařízením“ se rozumí zařízení, které signalizuje, že došlo k vniknutí nebo k rušivému zásahu.

6.1.5 „Ovládacím zařízením“ se rozumí zařízení sloužící k nastavení, odstavení a zkoušení poplašného systému vozidel a k přenosu stavu poplachu do výstražných zařízení.

6.1.6 „Nastavením“ se rozumí stav poplašného systému vozidel, ve kterém může být do výstražných zařízení přenesen stav poplachu.

6.1.7 „Odstavením“ se rozumí stav poplašného systému vozidel, ve kterém nemůže být do výstražných zařízení přenesen stav poplachu.

6.1.8 „Klíčem“ se rozumí jakékoli zařízení konstruované a vyrobené k ovládání blokovacího systému, který je konstruován a vyroben tak, aby mohl být ovládán pouze tímto zařízením.

6.1.9 „Typem poplašného systému vozidel“ se rozumí systémy, které se výrazně neliší v těchto podstatných ohledech:

a) obchodní název nebo značka výrobce;

b) druh čidla;

c) druh výstražného zařízení;

d) druh ovládacího zařízení.

6.1.10 „Schválením poplašného systému vozidel“ se rozumí schválení typu poplašného systému vozidel, pokud jde o požadavky stanovené v bodech 6.2, 6.3 a 6.4.

6.1.11 „Imobilizérem“ se rozumí zařízení určené k tomu, aby zabránilo odjezdu vozidla poháněného svým vlastním motorem.

6.1.12 „Tísňovým poplachem“ se rozumí zařízení, pomocí kterého lze použít poplašné zařízení instalované ve vozidle k výzvě o pomoc v případě nouze.

6.2 VŠEOBECNÉ POŽADAVKY

6.2.1 Poplašný systém vozidel musí v případě vniknutí nebo rušivého zásahu do vozidla vyslat výstražný signál. Tento výstražný signál musí být buď zvukový, popřípadě doplněný optickými výstražnými zařízeními, nebo rádiový nebo být jakoukoli jejich kombinací.

6.2.2 Poplašné systémy vozidel musí být konstruovány, zhotoveny a instalovány takovým způsobem, aby vozidlo, které je jimi vybaveno, nadále splňovalo příslušné technické požadavky, zejména pokud jde o elektromagnetickou kompatibilitu.

6.2.3 Je-li poplašný systém vozidel vybaven zařízením pro rádiový přenos, například pro nastavení nebo odstavení poplachu nebo pro přenos poplachu, musí toto zařízení splňovat odpovídající normy ETSI [1], např. 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) a EN 301 489-3 V1.2.1. (2000-08) (včetně všech doporučujících požadavků). Kmitočet a maximální vyzářený výkon rádiových přenosů pro nastavení a odstavení poplašného systému musí splňovat doporučení CEPT/ERC [2] 70-03 (17. února 2000) týkající se provozování zařízení krátkého dosahu [3].

6.2.4 Instalace poplašného systému vozidel do vozidla nesmí mít (ve stavu odstavení) vliv na vlastnosti vozidla nebo na jeho bezpečný provoz.

6.2.5 Poplašný systém vozidel a jeho konstrukční části se nesmí aktivovat neúmyslně, zejména za chodu motoru.

6.2.6 Porucha poplašného systému vozidel nebo porucha jeho elektrického napájení nesmí mít vliv na bezpečný provoz vozidla.

6.2.7 Poplašný systém vozidel, jeho konstrukční části a jimi ovládané díly musí být konstruovány, zhotoveny a instalovány takovým způsobem, aby bylo co nejmenší riziko, že je někdo rychle a nenápadně vypne, vyřadí z činnosti nebo zničí, například pomocí levných nástrojů, které lze snadno ukrýt, nebo snadno dostupných zařízení nebo přístrojů.

6.2.8 Prostředky k nastavení a odstavení poplašného systému vozidel musí být konstruovány tak, aby nebyly v rozporu s požadavky části I. Elektrické připojení ke konstrukčním částem, na které se vztahuje část I tohoto předpisu, je přípustné.

6.2.9 Systém musí být uspořádán tak, aby zkrat v kterémkoli okruhu výstražného signálu nevyřadil z činnosti žádnou jinou funkci poplašného systému, kromě funkce zkratovaného okruhu.

---

(1) ETSI: Evropský ústav pro telekomunikační normy (European Telecommunications Standards Institute). Jestliže nejsou uvedené normy dostupné v době, kdy tento předpis vstoupí v platnost, použijí se příslušné vnitrostátní požadavky.

(2) CEPT: Konference evropských správ pošt a telekomunikací (Conference of European Posts and Telecommunications). ERC: Evropský radiokomunikační výbor (European Radiocommunications Committee).

(3) Smluvní strany mohou zakázat určitý kmitočet a/nebo výkon a mohou povolit užívání jiného kmitočtu a/nebo výkonu.

6.2.10 Poplašný systém vozidel může být spojen s imobilizérem, který musí splňovat požadavky části IV tohoto předpisu.

6.3 ZVLÁŠTNÍ POŽADAVKY

6.3.1 Rozsah ochrany

6.3.1.1 Zvláštní požadavky

Poplašný systém vozidel musí přinejmenším detekovat a signalizovat otevření kterýchkoli dveří vozidla, kapoty motoru a zavazadlového prostoru. Jeho kontrolní funkci nesmí narušit porucha nebo vypnutí světelných zdrojů, například osvětlení prostoru pro cestující.

Čidla s přídavným účinkem, která umožňují oznámení/indikaci například:

(i) vniknutí do vozidla, například čidla kontrolující prostor pro cestující, okenní skla, rozbití jakékoli zasklené plochy, nebo

(ii) pokusu o krádež vozidla, například čidlo sklonu

jsou přípustná, přičemž je nutno brát v úvahu opatření, která zabraňují zbytečným poplašným signálům (tj. planému poplachu, viz bod 6.3.1.2).

Pokud tato přídavná čidla generují poplašný signál i po vniknutí do vozidla (například rozbitím zasklené plochy) nebo působením vnějších vlivů (například větru), nesmí být poplašný signál aktivovaný jedním z výše zmíněných čidel aktivován více než desetkrát během téže aktivační periody poplašného systému vozidel.

V tomto případě je třeba omezit aktivační periodu odstavením systému zásahem uživatele vozidla.

Některé druhy přídavných čidel, například čidlo kontroly prostoru pro cestující (ultrazvukové, infračervené) nebo čidlo sklonu apod. mohou být záměrně vyřazeny z činnosti. V tomto případě musí být před každým nastavením poplašného systému vozidel učiněn zvláštní úmyslný zásah. Čidla nesmí být možné vyřadit z činnosti, je-li poplašný systém ve stavu nastavení.

6.3.1.2 Zabezpečení proti planému poplachu

6.3.1.2.1 Vhodnými opatřeními, například:

(i) mechanickým provedením a řešením elektrického okruhu v souladu se zvláštními podmínkami pro motorová vozidla,

(ii) výběrem a použitím pracovních a ovládacích principů pro poplašný systém a jeho konstrukční části,

je třeba zajistit, aby poplašný systém vozidel ve stavu nastavení i odstavení nemohl vyvolat zbytečný zvukový poplašný signál v případě:

a) nárazu do vozidla: zkouška podle bodu 6.4.2.13;

b) elektromagnetické kompatibility: zkoušky podle bodu 6.4.2.12;

c) snížení napětí akumulátoru postupným vybitím: zkouška podle bodu 6.4.2.14;

d) planého poplachu na základě kontroly prostoru pro cestující: zkouška podle bodu 6.4.2.15.

6.3.1.2.2 Může-li žadatel o schválení prokázat, například na základě technických údajů, že zabezpečení proti planému poplachu je uspokojivě zajištěno, nemusí technická zkušebna odpovědná za provádění schvalovacích zkoušek některé z výše uvedených zkoušek provádět.

6.3.2 Zvukový poplach

6.3.2.1 Všeobecná ustanovení

Výstražný signál musí být jasně slyšitelný a rozpoznatelný a musí se výrazně odlišovat od jiných zvukových signálů používaných v silničním provozu.

Vedle původního zvukového výstražného zařízení může být do prostoru vozidla kontrolovaného poplašným systémem vozidel namontováno zvláštní zvukové výstražné zařízení, které tak bude chráněno proti snadnému a rychlému přístupu osob.

Používá-li se zvláštní zvukové výstražné zařízení podle bodu 6.3.2.3.1, může být poplašným systémem vozidel ještě aktivováno standardní zvukové výstražné zařízení původního vybavení za předpokladu, že neoprávněná manipulace s původním standardním zvukovým výstražným zařízením (zpravidla snadněji přístupným) neovlivní činnost zvláštního zvukového výstražného zařízení.

6.3.2.2 Doba trvání zvukového signálu:

Minimální: 25 s.

Maximální: 30 s.

Zvukový signál může znovu zaznít pouze po dalším zásahu do vozidla, tj. po uplynutí výše zmíněného časového intervalu (omezení: viz body 6.3.1.1 a 6.3.1.2).

Odstavením poplašného systému musí být signál okamžitě přerušen.

6.3.2.3 Požadavky týkající se zvukového signálu

6.3.2.3.1 Zařízení se signálem stálého tónu (s konstantním kmitočtovým spektrem), například houkačky: akustické a další údaje podle předpisu EHK č. 28 části I.

Přerušovaný signál (zapnut/vypnut):

Spouštěcí kmitočet: ..... (2 ± 1) Hz

Poměr zapnutí/vypnutí ± 10%

6.3.2.3.2 Zařízení zvukového signálu s kmitočtovou modulací: akustické a další údaje podle předpisu EHK č. 28 části I, ale se shodným zdvihem nosného kmitočtu oběma směry v rámci výše uvedeného rozsahu (1 800 Hz až 3 550 Hz).

Kmitočtové pásmo propustnosti ..... (2 ± 1) Hz

6.3.2.3.3 Hladina akustického tlaku

Zdrojem zvuku musí být:

(i) buď zvukové výstražné zařízení schválené podle předpisu EHK č. 28 části I,

(ii) nebo zařízení, které splňuje požadavky předpisu EHK č. 28 části I bodů 6.1 a 6.2.

V případě zdroje zvuku odlišného od zvukového výstražného zařízení původního vybavení však může být minimální hladina akustického tlaku měřená za podmínek podle předpisu EHK č. 28 části I snížena na hodnotu 100 dB(A).

6.3.3 Optický poplach – je-li namontován

6.3.3.1 Všeobecná ustanovení

V případě vniknutí nebo rušivého zásahu do vozidla musí zařízení aktivovat optický signál podle bodů 6.3.3.2 a 6.3.3.3.

6.3.3.2 Doba trvání optického signálu

Doba trvání optického signálu od aktivace poplachu musí být v rozsahu od 25 s do 5 min. Odstavením poplašného systému musí být signál okamžitě přerušen.

6.3.3.3 Druh optického signálu

Blikání všech směrových svítilen a/nebo osvětlení prostoru pro cestující ve vozidle, včetně všech svítilen v tomtéž elektrickém okruhu.

Spouštěcí kmitočet: ..... (2 ± 1) Hz

S ohledem na zvukový signál jsou přípustné rovněž signály asynchronní.

Poměr zapnutí/vypnutí ± 10 %

6.3.4 Rádiový poplach (tzv. pager) – je-li namontován

Poplašný systém vozidel může být vybaven zařízením, které generuje poplašný signál rádiovým přenosem.

6.3.5 Blokování nastavení poplašného systému

6.3.5.1 Za chodu motoru nesmí být možné poplašný systém úmyslně ani neúmyslně nastavit.

6.3.6 Nastavení a odstavení poplašného systému vozidel

6.3.6.1 Nastavení

Pro nastavení poplašného systému vozidel jsou přípustné jakékoli vhodné prostředky pod podmínkou, že tyto prostředky nezpůsobí náhodně planý poplach.

6.3.6.2 Odstavení

Odstavení poplašného systému vozidel musí být možné dosáhnout pomocí některého z níže uvedených zařízení nebo jejich kombinace. Přípustná jsou jiná zařízení s rovnocenným účinkem.

6.3.6.2.1 Mechanický klíč (splňující požadavky přílohy 10 tohoto předpisu), který může být spojen se zvnějšku ovládaným centrálním blokovacím systémem vozidla s nejméně 1 000 variantami.

6.3.6.2.2 Elektrická/elektronická zařízení, například dálkové ovládání, musí mít nejméně 50 000 variant, jakož i proměnlivé kódy a/nebo minimální dobu prohledání deset dnů, například nejvýše 5 000 variant za 24 hodin pro minimální počet 50 000 variant.

6.3.6.2.3 Mechanický klíč nebo elektrické/elektronické zařízení uvnitř chráněného prostoru pro cestující s časovým zpožděním pro nástup a výstup.

6.3.7 Zpoždění pro výstup

Je-li spínací zařízení pro nastavení poplašného systému vozidel namontováno uvnitř chráněného prostoru, musí být zajištěno zpoždění pro výstup. Toto zpoždění pro výstup musí být možné nastavit na dobu 15 až 45 sekund po zapnutí spínacího zařízení. Doba zpoždění může být nastavitelná podle individuálních podmínek uživatele.

6.3.8 Zpoždění pro nástup

Je-li spínací zařízení pro odstavení poplašného systému vozidel namontováno uvnitř chráněného prostoru, musí být zvukové a optické signály aktivovány se zpožděním nejméně 5 sekund a nejvýše 15 sekund. Doba zpoždění může být nastavitelná podle individuálních podmínek uživatele.

6.3.9 Indikátor stavu

6.3.9.1 Pro podávání informací o stavu poplašného systému vozidel (nastavení, odstavení, nastavená doba poplachu, aktivace poplachu) jsou přípustné optické indikátory uvnitř i vně prostoru pro cestující. Intenzita světla optických signálů vně prostoru pro cestující nesmí být větší než 0,5 cd.

6.3.9.2 Je-li zařízení vybaveno indikací krátkodobých „dynamických" procesů, jako jsou změny ze stavu „nastavení" do „odstavení" a naopak, v takovém případě se použije optické zařízení podle bodu 6.3.9.1. Touto optickou indikací může být též současné rozsvícení směrových světel a/nebo osvětlení prostoru pro cestující pod podmínkou, že doba trvání optické indikace směrovými světly není delší než 3 sekundy.

6.3.10 Napájení

Zdrojem napájení poplašného systému vozidel musí být buď akumulátor vozidla, nebo akumulátor, který je schopen opětovného nabití. Může se použít i případný pomocný akumulátor, který je schopen opětovného nabití, nebo akumulátor, který opětovného nabití schopen není. Uvedené akumulátory nesmí v žádném případě dodávat energii do jiných částí elektrického systému vozidel.

6.3.11 Požadavky týkající se volitelných funkcí

6.3.11.1 Samočinná kontrola, automatická indikace poruchy

Při nastavování poplašného systému vozidel mohou být funkcí samočinné kontroly (kontrolou správnosti) detekovány a indikovány anomální stavy, například otevřené dveře apod.

6.3.11.2 Tísňový poplach

Optický a/nebo zvukový a/nebo rádiový poplach nezávislý na stavu (nastavení nebo odstavení) a/nebo funkci poplašného systému vozidel je přípustný. Tento poplach musí být spuštěn zevnitř vozidla a nesmí ovlivňovat stav (nastavení nebo odstavení) poplašného systému vozidel. Rovněž musí být možné, aby uživatel vozidla tísňový poplach vypnul. V případě zvukového poplachu nesmí být doba jeho trvání během aktivace omezena. Tísňový poplach nesmí bránit spuštění motoru nebo zastavit jeho chod.

6.4 PROVOZNÍ PARAMETRY A ZKUŠEBNÍ PODMÍNKY [1]

6.4.1 Provozní parametry

Všechny konstrukční části poplašného systému vozidel musí bez poruchy fungovat za níže uvedených podmínek.

6.4.1.1 Klimatické podmínky

Jsou stanoveny dvě kategorie teploty okolního prostředí:

(a) – 40 °C až + 85 °C pro součásti umístěné v prostoru pro cestující nebo pro zavazadla;

(b) – 40 °C až + 125 °C pro součásti umístěné v motorovém prostoru, není-li stanoveno jinak.

[1] Svítilny, které se používají jako součást optických výstražných zařízení a které patří ke standardnímu systému osvětlení vozidla, nemusí splňovat provozní parametry podle bodu 6.4.1 a nemusí být podrobeny zkouškám uvedeným v bodě 6.4.2.

6.4.1.2 Stupeň ochrany týkající se instalace

Podle publikace IEC č. 529-1989 jsou stanoveny tyto stupně ochrany:

i) IP 40 pro součásti umístěné v prostoru pro cestující,

ii) IP 42 pro součásti namontované v prostoru pro cestující kabrioletů a automobilů se sklápěcí střechou, jestliže umístění instalace vyžaduje vyšší stupeň ochrany než IP 40,

iii) IP 54 pro všechny ostatní součásti.

Výrobce poplašného systému vozidel musí vymezit v návodech k instalaci všechna omezení týkající se polohy instalace různých částí poplašného systému s ohledem na prach, vlhkost a teplotu.

6.4.1.3 Odolnost proti povětrnostním vlivům

Sedm dní podle normy IEC 68-2-30-1980.

6.4.1.4 Podmínky napájení elektrickou energií

Jmenovité napájecí napětí: 12 V

Pracovní rozsah napájecího napětí: od 9 V do 15 V v rozmezí teplot podle bodu 6.4.1.1.

Dovolená doba pro zvýšené napětí při 23 °C:

U = 18 V, nejdéle 1 h,

U = 24 V, nejdéle 1 min.

6.4.2 Zkušební podmínky

6.4.2.1 Funkční zkoušky

Jestliže se u funkčních zkoušek požadovaných podle odstavců 6.4.2.3, 6.4.2.4, 6.4.2.5, et suivre, 6.4.2.6. a 6.4.2.8.4. některé ze zkoušek požadovaných v každém z těchto odstavců před funkčními zkouškami provedou za sebou na jediném poplašném systému vozidel, smí se funkční zkouška provést jen jednou po ukončení zvolených zkoušek místo toho, aby se prováděly funkční zkoušky požadované v uvedených odstavcích po každé ze zvolených zkoušek. Výrobci vozidel a dodavatelé musí zaručit vyhovující výsledky jen při postupech zkoušky, které nejsou kumulativní.

6.4.2.1.1 Je třeba ověřit, zda poplašný systém vozidel splňuje tyto požadavky:

doba trvání poplachu podle bodů 6.3.2.2 a 6.3.3.2;

kmitočet a poměr zapnutí/vypnutí podle bodů 6.3.3.3 a 6.3.2.3.1, resp. 6.3.2.3.2;

případně počet poplašných cyklů podle bodu 6.3.1.1;

kontrola blokování nastavení poplašného systému podle bodu 6.3.5

6.4.2.1.2 Běžné zkušební podmínky

Napětí U = (12 ± 0,2) V

Teplota ..... T = (23 ± 5) °C

6.4.2.2 Odolnost vůči změnám teploty a napětí

Splnění požadavků podle bodu 6.4.2.1.1 je třeba též ověřit při těchto podmínkách:

6.4.2.2.1 Teplota při zkoušce ..... T (– 40 ± 2) °C

Zkušební napětí ..... U = (9 ± 0,2) V

Doba vystavení těmto .....podmínkám 4 hodiny

6.4.2.2.2 Pro části namontované v prostoru pro cestující nebo v prostoru pro zavazadla:

Teplota při zkoušce ..... T = (+ 85 ± 2) °C

Zkušební napětí ..... U = (15 ± 0,2) V

Doba vystavení těmto .....podmínkám 4 hodiny

6.4.2.2.3 Pro části namontované v motorovém prostoru, není-li stanoveno jinak:

Teplota při zkoušce ..... T = (+ 125 ± 2) °C

Zkušební napětí ..... U = (15 ± 0,2) V

Doba vystavení těmto .....podmínkám 4 hodiny

6.4.2.2.4 Poplašný systém vozidel ve stavu nastavení i odstavení musí být podroben zvýšenému napětí (18 ± 0,2) V po dobu 1 hodiny.

6.4.2.2.5 Poplašný systém vozidel ve stavu nastavení i odstavení musí být podroben zvýšenému napětí (24 ± 0,2) V po dobu 1 minuty.

6.4.2.3 Provozní spolehlivost po zkoušce odolnosti proti vniknutí cizího tělesa a vody

Po zkoušce odolnosti proti vniknutí cizího tělesa a vody podle normy IEC 529-1989 pro stupně ochrany podle bodu 6.4.1.2 se opakují funkční zkoušky podle bodu 6.4.2.1.

Se souhlasem technické zkušebny se tento požadavek nepoužije za těchto okolností:

a) Schválení typu poplašného systému vozidel, který se má schválit jako typ samostatného technického celku

V tomto případě musí výrobce poplašného systému vozidel:

i) uvést v bodě 4.5 informačního dokumentu (příloha 1 část 2), že požadavek tohoto bodu nebyl na poplašný systém vozidel použit (podle bodu 7 tohoto předpisu), a

ii) uvést v bodě 4.1. informačního dokumentu seznam vozidel, na něž má být poplašný systém vozidel namontován, a příslušné podmínky pro montáž v bodu 4.2.

b) Schválení typu vozidla z hlediska poplašného systému

V tomto případě musí výrobce uvést v bodě 3.1.3.1.1 informačního dokumentu (příloha 1 část 1), že požadavek tohoto bodu se na poplašný systém nepoužije vzhledem k povaze podmínek pro montáž, a výrobce vozidla to musí prokázat předložením odpovídající dokumentace.

c) Schválení typu vozidla z hlediska montáže poplašného systému vozidel, který je schválen jako typ samostatného technického celku

V tomto případě musí výrobce uvést v bodě 3.1.3.1.1 informačního dokumentu (příloha 1 část 1), že požadavek tohoto bodu se na montáž poplašného systému vozidel nepoužije, pokud jsou splněny příslušné podmínky pro montáž.

Tento požadavek se nepoužije v případech, kdy informace požadované v příloze 1 části 1 bodě 3.1.3.1.1 již byly předloženy pro účely schválení samostatného technického celku.

6.4.2.4 Provozní spolehlivost po zkoušce odolnosti proti kondenzaci vody

Po zkoušce odolnosti proti vlhkosti podle normy IEC 68-2-30 (1980) se opakují funkční zkoušky podle bodu 6.4.2.1.

6.4.2.5 Zkouška odolnosti proti obrácené polaritě

Poplašný systém vozidel a jeho konstrukční části nesmějí být zničeny obrácenou polaritou napětí do 13 V po dobu 2 minut. Po této zkoušce se opakují funkční zkoušky podle bodu 6.4.2.1, v případě nutnosti s vyměněnými pojistkami.

6.4.2.6 Zkouška odolnosti proti zkratu

Všechny elektrické spoje poplašného systému vozidel musí být odolné proti zkratu na kostru při maximálně 13 V a/nebo jištěny. Po této zkoušce se opakují funkční zkoušky podle bodu 6.4.2.1, v případě nutnosti s vyměněnými pojistkami.

6.4.2.7 Spotřeba energie ve stavu nastavení

Spotřeba energie ve stavu nastavení za podmínek podle bodu 6.4.2.1.2 nesmí pro celý poplašný systém včetně indikátoru stavu překročit v průměru 20 mA.

Se souhlasem technické zkušebny se tento požadavek nepoužije za těchto okolností:

a) Schválení typu poplašného systému vozidel, který se má schválit jako typ samostatného technického celku

V tomto případě musí výrobce poplašného systému vozidel:

i) uvést v bodě 4.5 informačního dokumentu (příloha 1 část 2), že požadavek tohoto bodu nebyl na poplašný systém vozidel použit (podle bodu 7 tohoto předpisu),

ii) uvést v bodě 4.1. informačního dokumentu seznam vozidel, na něž má být poplašný systém vozidel namontován, a příslušné podmínky pro montáž v bodu 4.2, a

iii) prokázat, že nejsou překročeny požadavky na spotřebu energie, a sice předložením příslušné dokumentace.

b) Schválení typu vozidla z hlediska poplašného systému

V tomto případě musí výrobce uvést v bodě 3.1.3.1.1 informačního dokumentu (příloha 1 část 1), že požadavek tohoto bodu se na poplašný systém nepoužije vzhledem k povaze podmínek pro montáž, a výrobce vozidla to musí prokázat předložením odpovídající dokumentace.

c) Schválení typu vozidla z hlediska montáže poplašného systému vozidel, který je schválen jako typ samostatného technického celku

V tomto případě musí výrobce uvést v bodě 3.1.3.1.1 informačního dokumentu (příloha 1 část 1), že požadavek tohoto bodu se na montáž poplašného systému vozidel nepoužije, pokud jsou splněny příslušné podmínky pro montáž.

Tento požadavek se nepoužije v případech, kdy informace požadované v příloze 1 části 1 bodě 3.1.3.1.1 již byly předloženy pro účely schválení samostatného technického celku.

6.4.2.8 Provozní spolehlivost po vibrační zkoušce

6.4.2.8.1 Pro tuto zkoušku se konstrukční části dělí na dva druhy:

druh 1: konstrukční části běžně montované do vozidla,

druh 2: konstrukční části určené k montáži do motoru.

6.4.2.8.2 Konstrukční části/poplašný systém vozidel se podrobí sinusovým vibracím těchto parametrů:

6.4.2.8.2.1 Pro druh 1

Proměnlivý kmitočet od 10 Hz do 500 Hz s maximální amplitudou ± 5 mm a maximálním zrychlením 3 g (špičková hodnota 0).

6.4.2.8.2.2 Pro druh 2

Proměnlivý kmitočet od 20 Hz do 300 Hz s maximální amplitudou ± 2 mm a maximálním zrychlením 15 g (špičková hodnota 0).

6.4.2.8.2.3 Pro oba druhy 1 a 2

Změna frekvence 1 oktáva/min.

Počet cyklů je 10, zkouška musí být provedena podél každé ze 3 os.

Vibrace se aplikují při nízkých kmitočtech při konstantní maximální amplitudě a na vyšších kmitočtech při konstantním maximálním zrychlení.

6.4.2.8.3 V průběhu zkoušky je poplašný systém vozidel připojen ke zdroji elektrické energie a kabel je od vzdálenosti 200 mm podepřen.

6.4.2.8.4 Po vibrační zkoušce se opakují funkční zkoušky podle bodu 6.4.2.1.

6.4.2.9 Zkouška životnosti

Spuštění 300 úplných poplašných cyklů (zvukových a/nebo optických) s klidovou přestávkou zvukového zařízení 5 min. za zkušebních podmínek podle bodu 6.4.2.1.2.

6.4.2.10 Zkoušky spínače ovládaného klíčem zvenčí (instalovaného vně vozidla)

Níže uvedené zkoušky se provedou pouze tehdy, nepoužívá-li se zámek dveří původního vybavení.

6.4.2.10.1 Spínač ovládaný klíčem musí být navržen a zhotoven tak, aby zůstal plně funkční i po 2 500 cyklech nastavení/odstavení v každém směru následovaných expozicí slané mlze po dobu minimálně 96 hodin podle normy IEC 68-2-11-1981, zkouška odolnosti proti korozi.

6.4.2.11 Zkouška systémů pro ochranu prostoru pro cestující

Poplach musí být aktivován, jestliže se svislá deska rozměru 0,2 × 0,15 m zasune otevřeným oknem předních dveří do prostoru pro cestující do hloubky 0,3 m (měřeno od středu svislé desky) směrem dopředu rovnoběžně s vozovkou rychlostí 0,4 m/s a pod úhlem 45° ke střední podélné rovině vozidla (viz výkresy v příloze 8 tohoto předpisu).

6.4.2.12 Elektromagnetická kompatibilita

Na poplašném systému vozidel musí být provedeny zkoušky předepsané v příloze 9.

V tomto případě se poplašný systém vozidel, který splňuje všechny funkční stavy stanovené ve zkouškách podle přílohy 9, považuje za systém, který nezpůsobí zbytečný poplašný zvukový signál, ve spojení s požadavky bodu 6.3.1.2.1.

Pokud jde o shodu s funkčním stavem v každé zkoušce se poplašný systém vozidel, který je určen k vydávání poplašného zvukového signálu ve stavu nastavení za některé z podmínek zkoušek stanovených v příloze 9 a vydává při zkouškách poplašný zvukový signál, pokládá za fungující při zkouškách tak, jak je určeno, a považuje se tedy za poplašný systém splňující funkční stav zkoušek. V tomto případě to výrobce poplašného systému vozidel musí prokázat předložením odpovídající dokumentace.

6.4.2.13 Zabezpečení proti planému poplachu v případě nárazu do vozidla

Ověří se, že planý poplach není vyvolán úderem tělesa tvaru polokoule o průměru 165 mm tvrdosti 70 ± 10 Shore A a energii 4,5 J do kteréhokoli místa karoserie vozidla nebo na jeho zasklený povrch.

6.4.2.14 Zabezpečení proti planému poplachu v případě snížení napětí

Ověří se, že planý poplach není vyvolán pomalým snižováním napětí hlavního akumulátoru souvislým vybíjením rychlostí 0,5 V za hodinu až na 3 V.

Podmínky pro provádění zkoušky: viz bod 6.4.2.1.2.

6.4.2.15 Zkouška zabezpečení proti planému poplachu z prostoru pro cestující

Systémy určené pro ochranu prostoru pro cestující podle bodu 6.3.1.1 se zkouší společně s vozidlem za běžných podmínek (bod 6.4.2.1.2).

Systém instalovaný podle návodu výrobce se nesmí spustit, je-li pětkrát v intervalu 0,5 sekund podroben zkoušce podle bodu 6.4.2.13.

Planý poplach nesmí být vyvolán přítomností osoby, která se zvenčí dotkne vozidla nebo se pohybuje okolo něj (při zavřených oknech).

6.5 NÁVODY

Ke každému poplašnému systému vozidel musí být poskytnut:

6.5.1 Návod k instalaci obsahující:

6.5.1.1 Seznam vozidel a modelů vozidel, pro které je zařízení určeno. Tento seznam může být specifický nebo obecný, například pro „všechny automobily s benzinovým motorem a s akumulátory 12 V se záporným pólem na kostře“.

6.5.1.2 Způsob instalace doplněný fotografiemi a/nebo velmi názornými výkresy.

6.5.1.3 Jde-li o poplašný systém vozidel, který je spojen s imobilizérem, musí být přiložen doplňující návod týkající se splnění požadavků části IV tohoto předpisu.

6.5.2 Nevyplněný formulář osvědčení o instalaci, jehož vzor je uveden v příloze 7.

6.5.3 Obecné pokyny pro kupujícího poplašného systému vozidel upozorňující na tyto skutečnosti:

poplašný systém vozidel je třeba instalovat v souladu s návodem výrobce;

doporučuje se výběr dobré montážní organizace (výrobce poplašného systému vozidel může vhodné montážní organizace na požádání uvést);

montážní organizace by měla vyplnit formulář osvědčení o instalaci dodaný spolu s poplašným systémem vozidel.

6.5.4 Návod k použití.

6.5.5 Návod k údržbě.

6.5.6 Obecné upozornění na nebezpečí spojená s případnými úpravami nebo doplňky systému; tyto úpravy a doplňky by automaticky zrušily platnost osvědčení o instalaci podle bodu 6.5.2.

6.5.7 Údaj týkající se umístění mezinárodní značky schválení uvedené v bodě 4.4 tohoto předpisu a/nebo mezinárodního prohlášení o shodě uvedeného v bodě 4.10 tohoto předpisu.

7. ČÁST III: SCHVÁLENÍ VOZIDLA, POKUD JDE O JEHO POPLAŠNÝ SYSTÉM

Jestliže je ve vozidle předaném ke schválení podle části III tohoto předpisu namontován poplašný systém vozidel schválený podle části II tohoto předpisu, není třeba opakovat zkoušky tohoto systému požadované pro udělení schválení podle části II tohoto předpisu.

7.1 DEFINICE

Pro účely části III tohoto předpisu se použijí následující definice:

7.1.1 „Poplašným systémem (poplašnými systémy)“ se rozumí uspořádání konstrukčních částí namontovaných jako původní vybavení do určitého typu vozidla, jejichž účelem je signalizace vniknutí nebo rušivého zásahu do vozidla; tyto systémy mohou poskytovat dodatečnou ochranu proti neoprávněnému použití vozidla.

7.1.2 „Typem vozidla, pokud jde o jeho poplašný systém,“ se rozumí vozidla, která se výrazně neliší v těchto podstatných ohledech:

a) obchodní název nebo značka výrobce;

b) vlastnosti vozidla, které významně ovlivňují funkci poplašného systému;

c) typ a konstrukce poplašného systému nebo poplašného systému vozidel.

7.1.3 „Schválením vozidla“ se rozumí schválení typu vozidla, pokud jde o požadavky stanovené v bodech 7.2, 7.3 a 7.4.

7.1.4 Ostatní definice platné pro část III jsou uvedeny v bodě 6.1 tohoto předpisu.

7.2 VŠEOBECNÉ POŽADAVKY

7.2.1 Poplašné systémy musí být konstruovány a zhotoveny takovým způsobem, aby v případě vniknutí nebo rušivého zásahu do vozidla zajistily výstražný signál a aby mohly být spojeny s imobilizérem.

Tento výstražný signál musí být buď zvukový, popřípadě doplněný optickými výstražnými zařízeními, nebo rádiový, nebo jakákoli jejich kombinace.

7.2.2 Vozidla, která jsou vybavena poplašnými systémy, musí splňovat odpovídající technické požadavky, zejména pokud jde o elektromagnetickou kompatibilitu.

7.2.3 Je-li poplašný systém vybaven zařízením pro rádiový přenos, například pro nastavení nebo odstavení poplachu nebo pro přenos poplachu, musí splňovat odpovídající normy ETSI (viz pozn. pod čarou 1 náležející k bodu 6.2.3), např. 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) a EN 301 489-3 V1.2.1. (2000-08) (včetně všech doporučujících požadavků). Kmitočet a maximální vyzářený výkon rádiových přenosů pro nastavení a odstavení poplašného systému musí splňovat doporučení 70-03 (17. února 2000) CEPT/ERC (viz pozn. pod čarou 2 náležející k bodu 6.2.3) týkající se provozování zařízení krátkého dosahu (viz pozn. pod čarou 3 náležející k bodu 6.2.3).

7.2.4 Poplašný systém a jeho konstrukční části se nesmějí aktivovat náhodně, zejména za chodu motoru.

7.2.5 Porucha poplašného systému nebo porucha jeho elektrického napájení nesmí mít vliv na bezpečný provoz vozidla.

7.2.6 Poplašný systém, jeho konstrukční části a jimi ovládané díly musí být instalovány takovým způsobem, aby bylo co nejmenší riziko, že je někdo rychle a nenápadně vypne, vyřadí z činnosti nebo zničí, například pomocí levných nástrojů, které lze snadno ukrýt, nebo snadno dostupných zařízení nebo přístrojů.

7.2.7 Systém musí být uspořádán tak, aby zkrat v kterémkoli okruhu výstražného signálu nevyřadil z činnosti žádnou jinou funkci poplašného systému, kromě funkce zkratovaného okruhu.

7.3 ZVLÁŠTNÍ POŽADAVKY

7.3.1 Rozsah ochrany

7.3.1.1 Zvláštní požadavky

Poplašný systém musí přinejmenším detekovat a signalizovat otevření kterýchkoli dveří vozidla, kapoty motoru a zavazadlového prostoru. Jeho kontrolní funkci nesmí narušit porucha nebo vypnutí světelných zdrojů, například osvětlení prostoru pro cestující.

Instalace čidel s přídavným účinkem, která umožňují oznámení/indikaci například:

(i) vniknutí do vozidla, například čidla kontrolující prostor pro cestující, okenní skla, rozbití jakékoli zasklené plochy, nebo

(ii) pokusu o krádež vozidla, například čidlo sklonu

jsou přípustná, přičemž je nutno brát v úvahu opatření, která zabraňují zbytečným poplašným signálům (tj. planému poplachu, viz bod 7.3.1.2).

Pokud tato přídavná čidla generují poplašný signál i po vniknutí do vozidla (například rozbitím zasklené plochy) nebo působením vnějších vlivů (například větru), nesmí být poplašný signál aktivovaný jedním z výše zmíněných čidel aktivován více než desetkrát během téže aktivační periody poplašného systému.

V tomto případě je třeba omezit aktivační periodu odstavením systému zásahem uživatele vozidla.

Některé druhy přídavných čidel, například čidlo kontroly prostoru pro cestující (ultrazvukové, infračervené) nebo čidlo sklonu apod. mohou být záměrně vyřazeny z činnosti. V tomto případě musí být před každým nastavením poplašného systému učiněn zvláštní záměrný zásah. Čidla nesmí být možné vyřadit z činnosti, je-li poplašný systém ve stavu nastavení.

7.3.1.2 Zabezpečení proti planému poplachu

7.3.1.2.1 Je třeba zajistit, aby poplašný systém ve stavu nastavení i odstavení nemohl vyvolat zbytečný poplašný signál v případě:

a) nárazu do vozidla: zkouška podle bodu 6.4.2.13;

b) elektromagnetické kompatibility: zkoušky podle bodu 6.4.2.12;

c) snížení napětí akumulátoru postupným vybitím: zkouška podle bodu 6.4.2.14;

d) planého poplachu na základě kontroly prostoru pro cestující: zkouška podle bodu 6.4.2.15.

7.3.1.2.2 Může-li žadatel o schválení prokázat, například na základě technických údajů, že zabezpečení proti planému poplachu je uspokojivě zajištěno, nemusí technická zkušebna odpovědná za provádění schvalovacích zkoušek některé z výše uvedených zkoušek provádět.

7.3.2 Zvukový poplach

7.3.2.1 Všeobecná ustanovení

Výstražný signál musí být jasně slyšitelný a rozpoznatelný a musí se výrazně odlišovat od jiných zvukových signálů používaných v silničním provozu.

Vedle zvukového výstražného zařízení původního vybavení může být do prostoru vozidla kontrolovaného poplašným systémem namontováno zvláštní zvukové poplašné zařízení, které tak bude chráněno proti snadnému a rychlému přístupu osob.

Používá-li se zvláštní zvukové výstražné zařízení podle bodu 7.3.2.3.1, může být poplašným systémem ještě aktivováno standardní zvukové výstražné zařízení původního vybavení za předpokladu, že neoprávněná manipulace s původním zvukovým výstražným zařízením (zpravidla snadněji přístupným) neovlivní činnost zvláštního zvukového výstražného zařízení.

7.3.2.2 Doba trvání zvukového signálu:

Minimální: 25 s.

Maximální: 30 s.

Zvukový signál může znovu zaznít pouze po dalším zásahu do vozidla, tj. po uplynutí výše zmíněného časového intervalu. (Omezení: viz body 7.3.1.1 a 7.3.1.2).

Odstavením poplašného systému musí být signál okamžitě přerušen.

7.3.2.3 Požadavky týkající se zvukového signálu

7.3.2.3.1 Zařízení se signálem stálého tónu (s konstantním kmitočtovým spektrem), například houkačky: akustické a další údaje podle předpisu EHK č. 28 části I.

Přerušovaný signál (zapnut/vypnut):

Spouštěcí kmitočet: ..... (2 ± 1) Hz

Poměr zapnutí/vypnutí ± 10 %

7.3.2.3.2 Zařízení zvukového signálu s kmitočtovou modulací: akustické a další údaje podle předpisu EHK č. 28 části I, ale se shodným zdvihem nosného kmitočtu oběma směry v rámci výše uvedeného rozsahu (1 800 Hz až 3 550 Hz).

Kmitočtové pásmo propustnosti ..... (2 ± 1) Hz

7.3.2.3.3 Hladina akustického tlaku

Zdrojem zvuku musí být:

i) buď zvukové výstražné zařízení schválené podle předpisu EHK č. 28 části I,

ii) nebo zařízení, které splňuje požadavky předpisu EHK č. 28 části I bodů 6.1 a 6.2.

V případě zdroje zvuku odlišného od zvukového výstražného zařízení původního vybavení však může být minimální hladina akustického tlaku měřená za podmínek podle předpisu EHK č. 28 části I snížena na hodnotu 100 dB(A).

7.3.3 Optický poplach – je-li instalován

7.3.3.1 Všeobecná ustanovení

V případě vniknutí nebo rušivého zásahu do vozidla musí zařízení aktivovat optický signál podle bodů 7.3.3.2 a 7.3.3.3.

7.3.3.2 Doba trvání optického signálu

Doba trvání optického signálu od aktivace poplachu musí být v rozsahu od 25 s do 5 min. Odstavením poplašného systému musí být signál okamžitě přerušen.

7.3.3.3 Druh optického signálu

Blikání všech směrových svítilen a/nebo osvětlení prostoru pro cestující ve vozidle, včetně všech svítilen v tomtéž elektrickém okruhu.

Spouštěcí kmitočet: ..... (2 ± 1) Hz

S ohledem na zvukový signál jsou přípustné rovněž signály asynchronní.

Poměr zapnutí/vypnutí ± 10 %

7.3.4 Rádiový poplach (tzv. pager) – je-li namontován

Poplašný systém může být vybaven zařízením, které generuje poplašný signál rádiovým přenosem.

7.3.5 Blokování nastavení poplašného systému

7.3.5.1 Za chodu motoru nesmí být možné poplašný systém úmyslně ani neúmyslně nastavit.

7.3.6 Nastavení a odstavení poplašného systému

7.3.6.1 Nastavení

Pro nastavení poplašného systému jsou přípustné jakékoli vhodné prostředky pod podmínkou, že tyto prostředky nezpůsobí neúmyslný planý poplach.

7.3.6.2 Odstavení

Odstavení poplašného systému musí být možné dosáhnout pomocí některého z níže uvedených zařízení nebo jejich kombinace. Přípustná jsou i jiná zařízení s rovnocenným účinkem.

7.3.6.2.1 Mechanický klíč (splňující požadavky přílohy 10 tohoto předpisu), který může být spojen se zvnějšku ovládaným centrálním blokovacím systémem vozidla s nejméně 1 000 variantami.

7.3.6.2.2 Elektrická/elektronická zařízení, například dálkové ovládání, musí mít nejméně 50 000 variant, jakož i proměnlivé kódy a/nebo minimální dobu prohledání deset dnů, například nejvýše 5 000 variant za 24 hodin pro minimální počet 50 000 variant.

7.3.6.2.3 Mechanický klíč nebo elektrické/elektronické zařízení uvnitř chráněného prostoru pro cestující s časovým zpožděním pro vstup a výstup.

7.3.7 Zpoždění pro výstup

Je-li spínací zařízení pro nastavení poplašného systému namontováno uvnitř chráněného prostoru, musí být zajištěno zpoždění pro výstup. Toto zpoždění pro výstup musí být možné nastavit na dobu 15 až 45 sekund po zapnutí spínacího zařízení. Doba zpoždění může být nastavitelná podle individuálních podmínek uživatele.

7.3.8 Zpoždění pro nástup

Je-li spínací zařízení pro odstavení poplašného systému namontováno uvnitř chráněného prostoru, musí být zvukové a optické signály aktivovány se zpožděním nejméně 5 sekund a nejvýše 15 sekund. Doba zpoždění může být nastavitelná podle individuálních podmínek uživatele.

7.3.9 Indikátor stavu

7.3.9.1 Pro podávání informací o stavu poplašného systému (nastavení, odstavení, nastavená doba poplachu, aktivace poplachu) jsou přípustné optické indikátory uvnitř i vně prostoru pro cestující. Intenzita světla optických signálů vně prostoru pro cestující nesmí být větší než 0,5 cd.

7.3.9.2 Je-li zařízení vybaveno indikací krátkodobých „dynamických“ procesů, jako jsou změny ze stavu „nastavení“ do „odstavení“ a naopak, v takovém případě se použije optické zařízení podle bodu 7.3.10.1. Touto optickou indikací může být též současné rozsvícení směrových světel a/nebo osvětlení prostoru pro cestující pod podmínkou, že doba trvání optické indikace směrovými světly není delší než 3 sekundy.

7.3.10 Napájení

Zdrojem napájení poplašného systému musí být buď akumulátor vozidla, nebo akumulátor, který je schopen opětovného nabití. Může se použít i případný pomocný akumulátor, který je schopen opětovného nabití, nebo akumulátor, který opětovného nabití schopen není. Uvedené akumulátory nesmí v žádném případě dodávat energii do jiných částí elektrického systému vozidla.

7.3.11 Požadavky týkající se volitelných funkcí

7.3.11.1 Samočinná kontrola, automatická indikace poruchy

Při nastavování poplašného systému mohou být funkcí samočinné kontroly (kontrolou správnosti) detekovány a indikovány anomální stavy, například otevřené dveře apod.

7.3.11.2 Tísňový poplach

Optický a/nebo zvukový a/nebo rádiový poplach nezávislý na stavu (nastavení nebo odstavení) a/nebo funkci poplašného systému je přípustný. Tento poplach může být spuštěn zevnitř vozidla a nesmí ovlivňovat stav (nastavení nebo odstavení) poplašného systému. Rovněž musí být možné, aby uživatel vozidla tísňový poplach vypnul. V případě zvukového poplachu nesmí být doba jeho trvání během aktivace omezena. Tísňový poplach nesmí bránit spuštění motoru nebo zastavit jeho chod.

7.4 ZKUŠEBNÍ PODMÍNKY

Všechny konstrukční části poplašného systému vozidel nebo poplašného systému musí projít zkouškami v souladu s postupy podle bodu 6.4.

Tento požadavek se nevztahuje na:

7.4.1 konstrukční části, které jsou namontovány a jsou zkoušeny jako součást vozidla bez ohledu na to, zda poplašný systém vozidel / poplašný systém je nebo není namontován (například svítilny), nebo

7.4.2 konstrukční části, které byly již dříve zkoušeny jako součásti vozidla a existují o tom písemné doklady.

7.5 NÁVODY

Ke každému vozidlu musí být poskytnut:

7.5.1 návod k použití,

7.5.2 návod k údržbě,

7.5.3 obecné upozornění na nebezpečí spojená s případnými úpravami nebo doplňky systému.

8. ČÁST IV: SCHVÁLENÍ IMOBILIZÉRŮ A SCHVÁLENÍ VOZIDLA, POKUD JDE O JEHO IMOBILIZÉR

8.1 DEFINICE

Pro účely části IV tohoto předpisu se použijí následující definice:

8.1.1 „Imobilizérem“ se rozumí zařízení určené k tomu, aby zabránilo odjezdu vozidla poháněného svým vlastním motorem (ochrana proti neoprávněnému použití).

8.1.2 „Ovládacím zařízením“ se rozumí zařízení nutné pro nastavení nebo odstavení imobilizéru.

8.1.3 „Indikátorem stavu“ se rozumí zařízení určené k indikaci stavu imobilizéru (nastavení/odstavení, změny ze stavu nastavení na odstavení a naopak).

8.1.4 „Stavem nastavení“ se rozumí stav, ve kterém vozidlo nemůže být běžně poháněno vlastním motorem.

8.1.5 „Stavem odstavení“ se rozumí stav, ve kterém vozidlo může být běžně poháněno.

8.1.6 „Klíčem“ se rozumí jakékoli zařízení konstruované a vyrobené k ovládání blokovacího systému, který je konstruován a vyroben tak, aby mohl být ovládán pouze tímto zařízením.

8.1.7 „Vyřazením z činnosti“ se rozumí konstrukční úprava blokující imobilizér ve stavu odstavení.

8.1.8 „Proměnlivým kódem“ se rozumí elektronický kód skládající se z několika prvků, jejichž kombinace se náhodně mění po každém uvedení přenosové jednotky v činnost.

8.1.9 „Typem imobilizéru“ se rozumí systémy, které se výrazně neliší v těchto podstatných ohledech:

(a) obchodní název nebo značka výrobce;

(b) druh ovládacího zařízení;

(c) způsob činnosti na dotyčném systému (systémech) vozidla (podle bodu 8.3.1).

8.1.10 „Typem vozidla, pokud jde o jeho imobilizér,“ se rozumí vozidla, která se výrazně neliší v těchto podstatných ohledech:

a) obchodní název nebo značka výrobce;

b) vlastnosti vozidla, které významně ovlivňují funkci imobilizéru;

c) typ a konstrukce imobilizéru.

8.2 VŠEOBECNÉ POŽADAVKY

8.2.1 Imobilizér musí být možné nastavit a odstavit v souladu s těmito požadavky.

8.2.2 Je-li imobilizér vybaven zařízením pro rádiový přenos, například pro nastavení nebo odstavení, musí splňovat odpovídající normy ETSI (viz pozn. pod čarou 1 náležející k bodu 6.2.3), např. 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) a EN 301 489-3 V1.2.1. (2000-08) (včetně všech doporučujících požadavků). Kmitočet a maximální vyzářený výkon rádiových přenosů pro nastavení a odstavení imobilizéru musí splňovat doporučení 70-03 (17. února 2000) CEPT/ERC (viz pozn. pod čarou 2 náležející k bodu 6.2.3) týkající se provozování zařízení krátkého dosahu (viz pozn. pod čarou 3 náležející k bodu 6.2.3).

8.2.3 Imobilizér a jeho instalace musí být provedeny tak, aby každé vozidlo vybavené imobilizérem nadále splňovalo technické požadavky.

8.2.4 Imobilizér nesmí být možné uvést do stavu nastavení, je-li klíček zapalování v poloze pro chod motoru, kromě případů, kdy:

a) je vozidlo vybaveno nebo určeno k vybavení jako vozidlo pro účely záchranné služby, hasičů nebo policie; nebo

b) jeho motor musí:

i) pohánět stroj, který je součástí vozidla nebo je do něj namontován, za jiným účelem, než je jízda s tímto vozidlem, nebo

ii) zachovávat elektrickou energii akumulátorů vozidla na úrovni požadované pro pohon uvedeného stroje nebo zařízení;

a kdy vozidlo stojí se zataženou ruční brzdou. Je-li uplatňována tato výjimka, je nutno tuto skutečnost uvést v bodu 2 doplňku formuláře sdělení (příloha 2 tohoto předpisu).

8.2.5 Imobilizér nesmí být možné natrvalo vyřadit z činnosti.

8.2.6 Imobilizér musí být konstruován a zhotoven tak, aby jeho instalace neměla nepříznivý vliv na požadovanou funkci a na bezpečný provoz vozidla, ani v případě poruchy.

8.2.7 Imobilizér musí být konstruován a zhotoven tak, aby po instalaci do vozidla podle návodu výrobce nemohl být rychle a nenápadně vyřazen z provozu nebo zničen, například použitím levných nástrojů, které lze snadno ukrýt, zařízení nebo snadno dostupných přístrojů. Vyřazení imobilizéru vyjmutím jeho hlavní konstrukční části nebo sestavy musí být obtížné a časově náročné.

8.2.8 Imobilizér musí být konstruován a zhotoven tak, aby byl schopen po instalaci podle návodu výrobce po dobu přiměřené životnosti odolávat prostředí ve vozidle (zkouška podle bodu 8.4). Instalace imobilizéru zejména nesmí nepříznivě ovlivňovat elektrické vlastnosti palubní sítě vozidla (křížení vedení, bezpečnost kontaktů apod.).

8.2.9 Imobilizér může být kombinován s jinými systémy vozidla nebo může být do nich zabudován (například do řízení motoru, poplašných systémů).

8.2.10 Nesmí být možné, aby imobilizér bránil uvolnění brzd vozidla, s výjimkou imobilizéru, který brání uvolnění pneumaticky uvolňovaných pružinových brzd [1] a funguje tak, že v běžném provozu nebo při poruše jsou splněny technické požadavky předpisu č. 13 ve znění platném v době žádosti o schválení typu podle tohoto předpisu.

Splnění tohoto bodu neznamená, že imobilizér, který brání uvolnění pneumaticky uvolňovaných pružinových brzd, nemusí splňovat technické požadavky stanovené v tomto předpisu.

8.2.11 Imobilizér nesmí vozidlo brzdit.

8.3 ZVLÁŠTNÍ POŽADAVKY

8.3.1 Rozsah ochrany

8.3.1.1 Imobilizér musí být konstruován tak, aby zabránil provozu vozidla vlastním pohonem nejméně jedním z těchto způsobů:

8.3.1.1.1 v případě dodatečné montáže imobilizéru nebo u vozidla vybaveného vznětovým motorem přerušením nejméně dvou samostatných okruhů vozidla, které jsou nezbytné pro provoz vozidla vlastním pohonem (například spouštění motoru, zapalování, dodávka paliva, pneumaticky uvolňované pružinové brzdy atd.);

8.3.1.1.2 zásahem do kódu nejméně jedné řídicí jednotky nezbytné pro provoz vozidla.

8.3.1.2 Imobilizér vozidla vybaveného katalyzátorem nesmí způsobit vstup nespáleného paliva do výfukového traktu.

8.3.2 Provozní spolehlivost

Provozní spolehlivosti je třeba dosáhnout vhodnou konstrukcí imobilizéru s ohledem na specifické podmínky prostředí ve vozidle (viz body 8.2.8 a 8.4).

8.3.3 Provozní bezpečnost

Je třeba zajistit, aby se následkem zkoušek podle bodu 8.4 nezměnil stav imobilizéru (nastavení/odstavení).

8.3.4 Nastavení imobilizéru

8.3.4.1 Imobilizér se musí uvést do stavu nastavení bez dodatečného úkonu řidiče nejméně jedním z těchto způsobů:

a) otočením klíčku zapalování v zámku zapalování do nulové polohy a otevřením dveří; imobilizéry, které se odstavují bezprostředně před běžným nastartováním vozidla nebo během něj, mohou být nastaveny vypnutím zapalování;

b) nejpozději 1 minutu po vyjmutí klíčku ze zámku zapalování.

8.3.4.2 Jestliže lze imobilizér uvést do stavu nastavení, když je klíček zapalování v poloze pro chod motoru, jak stanoví bod 8.2.4, je možné imobilizér rovněž nastavit otevřením dveří řidiče a/nebo záměrným zásahem ze strany oprávněného uživatele.

8.3.5 Odstavení

8.3.5.1 Odstavení musí být možné dosáhnout pomocí některého z níže uvedených zařízení nebo jejich kombinace. Jsou přípustná jiná zařízení s rovnocennou úrovní bezpečnosti a s rovnocenným účinkem.

8.3.5.1.1 Klávesnice pro vložení individuálně zvoleného kódu s možností nejméně 10 000 variant.

[1] Podle definice v příloze 8 předpisu EHK č. 13 ve znění posledních změn.

8.3.5.1.2 Elektrická/elektronická zařízení, například dálkové ovládání, musí mít nejméně 50 000 variant, jakož i proměnlivé kódy a/nebo minimální dobu prohledání deset dnů, například nejvýše 5 000 variant za 24 hodin pro minimální počet 50 000 variant.

8.3.5.1.3 Jestliže lze odstavení dosáhnout prostřednictvím dálkového ovládání, musí se imobilizér vrátit zpět do stavu nastavení do 5 minut po odstavení, pokud v okruhu spouštění motoru neproběhla žádná další akce.

8.3.6 Indikátor stavu

8.3.6.1 Pro podávání informací o stavu imobilizéru (nastavení/odstavení, změna ze stavu nastavení na odstavení a naopak) jsou přípustné optické indikátory uvnitř i vně prostoru pro cestující. Intenzita světla optických signálů vně prostoru pro cestující nesmí být větší než 0,5 cd.

8.3.6.2 K indikaci krátkodobých „dynamických" procesů, jako jsou změny ze stavu „nastavení" do „odstavení" a naopak, se použije optické zařízení podle bodu 8.3.6.1. Touto optickou indikací může být též současné rozsvícení směrových světel a/nebo osvětlení prostoru pro cestující pod podmínkou, že doba trvání optické indikace směrovými světly není delší než 3 sekundy.

8.4 PROVOZNÍ PARAMETRY A ZKUŠEBNÍ PODMÍNKY

8.4.1 Provozní parametry

Všechny konstrukční části imobilizéru musí splňovat pokyny bodu 6.4 tohoto předpisu.

Tento požadavek se nevztahuje na:

(i) konstrukční části, které jsou namontovány a zkoušejí se jako součásti vozidla bez ohledu na to, zda je namontován imobilizér (například svítilny), nebo

(ii) konstrukční části, které byly již dříve zkoušeny jako součásti vozidla a existují o tom písemné doklady.

8.4.2 Zkušební podmínky

Všechny zkoušky musí být provedeny postupně na jediném imobilizéru. Na základě rozhodnutí zkušebního orgánu však mohou být použity jiné vzorky, pokud to neovlivní výsledky ostatních zkoušek.

8.4.3 Provozní zkouška

Po dokončení všech níže uvedených zkoušek se imobilizér vyzkouší za běžných zkušebních podmínek podle bodu 6.4.2.1.2 tohoto předpisu, aby se ověřilo, zda nadále běžně funguje. V případě potřeby lze před zkouškou vyměnit pojistky.

Všechny konstrukční části imobilizéru musí splňovat body 6.4.2.2 až 6.4.2.8 a 6.4.2.12 tohoto předpisu.

8.5 NÁVODY

(Body 8.5.1 až 8.5.3 se týkají pouze systémů dodávaných k dodatečné instalaci.)

Ke každému imobilizéru musí být poskytnut:

8.5.1 Návod k instalaci.

8.5.1.1 Seznam vozidel a modelů vozidel, pro které je zařízení určeno. Tento seznam může být specifický nebo obecný, například pro „všechny automobily s benzinovým motorem a s akumulátory 12 V se záporným pólem na kostře".

8.5.1.2 Způsob instalace doplněný fotografiemi a/nebo velmi názornými výkresy.

8.5.1.3 Podrobný návod k instalaci poskytnutý dodavatelem a vypracovaný takovým způsobem, aby – pokud se pověřená montážní organizace jeho pokyny přesně řídí – nebyla ovlivněna bezpečnost a spolehlivost vozidla.

8.5.1.4 Požadavky na elektrické napájení imobilizéru, popřípadě doporučení, aby byla zvýšena kapacita akumulátoru vozidla.

8.5.1.5 Dodavatel poskytne stanovení postupu kontroly vozidla po instalaci. Zvláštní pozornost je třeba věnovat prvkům souvisejícím s bezpečností vozidla.

8.5.2 Nevyplněný formulář osvědčení o instalaci, jehož vzor je uveden v příloze 7.

8.5.3 Obecné pokyny pro kupujícího imobilizéru upozorňující na tyto skutečnosti:

8.5.3.1 imobilizér je třeba instalovat v souladu s návodem výrobce;

8.5.3.2 doporučuje se výběr dobré montážní organizace (výrobce imobilizéru může na požádání uvést vhodné montážní organizace);

8.5.3.3 montážní organizace má vyplnit formulář osvědčení o instalaci dodaný spolu s imobilizérem.

8.5.4 Návod k použití.

8.5.5 Návod k údržbě.

8.5.6 Obecné upozornění na nebezpečí spojená s případnými úpravami nebo doplňky imobilizéru; tyto úpravy a doplňky by automaticky zrušily platnost osvědčení o instalaci podle bodu 8.5.2.

9. ZMĚNA TYPU A ROZŠÍŘENÍ SCHVÁLENÍ

9.1 Každá změna typu vozidla nebo konstrukční části z hlediska tohoto předpisu se musí oznámit orgánu státní správy, který tento typ vozidla nebo konstrukční části schválil. Tento orgán potom může buď:

9.1.1 usoudit, že provedené změny pravděpodobně nemají znatelný nepříznivý vliv a že konstrukční část nebo vozidlo nadále splňuje požadavky; nebo

9.1.2 vyžadovat od technické zkušebny odpovědné za provádění zkoušek nový zkušební protokol.

9.2 Potvrzení nebo odmítnutí schválení s udáním změn se zašle smluvním stranám dohody, které používají tento předpis, postupem podle bodu 4.3.

9.3 Příslušný orgán, který vydává rozšíření schválení, přidělí každému formuláři sdělení o takovém rozšíření pořadové číslo.

10. POSTUPY PRO ZAJIŠTĚNÍ SHODNOSTI VÝROBY

Postupy pro zajištění shodnosti výroby musí odpovídat postupům stanoveným v dohodě, dodatku 2 (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2), přičemž musí být splněny následující požadavky:

10.1 Vozidla / konstrukční části schválené podle tohoto předpisu musí být vyrobeny tak, aby byly shodné se schváleným typem tím, že splňují požadavky příslušné části (příslušných částí) tohoto předpisu.

10.2 Zkoušky předepsané v příslušné části (příslušných částech) tohoto předpisu musí být u každého typu vozidla nebo konstrukční části prováděny na základě statisticky řízeného a náhodného výběru v souladu s jedním z postupů pravidelné kontroly jakosti.

10.3 Orgán, který schválení udělil, může kdykoli ověřit metody kontroly shodnosti platné pro každé výrobní zařízení. Běžně se tato ověření provádí jednou za dva roky.

11. POSTIHY ZA NESHODNOST VÝROBY

11.1 Schválení udělené pro typ vozidla / konstrukční části podle tohoto předpisu může být odejmuto, jestliže nejsou splněny požadavky bodu 10.

11.2 Jestliže některá smluvní strana dohody, která uplatňuje tento předpis, odejme schválení, které dříve udělila, neprodleně o tom informuje ostatní smluvní strany dohody, které uplatňují tento předpis, a to prostřednictvím formuláře podle vzoru v příloze 2 části 1, 2 nebo 3 tohoto předpisu.

12. DEFINITIVNÍ UKONČENÍ VÝROBY

Jestliže držitel schválení zcela ukončí výrobu typu vozidla / konstrukční části schváleného podle tohoto předpisu, musí o tom informovat orgán, který schválení udělil. Po obdržení příslušného sdělení o tom uvedený orgán informuje ostatní smluvní strany dohody, které uplatňují tento předpis, a to prostřednictvím formuláře podle vzoru v příloze 2 části 1, 2 nebo 3 tohoto předpisu.

13. PŘECHODNÁ USTANOVENÍ

13.1 SCHVÁLENÍ TYPU IMOBILIZÉRU

13.1.1 Po uplynutí 36 měsíců od vstupu doplňku 1 k původnímu znění předpisu v platnost udělí smluvní strany, které uplatňují tento předpis, schválení pouze tehdy, pokud typ konstrukční části nebo samostatného technického celku, který se má schválit, splňuje požadavky tohoto předpisu ve znění doplňku 1 k původnímu znění předpisu.

13.1.2 Smluvní strany, které uplatňují tento předpis, musí i nadále udělovat schválení těm typům konstrukčních částí nebo samostatných technických celků, které splňují požadavky původního znění tohoto předpisu za předpokladu, že daná konstrukční část nebo samostatný technický celek je určen jako náhradní díl pro montáž na již používaná vozidla a že by nebylo technicky možné do vozidla namontovat konstrukční část nebo samostatný technický celek, který splňuje požadavky tohoto předpisu ve znění doplňku 1 k původnímu znění předpisu.

13.2 SCHVÁLENÍ TYPU VOZIDLA

Po uplynutí 36 měsíců od vstupu doplňku 1 k původnímu znění předpisu v platnost udělí smluvní strany, které uplatňují tento předpis, schválení pouze tehdy, pokud typ vozidla, který se má schválit, splňuje požadavky tohoto předpisu ve znění doplňku 1 k původnímu znění předpisu.

14. NÁZVY A ADRESY SPRÁVNÍCH ORGÁNŮ A TECHNICKÝCH ZKUŠEBEN ODPOVĚDNÝCH ZA PROVÁDĚNÍ SCHVALOVACÍCH ZKOUŠEK

Smluvní strany dohody, které uplatňují tento předpis, sdělí sekretariátu OSN názvy a adresy technických zkušeben odpovědných za provádění schvalovacích zkoušek a názvy a adresy správních orgánů, které udělují schválení a kterým se zasílají zprávy o udělení schválení nebo o rozšíření, odmítnutí či odejmutí schválení vydaného v jiných státech.

PŘÍLOHA 1

Část 1

(Maximální formát: A4 (210 mm × 297 mm))

INFORMAČNÍ DOKUMENT

podle bodů 5, 7 nebo 8 předpisu č. 116, který se týká EHK schválení typu systému pro typ vozidla, pokud jde o zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití

které neobsahuje / obsahuje poplašný systém ([1])

které neobsahuje / obsahuje imobilizér ([1])

1. OBECNĚ

1.1 Značka (obchodní název výrobce):

1.2 Typ:

1.3 Způsob označení typu, pokud je na zařízení vyznačen, ([2]):

1.3.1 Umístění tohoto označení:

1.4 Kategorie vozidla ([3]):

1.5 Název a adresa výrobce:

1.6 Umístění značky EHK schválení:

1.7 Adresa (adresy) montážního závodu (závodů):

2. VŠEOBECNÉ KONSTRUKČNÍ VLASTNOSTI VOZIDLA

2.1 Fotografie a/nebo výkresy reprezentující typ vozidla:

2.2 Řízení: levostranné/pravostranné ([1])

3. RŮZNÉ

3.1 Zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití vozidla

3.1.1 Ochranné zařízení:

3.1.1.1 Podrobný popis typu vozidla z hlediska uspořádání a konstrukce řízení nebo celku, na který ochranné zařízení působí:

3.1.1.2 Výkresy ochranného zařízení a jeho instalace do vozidla:

3.1.1.3 Technický popis zařízení:

3.1.1.4 Údaje o použití kombinací zámku:

3.1.2 Imobilizér vozidla:

3.1.2.1 Číslo schválení typu, pokud bylo uděleno:

3.1.2.2 U dosud neschválených imobilizérů

3.1.2.2.1 Podrobný technický popis imobilizéru vozidla a opatření proti jeho neúmyslné aktivaci:

3.1.2.2.2 Systém (systémy), na které imobilizér vozidla působí:

3.1.2.2.3 Případně počet zaměnitelných efektivních kódů:

3.1.3 Poplašný systém (pokud je instalován):

3.1.3.1 Číslo schválení typu, pokud bylo uděleno:

([1]) Nehodící se škrtněte (jsou případy, kdy se použije více položek a kdy není třeba nic vypustit).
([2]) Pokud způsob označení typu obsahuje znaky, které nejsou důležité pro popis typů vozidla, konstrukční části nebo samostatného technického celku, kterých se týká tento informační dokument, nahradí se tyto znaky v dokumentaci znakem „?“ (např. ABC??123??).
([3]) Jak stanoví úplné usnesení o konstrukci vozidel (R.E.3) příloha 7 (dokument TRANS/WP.29/78/Rev.1 ve znění pozdějších změn).

3.1.3.1.1 Podrobný popis typu vozidla z hlediska uspořádání namontovaného poplašného systému vozidel, ilustrovaný fotografiemi a/nebo výkresy (pokud je poplašný systém vozidel již schválen jako typ samostatného technického celku, může být uveden odkaz na popis v bodě 4.2. informačního dokumentu výrobce poplašného systému vozidel):

3.1.3.2 U dosud neschválených poplašných systémů

3.1.3.2.1 Podrobný popis poplašného systému a konstrukčních částí vozidla, které mají k instalovanému poplašnému systému vztah:

3.1.3.2.2 Seznam hlavních konstrukčních částí, ze kterých se poplašný systém skládá:

Část 2

(Maximální formát: A4 (210 mm × 297 mm))

INFORMAČNÍ DOKUMENT

podle bodu 6 předpisu č. 116, který se týká EHK schválení typu poplašného systému jako konstrukční části nebo samostatného technického celku

1. OBECNĚ

1.1 Značka (obchodní název výrobce):

1.2 Typ:

1.3 Způsob označení typu, pokud je na zařízení vyznačen, [1]:

1.3.1 Umístění tohoto označení:

1.4 Název a adresa výrobce:

1.5 Umístění značky EHK schválení:

1.6 Adresa (adresy) montážního závodu (závodů):

2. POPIS ZAŘÍZENÍ

2.1 Podrobný popis poplašného systému a konstrukčních částí vozidla, které se vztahují k instalovanému poplašnému systému:

2.1.1 Seznam hlavních konstrukčních částí, ze kterých se poplašný systém skládá:

2.1.2 Opatření proti planým poplachům:

2.2 Rozsah ochrany, kterou zařízení poskytuje:

2.3 Způsob nastavení/odstavení zařízení:

2.4 Případně počet zaměnitelných efektivních kódů:

2.5 Seznam hlavních konstrukčních částí, ze kterých se zařízení skládá, popřípadě jejich referenční značky:

3. VÝKRESY

3.1 Výkresy hlavních konstrukčních částí zařízení (na výkresech musí být patrné místo určené pro značku EHK schválení typu, případně pro referenční značku):

4. NÁVODY

4.1 Seznam vozidel, do kterých lze zařízení namontovat:

4.2 Popis způsobu instalace doplněný fotografiemi a/nebo výkresy:

4.3 Návod k použití:

4.4 Případný návod k údržbě:

4.5 Seznam bodů tohoto předpisu, které se z hlediska podmínek montáže nepoužijí ke schválení typu poplašného systému vozidel jako samostatného technického celku, který se má namontovat na určená místa v určených vozidlech.

[1] Pokud způsob označení typu obsahuje znaky, které nejsou důležité pro popis typů konstrukční části nebo samostatného technického celku, kterých se týká tento informační dokument, nahradí se tyto znaky v dokumentaci znakem „?“ (např. ABC??123??).

Část 3

(Maximální formát: A4 (210 mm × 297 mm))

INFORMAČNÍ DOKUMENT

podle bodu 8 předpisu č. 116, který se týká EHK schválení typu imobilizéru jako konstrukční části nebo samostatného technického celku

1. OBECNĚ

1.1 Značka (obchodní název výrobce):

1.2 Typ:

1.3 Způsob označení typu, pokud je na zařízení vyznačen, b) ([1]):

1.3.1 Umístění tohoto označení:

1.4 Název a adresa výrobce:

1.5 Umístění značky EHK schválení:

1.6 Adresa (adresy) montážního závodu (závodů):

2. POPIS ZAŘÍZENÍ

2.1 Podrobný technický popis imobilizéru vozidla a opatření proti jeho náhodné aktivaci:

2.2 Systém (systémy) vozidla, na které imobilizér vozidla působí:

2.3 Způsob nastavení/odstavení zařízení:

2.4 Případně počet zaměnitelných efektivních kódů:

2.5 Seznam hlavních konstrukčních částí, ze kterých se zařízení skládá, popřípadě jejich referenční značky:

3. VÝKRESY

3.1 Výkresy hlavních konstrukčních částí zařízení (na výkresech musí být patrné místo určené pro značku EHK schválení typu, případně pro referenční značku):

4. NÁVODY

4.1 Seznam vozidel, do kterých lze zařízení namontovat:

4.2 Popis způsobu instalace doplněný fotografiemi a/nebo výkresy:

4.3 Návod k použití:

4.4 Případný návod k údržbě:

([1]) Pokud způsob označení typu obsahuje znaky, které nejsou důležité pro popis typů konstrukční části nebo samostatného technického celku, kterých se týká tento informační dokument, nahradí se tyto znaky v dokumentaci znakem „?“ (např. ABC??123??).

PŘÍLOHA 2

Část 1

SDĚLENÍ

(Maximální formát: A4 (210 × 297 mm))



Vydal: název správního orgánu:

.....

.....

.....

ve věci (2): UDĚLENÍ SCHVÁLENÍ
ROZŠÍŘENÍ SCHVÁLENÍ
ODMÍTNUTÍ SCHVÁLENÍ
ODEJMUTÍ SCHVÁLENÍ
DEFINITIVNÍHO UKONČENÍ VÝROBY

typu vozidla, pokud jde o zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití podle předpisu č. 116,
které neobsahuje/obsahuje poplašný systém (2)
které neobsahuje/obsahuje imobilizér (2)

Schválení č. ..... Rozšíření č. .....

Důvod rozšíření: .....

ODDÍL I

1. OBECNĚ
1.1. Značka (obchodní název výrobce): .....
1.2. Typ: .....
1.3. Způsob označení typu, pokud je na vozidle / konstrukční části / samostatném technickém celku vyznačen (2),(3): .....
1.3.1. Umístění tohoto označení: .....
1.4. Kategorie vozidla, c) (4): .....
1.5. Název a adresa výrobce: .....
1.6. Umístění značky EHK schválení: .....
1.7. Adresa (adresy) montážního závodu (závodů): .....

ODDÍL II

1. Případné doplňující informace: viz doplněk .....
2. Technická zkušebna provádějící schvalovací zkoušky: .....
3. Datum vydání zkušebního protokolu: .....
4. Číslo zkušebního protokolu: .....
5. Případné poznámky: viz doplněk .....
6. Místo: .....
7. Datum: .....
8. Podpis: .....
9. Přiložen je soupis dokumentace výrobce uložené u schvalovacího orgánu, kterou lze obdržet na vyžádání.

(1) Rozlišovací číslo země, která schválení udělila/rozšířila/zamítla/odejmula (viz ustanovení o schválení v tomto předpisu).
(2) Nehodící se škrtněte (jsou případy, kdy se použije více položek a kdy není třeba nic vypustit).
(3) Pokud způsob označení typu obsahuje znaky, které nejsou důležité pro popis typů konstrukční části nebo samostatného technického celku, kterých se týká tento informační dokument, nahradí se tyto znaky v dokumentaci znakem „?“ (např. ABC??123??).
(4) Jak stanoví úplné usnesení o konstrukci vozidel (R.E.3) příloha 7 (dokument TRANS/WP.29/78/Rev.1 ve znění pozdějších změn).

Doplněk

k osvědčení EHK schválení typu č. …

týkajícímu se schválení typu vozidla podle předpisu č. 116

1. Doplňující informace:

1.1 Stručný popis zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití a částí vozidla, na které toto (tato) zařízení působí:

1.2 Stručný popis imobilizéru:

1.3 Stručný popis poplašného systému, je-li instalován, s uvedením jmenovitého napájecího napětí ([1]):

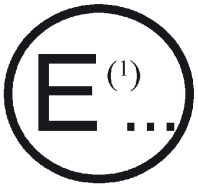
2 Poznámky:

([1]) Uvádí se pouze u poplašných systémů vozidel používaných ve vozidlech s jiným jmenovitým napájecím napětím než 12 V.

Část 2

SDĚLENÍ

(Maximální formát: A4 (210 × 297 mm))



Vydal: název správního orgánu:

.....

.....

.....

ve věci (2): UDĚLENÍ SCHVÁLENÍ
ROZŠÍŘENÍ SCHVÁLENÍ
ODMÍTNUTÍ SCHVÁLENÍ
ODEJMUTÍ SCHVÁLENÍ
DEFINITIVNÍHO UKONČENÍ VÝROBY

typu poplašného systému jako konstrukční části nebo samostatného technického celku podle předpisu č. 116

Schválení č. ..... Rozšíření č. .....

Důvod rozšíření: .....

ODDÍL I

1. OBECNĚ

1.1. Značka (obchodní název výrobce): .....

1.2. Typ: .....

1.3. Způsob označení typu, pokud je na zařízení vyznačen, (3): .....

1.3.1. Umístění tohoto označení: .....

1.4. Název a adresa výrobce: .....

1.5. Umístění značky EHK schválení: .....

1.6. Adresa (adresy) montážního závodu (závodů): .....

ODDÍL II

1. Případné doplňující informace: viz doplněk .....

2. Technická zkušebna provádějící schvalovací zkoušky: .....

3. Datum vydání zkušebního protokolu: .....

4. Číslo zkušebního protokolu: .....

5. Případné poznámky: viz doplněk .....

6. Místo: .....

7. Datum: .....

8. Podpis: .....

9. Přiložen je soupis dokumentace výrobce uložené u schvalovacího orgánu, kterou lze obdržet na vyžádání.

(1) Rozlišovací číslo země, která schválení udělila/rozšířila/zamítla/odejmula (viz ustanovení o schválení v tomto předpisu).
(2) Nehodící se škrtněte (jsou případy, kdy se použije více položek a kdy není třeba nic vypustit).
(3) Pokud způsob označení typu obsahuje znaky, které nejsou důležité pro popis typů konstrukční části nebo samostatného technického celku, kterých se týká tento informační dokument, nahradí se tyto znaky v dokumentaci znakem „?“ (např. ABC??123??).

Doplněk

k osvědčení EHK schválení typu č. …

týkajícímu se schválení typu poplašného systému vozidel podle předpisu č. 116

1. Doplňující informace:

1.1 Stručný popis poplašného systému, je-li instalován, s uvedením jmenovitého napájecího napětí ([1]):

1.2 Seznam vozidel, do kterých lze poplašný systém namontovat:

1.3 Typy vozidel, na kterých byl poplašný systém zkoušen:

1.4 Seznam náležitě označených hlavních konstrukčních částí, které tvoří poplašný systém:

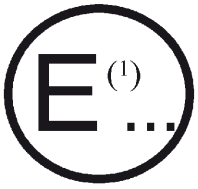
2. Poznámky:

([1]) Uvádí se pouze u poplašných systémů vozidel používaných ve vozidlech s jiným jmenovitým napájecím napětím než 12 V.

Část 3

SDĚLENÍ

(Maximální formát: A4 (210 × 297 mm))



Vydal: název správního orgánu:

.....

.....

.....

ve věci (2): UDĚLENÍ SCHVÁLENÍ
ROZŠÍŘENÍ SCHVÁLENÍ
ODMÍTNUTÍ SCHVÁLENÍ
ODEJMUTÍ SCHVÁLENÍ
DEFINITIVNÍHO UKONČENÍ VÝROBY

typu imobilizéru jako konstrukční části nebo samostatného technického celku podle předpisu č. 116

ASchválení č. ..... Rozšíření č. .....

Důvod rozšíření: .....

ODDÍL I

1. OBECNĚ

Značka (obchodní název výrobce): .....

Typ: .....

Způsob označení typu, pokud je na zařízení vyznačen, (3): .....

Umístění tohoto označení: .....

Název a adresa výrobce: .....

Umístění značky EHK schválení: .....

Adresa (adresy) montážního závodu (závodů): .....

ODDÍL II

1. Případné doplňující informace: viz doplněk .....
2. Technická zkušebna provádějící schvalovací zkoušky: .....
3. Datum vydání zkušebního protokolu: .....
4. Číslo zkušebního protokolu: .....
5. Případné poznámky: viz doplněk .....
6. Místo: .....
7. Datum: .....
8. Podpis: .....
9. Přiložen je soupis dokumentace výrobce uložené u schvalovacího orgánu, kterou lze obdržet na vyžádání.

(1) Rozlišovací číslo země, která schválení udělila/rozšířila/zamítla/odejmula (viz ustanovení o schválení v tomto předpisu).
(2) Nehodící se škrtněte (jsou případy, kdy se použije více položek a kdy není třeba nic vypustit).
(3) Pokud způsob označení typu obsahuje znaky, které nejsou důležité pro popis typů konstrukční části nebo samostatného technického celku, kterých se týká tento informační dokument, nahradí se tyto znaky v dokumentaci znakem „?“ (např. ABC??123??).

Doplněk

k osvědčení EHK schválení typu č. …

týkajícímu se schválení imobilizéru podle předpisu č. 116

1. Doplňující informace:

1.1 Stručný popis imobilizéru:

1.2 Seznam vozidel, do kterých lze imobilizér namontovat:

1.3 Typy vozidel, na kterých byl imobilizér zkoušen:

1.4 Seznam náležitě označených hlavních konstrukčních částí, které tvoří imobilizér:

2. Poznámky:

PŘÍLOHA 3

USPOŘÁDÁNÍ ZNAČEK SCHVÁLENÍ TYPU

VZOR A

(viz bod 4.4 tohoto předpisu)

Obrázek 1

(viz bod 4.4.3.4 tohoto předpisu)

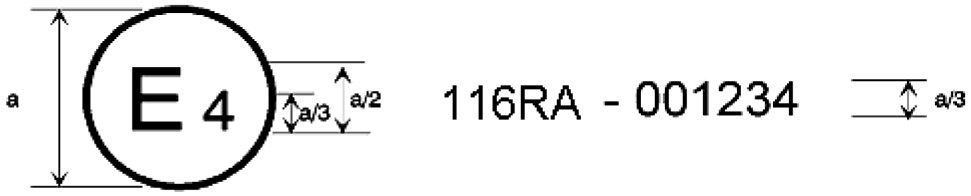


a = minimálně 8 mm

Značka schválení znázorněná na obrázku 1 umístěná na vozidle potvrzuje, že dotčený typ byl schválen v Nizozemsku (E4) podle části I předpisu č. 116 pod číslem schválení 001234. První dvě číslice (00) čísla schválení udávají, že schválení bylo uděleno podle požadavků předpisu č. 116 v původním znění.

Obrázek 2

(viz bod 4.4.3.1 tohoto předpisu)

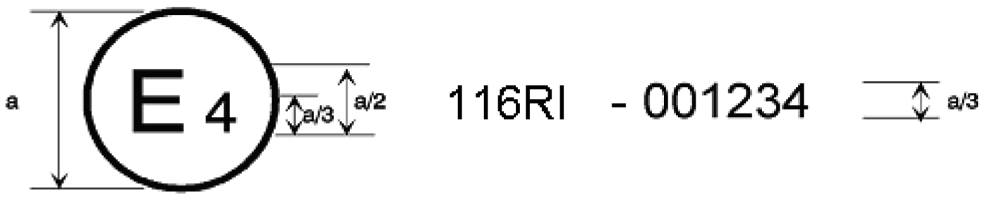


a = minimálně 8 mm

Značka schválení znázorněná na obrázku 2 umístěná na poplašném zařízení vozidla potvrzuje, že dotčený typ byl schválen v Nizozemsku (E4) podle části II předpisu č. 116 pod číslem schválení 001234. První dvě číslice (00) čísla schválení udávají, že schválení bylo uděleno podle požadavků předpisu č. 116 v původním znění.

Obrázek 3

(viz bod 4.4.3.2 tohoto předpisu)



a = minimálně 8 mm

Značka schválení znázorněná na obrázku 3 umístěná na imobilizéru potvrzuje, že dotčený typ byl schválen v Nizozemsku (E4) podle části IV předpisu č. 116 pod číslem schválení 001234. První dvě číslice (00) čísla schválení udávají, že schválení bylo uděleno podle požadavků předpisu č. 116 v původním znění.

Obrázek 4

(viz bod 4.4.3.5 tohoto předpisu)



a = minimálně 8 mm

Značka schválení znázorněná na obrázku 4 umístěná na vozidle potvrzuje, že dotčený typ byl schválen v Nizozemsku (E4) podle části III předpisu č. 116 pod číslem schválení 001234. První dvě číslice (00) čísla schválení udávají, že schválení bylo uděleno podle požadavků předpisu č. 116 v původním znění.

Obrázek 5

(viz bod 4.4.3.6 tohoto předpisu)



a = minimálně 8 mm

Značka schválení znázorněná na obrázku 5 umístěná na vozidle potvrzuje, že dotčený typ byl schválen v Nizozemsku (E4) podle částí I a IV předpisu č. 116 pod číslem schválení 001234. První dvě číslice (00) čísla schválení udávají, že schválení bylo uděleno podle požadavků předpisu č. 116 v původním znění.

Obrázek 6

(viz bod 4.4.3.7 tohoto předpisu)



a = minimálně 8 mm

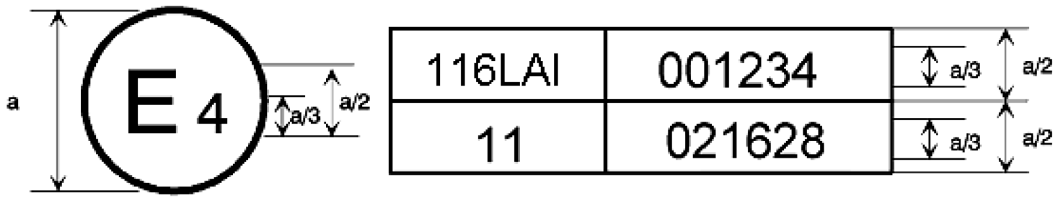
Značka schválení znázorněná na obrázku 6 umístěná na vozidle potvrzuje, že dotčený typ byl schválen v Nizozemsku (E4) podle částí I, II a IV předpisu č. 116 pod číslem schválení 001234. První dvě číslice (00) čísla schválení udávají, že schválení bylo uděleno podle požadavků předpisu č. 116 v původním znění.

VZOR B

(viz bod 4.5 tohoto předpisu)

Obrázek 7

(příklad)



a = minimálně 8 mm

Značka schválení znázorněná výše umístěná na vozidle potvrzuje, že dotčený typ byl schválen v Nizozemsku (E4) podle částí I, II a IV předpisu č. 116 a podle předpisu č. 11. První dvě číslice čísel schválení udávají, že v den, kdy byla tato schválení udělena, byl předpis č. 116 v původním znění a předpis č. 11 byl ve znění série změn 02.

PŘÍLOHA 4

Část I

POSTUP ZKOUŠKY ODOLNOSTI PROTI OPOTŘEBENÍ ZAŘÍZENÍ K OCHRANĚ PROTI NEOPRÁVNĚNÉMU POUŽITÍ PŮSOBÍCÍCH NA ŘÍZENÍ

1. Zkušební zařízení

Zkušební zařízení se skládá z:

1.1 Zařízení vhodného pro namontování vzorku kompletního řízení s připojeným zařízením k ochraně proti neoprávněnému použití podle bodu 5.1.2 tohoto předpisu.

1.2 Prostředku pro nastavení a odstavení zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití, který zahrnuje použití klíče.

1.3 Prostředku pro natočení hřídele volantu vzhledem k zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití.

2. Postup zkoušky

2.1 Vzorek kompletního řízení se zařízením k ochraně proti neoprávněnému použití se upevní do zařízení podle bodu 1.1.

2.2 Jeden cyklus zkoušky se skládá z těchto úkonů:

2.2.1 Výchozí poloha. Zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití se vyřadí z činnosti a hřídel volantu se otáčením uvede do polohy zabraňující zapojení zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití, pokud nejde o typ dovolující blokování v kterékoli poloze řízení.

2.2.2 Nastavení do aktivního stavu. Zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití se pomocí klíče nastaví z neaktivního stavu do stavu aktivního.

2.2.3 ([1]) Uvedení do činnosti. Hřídelí řízení se otáčí tak, aby se krouticí moment v okamžiku působení zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití rovnal 40 ± 2 Nm.

2.2.4 Vyřazení z činnosti. Zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití se běžnými prostředky vyřadí z činnosti, přičemž se k usnadnění vypnutí sníží krouticí moment na nulu.

2.2.5 ([1]) Návrat do výchozí polohy. Hřídel volantu se otáčením uvede do polohy zabraňující zapojení zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití.

2.2.6 Otáčení opačným směrem. Opakuje se postup popsaný v bodech 2.2.2, 2.2.3, 2.2.4 a 2.2.5, avšak s opačným směrem otáčení hřídele volantu.

2.2.7 Časový interval mezi dvěma po sobě následujícími působeními zařízení musí být alespoň 10 sekund.

2.3 Cyklus zkoušky odolnosti proti opotřebení se opakuje do dosažení počtu stanoveného v bodě 5.3.1.3 tohoto předpisu.

Část 2

POSTUP ZKOUŠKY ZAŘÍZENÍ K OCHRANĚ PROTI NEOPRÁVNĚNÉMU POUŽITÍ PŮSOBÍCÍCH NA ŘÍZENÍ S VYUŽITÍM OMEZOVAČE KROUTICÍHO MOMENTU

1. Zkušební zařízení

Zkušební zařízení se skládá z:

1.1 Zařízení vhodného pro upevnění odpovídajících částí mechanismu řízení nebo – pokud se zkouška provádí na úplném vozidle – ze zvedáku umožňujícího zvednout všechna řízená kola nad zem.

1.2 Zařízení umožňujícího/umožňujících vyvinout a měřit krouticí moment působící na řízení podle bodu 2.3. Přesnost měření musí být 2 % nebo vyšší.

2. Popis zkušební metody

2.1 Jestliže se zkouška provádí na úplném vozidle, nesmějí se řízená kola při zkoušce dotýkat země.

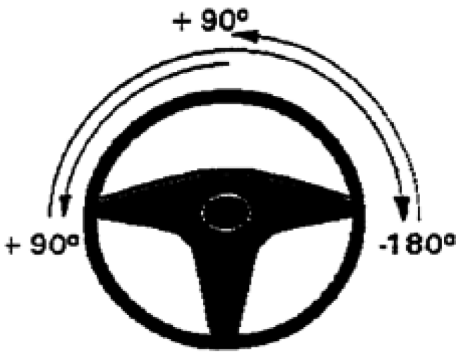
([1]) Umožňuje-li zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití blokování v jakékoli poloze řízení, vynechají se postupy uvedené v bodech 2.2.3 a 2.2.5.

2.2 Zámek řízení se aktivuje tak, aby se řízení zablokovalo.

2.3 Na mechanismus řízení se působí krouticím momentem, aby se otáčel.

2.4 Zkušební cyklus zahrnuje otočení volantu o 90° s následujícím otočením o 180° v opačném směru a dalším otočením o 90° v původním směru (viz obrázek);

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



2.5 Doba trvání cyklu je 20 ± 2 s.

2.6 Provede se pět zkušebních cyklů.

2.7 Minimální hodnota krouticího momentu zaznamenaná během každého cyklu musí být vyšší než hodnota uvedená v bodě 5.3.1.4.2 tohoto předpisu.

PŘÍLOHA 5

(Vyhrazeno)

PŘÍLOHA 6

VZOR PROHLÁŠENÍ O SHODĚ

Já, níže podepsaný .....
(příjmení a jméno)

potvrzuji, že níže uvedený poplašný systém vozidel / imobilizér ([1]):

Značka: .....

Typ: .....

se zcela shoduje se schváleným typem

v ..... dne .....
(místo schválení) *(datum)*

popsaným ve formuláři sdělení, který má číslo schválení .....

Identifikace hlavní konstrukční části (hlavních konstrukčních částí):

Konstrukční část: ..... Označení: .....

Vyhotoveno v: ..... dne: .....

Úplná adresa výrobce a razítko: .....

Podpis: ..... (uveďte funkci)

([1]) Nehodící se škrtněte.

PŘÍLOHA 7

VZOR OSVĚDČENÍ O INSTALACI

Já, níže podepsaný .....
kvalifikovaný montážní technik, potvrzuji, že jsem provedl instalaci níže popsaného poplašného systému vozidel / imobilizéru [1] v souladu s návodem k instalaci dodaným výrobcem systému.

Popis vozidla:

Značka: .....

Typ: .....

Výrobní číslo: .....

Registrační číslo: .....

Popis poplašného systému vozidel / imobilizéru [1]

Značka: .....

Typ: .....

Číslo schválení: .....

Vyhotoveno v: ..... dne: .....

Úplná adresa montážní organizace a razítko: .....

.....

.....

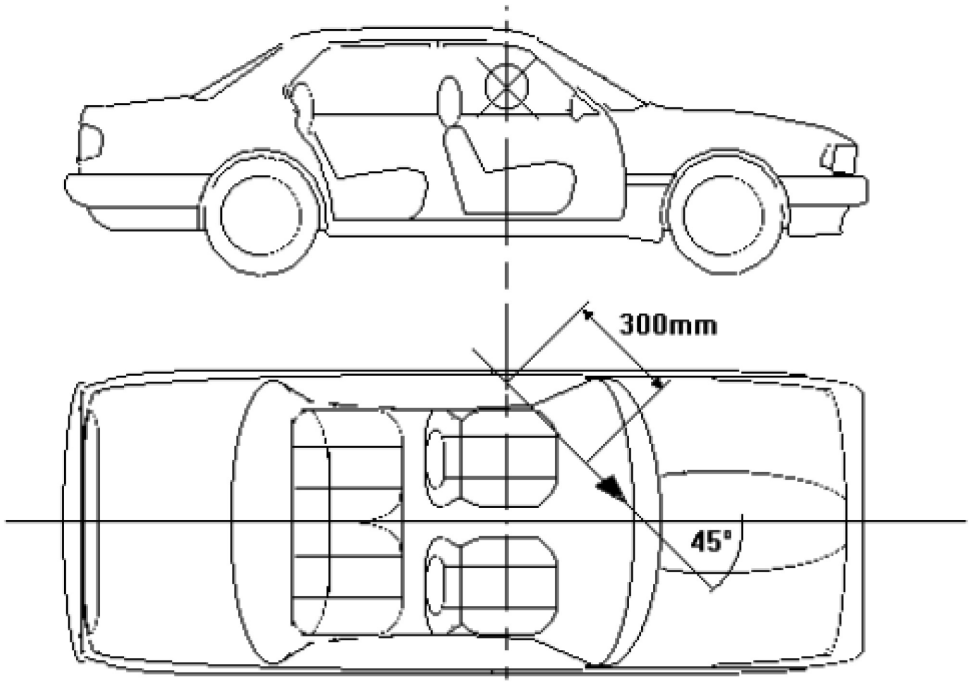
Podpis: ..... (uveďte funkci)

[1] Nehodící se škrtněte.

PŘÍLOHA 8

Body 6.4.2.11 a 7.4

ZKOUŠKA SYSTÉMŮ PRO OCHRANU PROSTORU PRO CESTUJÍCÍ



PŘÍLOHA 9

ELEKTROMAGNETICKÁ KOMPATIBILITA

Poznámka: Zkouška elektromagnetické kompatibility musí být provedena v závislosti na zkušebním zařízení buď podle bodu 1, nebo podle bodu 2.

1. **Metoda ISO**

Odolnost proti konduktivnímu rušení z napájecích vodičů

Pro napájecí vodiče a další spoje poplašných systémů vozidel / poplašných systémů, které mohou být za provozu připojeny k napájecím vodičům, se použijí zkušební pulsy 1, 2a/2b, 3a, 3b, 4 a 5a/5b podle mezinárodní normy ISO 7637-2:2004.

Pokud jde o puls 5, použije se puls 5b na vozidla, která obsahují alternátor s vnitřní omezující diodou, a puls 5a se použije pro ostatní případy.

Pokud jde o puls 2, puls 2a se použije vždy a puls 2b se může použít, pokud došlo k dohodě mezi výrobcem vozidla a technickou zkušebnou odpovědnou za provádění schvalovacích zkoušek.

Se souhlasem technické zkušebny se nemusí použít puls 5a/5b za těchto okolností:

a) Schválení typu poplašného systému vozidel, který se má schválit jako typ samostatného technického celku a je určen k montáži na vozidlo (vozidla) bez alternátorů

V tomto případě musí výrobce poplašného systému vozidel:

i) uvést v bodě 4.5 informačního dokumentu (příloha 1 část 2), že požadavek tohoto bodu nebyl na poplašný systém vozidel použit (podle bodu 7 tohoto předpisu),

ii) a uvést v bodě 4.1 informačního dokumentu seznam vozidel, na něž má být poplašný systém vozidel namontován, a příslušné podmínky pro montáž v bodu 4.2.

b) Schválení typu vozidla z hlediska poplašného systému, který je určen k montáži na vozidlo (vozidla) bez alternátorů

V tomto případě musí výrobce uvést v bodě 3.1.3.1.1 informačního dokumentu (příloha 1 část 1), že požadavek tohoto bodu se na poplašný systém nepoužije vzhledem k povaze podmínek pro montáž.

c) Schválení typu vozidla z hlediska montáže poplašného systému vozidel, který je schválen jako typ samostatného technického celku a je určen k montáži na vozidlo (vozidla) bez alternátorů

V tomto případě musí výrobce uvést v bodě 3.1.3.1.1 informačního dokumentu (příloha 1 část 1), že požadavek tohoto bodu se na montáž poplašného systému vozidel nepoužije, pokud jsou splněny příslušné podmínky pro montáž.

Tento požadavek se nepoužije v případech, kdy informace požadované v příloze 1 části 1 bodě 3.1.3.1.1 již byly předloženy pro účely schválení samostatného technického celku.

Poplašný systém vozidel / poplašný systém ve stavu odstavení a ve stavu nastavení

Použijí se zkušební pulsy 1 až 5. Požadovaný funkční stav pro všechny použité zkušební pulsy je uveden v tabulce 1.

Tabulka 1

zkušební úroveň / funkční stav (pro napájecí vodiče)

Číslo zkušebního pulsu	Zkušební úroveň	Funkční stav
1	III	C
2a	III	B
2b	III	C

Číslo zkušebního pulsu	Zkušební úroveň	Funkční stav
3a	III	A
3b	III	A
4	III	B
5a/5b	III	A

Odolnost proti rušení indukovanému do signálových vodičů

Přívody, které nejsou spojeny s napájecími vodiči (např. se zvláštními signálovými vodiči), musí být zkoušeny v souladu s mezinárodní normou ISO7637-3:1995 (a Corr.1). Požadovaný funkční stav pro všechny použité zkušební pulsy je uveden v tabulce 2.

Tabulka 2

zkušební úroveň / funkční stav (pro signálové vodiče)

Číslo zkušebního pulsu	Zkušební úroveň	Funkční stav
3a	III	C
3b	III	A

Odolnost proti vyzařovanému vysokofrekvenčnímu rušení

Zkouška odolnosti poplašného systému vozidel / poplašného systému může být provedena podle instrukcí předpisu č. 10 série změn 02 a podle zkušebních metod popsaných v příloze 6 pro vozidla a v příloze 9 pro samostatný technický celek.

Elektrické rušení elektrostatickými výboji

Odolnost proti elektrickému rušení musí být zkoušena v souladu s technickou zprávou ISO/TR 10605-1993.

Se souhlasem technické zkušebny se tento požadavek nepoužije za těchto okolností:

a) Schválení typu poplašného systému vozidel, který se má schválit jako typ samostatného technického celku

V tomto případě musí výrobce poplašného systému vozidel:

i) uvést v bodě 4.5 informačního dokumentu (příloha 1 část 2), že požadavek tohoto bodu nebyl na poplašný systém vozidel použit (podle bodu 7 tohoto předpisu),

ii) a uvést v bodě 4.1. informačního dokumentu seznam vozidel, na něž má být poplašný systém vozidel namontován, a příslušné podmínky pro montáž v bodu 4.2.

b) Schválení typu vozidla z hlediska poplašného systému

V tomto případě musí výrobce uvést v bodě 3.1.3.1.1 informačního dokumentu (příloha 1 část 1), že požadavek tohoto bodu se na poplašný systém nepoužije vzhledem k povaze podmínek pro montáž, a výrobce vozidla to musí prokázat předložením odpovídající dokumentace.

c) Schválení typu vozidla z hlediska montáže poplašného systému vozidel, který je schválen jako typ samostatného technického celku

V tomto případě musí výrobce uvést v bodě 3.1.3.1.1 informačního dokumentu (příloha 1 část 1), že požadavek tohoto bodu se na montáž poplašného systému vozidel nepoužije, pokud jsou splněny příslušné podmínky pro montáž.

Tento požadavek se nepoužije v případech, kdy informace požadované v příloze 1 části 1 bodě 3.1.3.1.1 již byly předloženy pro účely schválení samostatného technického celku.

Vysokofrekvenční vyzařování

Zkoušky musí být provedeny podle instrukcí předpisu č. 10 série změn 02 a zkušebních metod popsaných v příloze 4 a 5 pro vozidla a v příloze 7 a 8 pro samostatný technický celek.

2. **Metoda IEC**

Elektromagnetické pole

Poplašné systémy vozidel / poplašné systémy musí být podrobeny základní zkoušce. Podrobí se zkoušce v elektromagnetickém poli popsané v publikaci IEC 839-1-3-1998, zkouška A-13 ve kmitočtovém rozsahu od 20 do 1 000 MHz a pro úroveň intenzity pole 30 V/m.

Kromě toho se poplašné systémy vozidel / poplašné systémy podrobí konduktivnímu rušení a rušení vazbou popsaným v mezinárodní normě ISO 7637 části 1:1990, 2:1990 nebo 3:1993.

Elektrické rušení elektrostatickými výboji

Poplašné systémy vozidel / poplašné systémy musí být podrobeny základní zkoušce. Podrobí se zkoušce odolnosti proti elektrostatickým výbojům popsané buď v normě EN 61000-4-2, nebo ve zprávě ISO/TR 10605-1993 podle volby výrobce.

Vysokofrekvenční vyzařování

Poplašné systémy vozidel / poplašné systémy se podrobí zkoušce na rádiové odrušení podle zkoušek popsaných v předpisu č. 10 série změn 02 a podle zkušebních metod popsaných v příloze 4 a 5 pro vozidla a v příloze 7 a 8 pro samostatný technický celek.

PŘÍLOHA 10

POŽADAVKY TÝKAJÍCÍ SE SPÍNAČŮ OVLÁDANÝCH MECHANICKÝM KLÍČEM

1. Válcová část vložky spínače nesmí vyčnívat z krytu více než 1 mm a vyčnívající část musí být kuželovitá.

2. Spoj mezi válcem vložky a jeho pouzdrem musí být schopen odolávat tažné síle 600 N a krouticímu momentu 25 Nm.

3. Vložka spínače musí být odolná proti odvrtání.

4. Profil klíče musí mít nejméně 1 000 efektivních permutací.

5. Spínač nesmí být možné ovládat klíčem, který se liší od správného klíče pouze jednou permutací.

6. Otvor pro klíč spínače ovládaného zvnějšku musí být zakryt clonkou nebo jiným způsobem chráněn proti vniknutí nečistot nebo vody.