II

(Nelegislatívne akty)

AKTY PRIJATÉ ORGÁNMI ZRIADENÝMI MEDZINÁRODNÝMI DOHODAMI

Právny účinok podľa medzinárodného práva verejného majú iba originálne texty EHK OSN. Status tohto predpisu a dátum nadobudnutia jeho účinnosti je potrebné overiť v poslednom znení dokumentu EHK OSN o statuse TRANS/WP.29/343, ktorý je k dispozícii na internetovej stránke:
http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html

Predpis Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov (EHK OSN) č. 116 – Jednotné ustanovenia pre typové schvaľovanie vozidiel, pokiaľ ide o neoprávnené použitie

Obsahuje celý platný text vrátane:

doplnku 3 k pôvodnej verzii predpisu – dátum nadobudnutia účinnosti: 23. júna 2011.

OBSAH

PREDPIS

1. Rozsah pôsobnosti

2. Definície: všeobecné

3. Žiadosť o typové schválenie

4. Typové schválenie

5. ČASŤ I: TYPOVÉ SCHVÁLENIE VOZIDLA KATEGÓRIE M1 A N1, POKIAĽ IDE O JEHO ZARIADENIA, KTORÉ BRÁNIA NEOPRÁVNENÉMU POUŽITIU

5.1. Definície

5.2. Všeobecné špecifikácie

5.3. Osobitné špecifikácie

5.4. Elektromechanické a elektronické zariadenia na ochranu proti neoprávnenému použitiu

6. ČASŤ II: TYPOVÉ SCHVÁLENIE VOZIDLOVÝCH POPLACHOVÝCH SYSTÉMOV

6.1. Definície

6.2. Všeobecné špecifikácie

6.3. Osobitné špecifikácie

6.4. Prevádzkové parametre a skúšobné podmienky

6.5. Pokyny

7. ČASŤ III: TYPOVÉ SCHVÁLENIE VOZIDLA, POKIAĽ IDE O JEHO POPLACHOVÝ SYSTÉM

7.1. Definície

7.2. Všeobecné špecifikácie

7.3. Osobitné špecifikácie

7.4. Skúšobné podmienky

7.5. Pokyny

8. PRÍLOHA IV: TYPOVÉ SCHVÁLENIE IMOBILIZÉROV A TYPOVÉ SCHVÁLENIE VOZIDLA, POKIAĽ IDE O JEHO IMOBILIZÉR

8.1. Definície

8.2. Všeobecné špecifikácie

8.3. Osobitné špecifikácie

8.4. Prevádzkové parametre a skúšobné podmienky

8.5. Pokyny

9. Zmena typu a rozšírenie typového schválenia

10. Postupy zhody výroby

11. Sankcie v prípade nezhody výroby

12. Definitívne zastavenie výroby

13. Prechodné ustanovenia

14. Názvy a adresy technických služieb zodpovedných za schvaľovacie skúšky a názvy a adresy správnych orgánov

PRÍLOHY

Príloha 1 – Informačný dokument

Časť 1: podľa príslušných bodov 5, 7 a 8 predpisu č. 116 týkajúceho sa systému typového schvaľovania EHK typu vozidla, pokiaľ ide o zariadenia na ochranu proti neoprávnenému použitiu

Časť 2: podľa bodu 6 predpisu č. 116 týkajúceho sa typového schválenia EHK poplachového systému ako komponentu

Časť 3: podľa bodu 8 predpisu č. 116 týkajúceho sa typového schválenia EHK systému imobilizéru ako komponentu

Príloha 2 – Oznámenie týkajúce sa udelenia, rozšírenia, zamietnutia, odňatia schválenia, definitívneho zastavenia výroby:

Časť 1: typu vozidla, pokiaľ ide o jeho zariadenia na ochranu proti neoprávnenému použitiu podľa predpisu č. 116

Časť 2: typu komponentu poplachového systému podľa predpisu č. 116

Časť 3: typu komponentu systému imobilizéra podľa predpisu č. 116

Príloha 3 – Usporiadanie schvaľovacích značiek

Príloha 4 – Časť 1: Skúšobný postup týkajúci sa opotrebovania zariadení, ktoré bránia neoprávnenému použitiu, pôsobiacich na riadenie

Časť 2: Skúšobný postup týkajúci sa zariadení, ktoré bránia neoprávnenému použitiu, pôsobiacich na riadenie a využívajúcich zariadenie na obmedzenie krútiaceho momentu

Príloha 5 – (Vyhradené)

Príloha 6 – Vzor osvedčenia o zhode

Príloha 7 – Vzor osvedčenia o inštalácii

Príloha 8 – Skúška systémov na ochranu priestoru pre cestujúcich

Príloha 9 – Elektromagnetická kompatibilita

Príloha 10 – Špecifikácia spínačov ovládaných mechanickým kľúčom

1. ROZSAH PÔSOBNOSTI

Tento predpis sa vzťahuje na:

1.1. ČASŤ I – typové schválenie vozidla kategórie M1 a N1 ([1]), pokiaľ ide o jeho zariadenia, ktoré bránia neoprávnenému použitiu.

1.2. ČASŤ II – typové schválenie vozidlových poplachových systémov (VAS) určených na trvalú montáž do vozidiel kategórie M1 a do tých vozidiel kategórie N1, ktorých maximálna hmotnosť neprevyšuje 2 tony ([1]).

1.3. ČASŤ III – typové schválenie vozidiel kategórie M1 a tých vozidiel kategórie N1, ktorých celková hmotnosť neprevyšuje 2 tony, pokiaľ ide o ich poplachový systém, resp. systémy ([2]).

1.4. ČASŤ IV – typové schválenie imobilizérov a vozidiel kategórie M1 a tých vozidiel kategórie N1, ktorých celková hmotnosť neprevyšuje 2 tony, pokiaľ ide o ich imobilizéry ([2]) ([1]).

1.5. Montáž zariadení uvedených v časti I na vozidlá iných kategórií je nepovinná, ale každé takéto namontované zariadenie musí spĺňať všetky príslušné ustanovenia tohto predpisu.

1.6. Montáž zariadení uvedených v častiach III a IV do vozidiel iných kategórií alebo do vozidiel kategórie N1 s maximálnou hmotnosťou prevyšujúcou 2 tony nie je povinná, ale každé takéto namontované zariadenie musí spĺňať všetky príslušné ustanovenia tohto predpisu.

1.7. Na žiadosť výrobcu môžu zmluvné strany udeliť typové schválenia podľa časti I až IV pre vozidlá iných kategórií a pre zariadenia na montáž na takéto vozidlá.

1.8. Pri uplatňovaní tohto predpisu musia zmluvné strany uviesť, ktoré časti predpisu zamýšľajú používať ako záväzné na svojom území pre každú kategóriu vozidla ([3]).

2. DEFINÍCIE: VŠEOBECNÉ

2.1. „Komponent“ je zariadenie, na ktoré sa vzťahujú požiadavky tohto predpisu, ktoré má byť časťou vozidla, ktoré môže byť typovo schválené nezávisle od vozidla, ak to výslovne umožňujú ustanovenia tohto predpisu.

2.2. „Samostatná technická jednotka“ je zariadenie, na ktoré sa vzťahujú požiadavky tohto predpisu, ktoré má byť časťou vozidla a ktoré môže byť typovo schválené samostatne, ale iba vo vzťahu k jednému alebo k viacerým určeným typom vozidla, ak to výslovne umožňujú ustanovenia tohto predpisu.

([1]) Kategórie vozidiel sú definované v Konsolidovanej rezolúcii o konštrukcii vozidiel (R.E.3), prílohe 7 (dokument TRANS/WP.29/78/Rev.1/v znení neskorších zmien).

([2]) Do úvahy sa berú iba vozidlá s 12-voltovými elektrickými systémami.

([3]) Odporúča sa, aby zmluvné strany uplatňovali časti I a IV, pokiaľ ide o typové schvaľovanie vozidiel kategórie M1, a iba časť I, pokiaľ ide o typové schvaľovanie vozidiel kategórie N1, ostatné požiadavky ostávajú nepovinné. Časti II, III a IV by sa mali uplatňovať v prípade, keď je dané zariadenie namontované na vozidlách kategórií uvedených v bodoch 1.3 až 1.5.

2.3. „Výrobca“ je osoba alebo orgán, ktorý je zodpovedný voči schvaľovaciemu orgánu za všetky aspekty typového schvaľovacieho procesu a za zabezpečenie zhody výroby. Nie je dôležité, aby osoba alebo orgán boli priamo zapojené do všetkých etáp výroby vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky, podľa toho, čo je predmetom schvaľovacieho procesu.

3. ŽIADOSŤ O TYPOVÉ SCHVÁLENIE

3.1. Žiadosť o typové schválenie typu vozidla alebo komponentu z hľadiska tohto predpisu musí predložiť výrobca.

3.2. K nej musí byť priložený informačný dokument podľa vzoru v prílohe 1 časti 1, 2 alebo 3 a musí obsahovať opis technických charakteristík zariadenia, ktoré bráni neoprávnenému použitiu, a/alebo vozidlového poplachového systému (VAS) a/alebo imobilizéra, ako aj metódy (metód) inštalácie v prípade každej značky a typu vozidla, na ktoré má byť nainštalované ochranné zariadenie a/alebo VAS a/alebo imobilizér.

3.3. Vozidlo, resp. vozidlá/komponent, resp. komponenty reprezentujúce typ, resp. typy, ktoré majú byť schválené, sa musia predložiť technickej službe zodpovednej za vykonávanie schvaľovacích skúšok.

4. TYPOVÉ SCHVÁLENIE

4.1. Ak typ predložený na schválenie spĺňa požiadavky príslušnej časti, resp. častí tohto predpisu, tomuto typu sa udelí schválenie.

4.2. Každému schválenému typu sa prideľuje schvaľovacie číslo. Jeho prvé dve číslice (v súčasnosti 00 zodpovedajúce predpisu v jeho pôvodnom znení) označujú sériu zmien obsahujúcu posledné [závažné] technické zmeny vykonané v predpise v čase vydania typového schválenia. Tá istá zmluvná strana nesmie prideliť to isté číslo inému typu vozidla alebo komponentu definovanému v tomto predpise.

4.3. Oznámenie o udelení typového schválenia alebo o jeho rozšírení podľa tohto predpisu sa oznamuje zmluvným stranám dohody uplatňujúcim tento predpis prostredníctvom formulára oznámenia, ktorého vzor je uvedený v časti 1, 2 alebo 3 prílohy 2 k tomuto predpisu.

4.4. Na každom vozidle alebo komponente, ktorý je zhodný s typom schváleným podľa tohto predpisu, je na viditeľnom a ľahko prístupnom mieste, špecifikovanom vo schvaľovacom formulári, pripevnená medzinárodná schvaľovacia značka, ktorá sa skladá:

4.4.1. z kružnice okolo písmena „E“, za ktorou nasleduje rozlišovacie číslo krajiny, ktorá typové schválenie udelila ([1]), a

4.4.2. z čísla tohto predpisu, za ktorým nasleduje písmeno „R“, pomlčka a schvaľovacie číslo vpravo od kružnice predpísanej v bode 4.4.1, a

([1]) 1 pre Nemecko, 2 pre Francúzsko, 3 pre Taliansko, 4 pre Holandsko, 5 pre Švédsko, 6 pre Belgicko, 7 pre Maďarsko, 8 pre Českú republiku, 9 pre Španielsko, 10 pre Srbsko a Čiernu Horu, 11 pre Spojené kráľovstvo, 12 pre Rakúsko, 13 pre Luxembursko, 14 pre Švajčiarsko, 15 (voľné), 16 pre Nórsko, 17 pre Fínsko, 18 pre Dánsko, 19 pre Rumunsko, 20 pre Poľsko, 21 pre Portugalsko, 22 pre Ruskú federáciu, 23 pre Grécko, 24 pre Írsko, 25 pre Chorvátsko, 26 pre Slovinsko, 27 pre Slovensko, 28 pre Bielorusko, 29 pre Estónsko, 30 (voľné), 31 pre Bosnu a Hercegovinu, 32 pre Lotyšsko, 33 (voľné), 34 pre Bulharsko, 35 (voľné), 36 pre Litvu, 37 pre Turecko, 38 (voľné), 39 pre Azerbajdžan, 40 pre bývalú Juhoslovanskú republiku Macedónsko, 41 (voľné), 42 pre Európske spoločenstvo (typové schválenia udelené členskými štátmi používajúcimi svoje vlastné symboly EHK), 43 pre Japonsko, 44 (voľné), 45 pre Austráliu, 46 pre Ukrajinu, 47 pre Juhoafrickú republiku, 48 pre Nový Zéland, 49 pre Cyprus, 50 pre Maltu a 51 pre Kórejskú republiku. Ďalším štátom sa pridelia nasledujúce čísla postupne v poradí, v akom budú ratifikovať Dohodu o prijatí jednotných technických predpisov pre kolesové vozidlá, zariadenia a časti, ktoré sa môžu montovať a/alebo používať na kolesových vozidlách, a o podmienkach vzájomného uznávania typových schválení, udelených na základe týchto predpisov, alebo k nej pristúpia, a takto pridelené čísla oznamuje generálny tajomník Organizácie Spojených národov zmluvným stranám dohody.

4.4.3. z doplnkového symbolu:

4.4.3.1. „A“ v prípade poplachového systému (časť II);

4.4.3.2. „I“ v prípade imobilizéra (časť IV);

4.4.3.3. „AI“ v prípade kombinácie poplachového systému a imobilizéra;

4.4.3.4. „L“ v prípade typového schválenia vozidla, pokiaľ ide o jeho zariadenia, ktoré bránia neoprávnenému použitiu (časť I);

4.4.3.5. „LA“ v prípade typového schválenia vozidla, pokiaľ ide o jeho zariadenia, ktoré bránia neoprávnenému použitiu (časť I), kombinované s poplachovým systémom;

4.4.3.6. „LI“ v prípade typového schválenia vozidla, pokiaľ ide o jeho zariadenia, ktoré bránia neoprávnenému použitiu (časť I), kombinované s imobilizérom;

4.4.3.7. „LAI“ v prípade typového schválenia vozidla, pokiaľ ide o jeho zariadenia, ktoré bránia neoprávnenému použitiu (časť I), kombinované s poplachovým systémom a imobilizérom.

4.5. Ak je typ zhodný s typom schváleným podľa jedného alebo viacerých iných predpisov priložených k dohode v krajine, ktorá udelila typové schválenie podľa tohto predpisu, nemusí sa opakovať symbol predpísaný v bode 4.4.1; v takom prípade sa predpis, na základe ktorého bolo udelené typové schválenie v krajine, ktorá typové schválenie udelila podľa tohto predpisu, musí umiestniť do vertikálnych stĺpcov vpravo od symbolu predpísaného v bode 4.4.1.

4.6. Schvaľovacia značka musí byť jasne čitateľná a nezmazateľná.

4.7. V prípade vozidla schvaľovacia značka musí byť umiestnená vedľa štítku s údajmi o vozidle, ktorý pripevňuje výrobca, alebo priamo na ňom.

4.8. V prípade, že je komponent schválený samostatne ako poplachový systém alebo imobilizér, alebo ako obidva, musí výrobca pripevniť schvaľovaciu značku na hlavný prvok, resp. prvky zariadenia.

4.9. V prílohe 3 k tomuto predpisu sú uvedené vzory usporiadania schvaľovacích značiek.

4.10. Ako alternatíva k schvaľovacej značke opísanej v bode 4.4 sa ku každému vozidlovému poplachovému systému a imobilizéru, ponúkanému na predaj, musí vydať osvedčenie o zhode.

Pokiaľ výrobca vozidlového poplachového systému a/alebo imobilizéru dodáva výrobcovi vozidla neoznačený vozidlový poplachový systém a/alebo imobilizér, ktoré boli schválené podľa tohto predpisu, ktorý má tento výrobca vozidiel montovať do určitého modelu vozidla alebo rady modelov vozidiel ako pôvodnú výbavu, musí výrobca tohto systému a/alebo imobilizéru dodať výrobcovi vozidla taký počet osvedčení o zhode, ktorý tomuto výrobcovi umožní získať typové schválenie vozidla podľa časti III a/alebo IV, podľa potreby, tohto predpisu.

Ak je vozidlový poplachový systém alebo imobilizér vyrobený z jednotlivých komponentov, jeho hlavný komponent, resp. komponenty musia byť vybavené referenčnou značkou a súčasťou osvedčenia o zhode musí byť zoznam týchto referenčných značiek.

Vzor osvedčenia o zhode je uvedený v prílohe 6 k tomuto predpisu.

5. ČASŤ I: TYPOVÉ SCHVÁLENIE VOZIDLA KATEGÓRIE M1 A N1, POKIAĽ IDE O JEHO ZARIADENIA, KTORÉ BRÁNIA NEOPRÁVNENÉMU POUŽITIU

5.1. DEFINÍCIE

Na účely časti I tohto predpisu:

5.1.1. „Typ vozidla“ znamená kategóriu motorových vozidiel, ktoré sa nelíšia v takých základných znakoch ako:

5.1.1.1. označenie typu vozidla výrobcom;

5.1.1.2. usporiadanie a konštrukcia komponentu alebo komponentov vozidla, na ktoré zariadenie, ktoré bráni neoprávnenému použitiu, pôsobí;

5.1.1.3. typ zariadenia, ktoré bráni neoprávnenému použitiu.

5.1.2. „Zariadenie, ktoré bráni neoprávnenému použitiu“ je systém konštruovaný na to, aby zabránil neoprávnenému normálnemu uvedeniu motora alebo iného zdroja hlavnej hnacej sily vozidla do prevádzky v kombinácii minimálne s jedným systémom, ktorý buď:

a) zablokuje riadenie, alebo

b) zablokuje prevodový systém, alebo

c) zablokuje ovládanie radenia prevodových stupňov, alebo

d) zablokuje brzdy.

V prípade systému, ktorý zablokuje brzdy, vypnutie zariadenia nesmie automaticky uvoľniť brzdy, pokiaľ je to v rozpore s úmyslom vodiča.

5.1.3. „Riadenie“ je riadiaci mechanizmus, stĺpik riadenia a kryt jeho príslušenstva, hriadeľ volantu, prevodovka riadenia a všetky ostatné komponenty priamo ovplyvňujúce účinnosť zariadenia, ktoré bráni neoprávnenému použitiu.

5.1.4. „Kombinácia“ je jeden zo zvlášť vyvinutých a vyrobených variantov blokovacieho systému, ktorý po správnom uvedení do činnosti umožňuje činnosť blokovacieho systému.

5.1.5. „Kľúč“ je každé zariadenie konštruované a vyrobené tak, aby zabezpečilo činnosť blokovacieho systému, ktorý je konštruovaný a vyrobený tak, aby sa dal ovládať len prostredníctvom tohto zariadenia.

5.1.6. „Premenlivý kód“ je elektronický kód pozostávajúci z niekoľkých prvkov, ktorých kombinácia sa náhodne mení po každom uvedení vysielacej jednotky do činnosti.

5.2. VŠEOBECNÉ ŠPECIFIKÁCIE

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

5.2.1.1. spustenie motora normálnym spôsobom a

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

5.2.1.3. Splnenie požiadaviek bodu 5.2.1 sa môže zabezpečiť zároveň s činnosťami opísanými v bode 5.2.1.1 a 5.2.1.2 alebo pred ich vykonaním.

5.2.2. Požiadavky bodu 3.1 sa musia splniť použitím jediného kľúča.

5.2.3. Okrem prípadu uvedeného v bode 5.3.1.5 nesmie systém, ovládaný kľúčom zasunutým do zámky umožniť vytiahnutie kľúča zo zámky skôr, ako je zariadenie, uvedené v bode 5.2.1 v činnosti alebo aktivované.

5.2.4. Zariadenie, ktoré bráni neoprávnenému použitiu, uvedené v bode 5.2.1, a komponenty vozidla, prostredníctvom ktorých pracuje, musia byť konštruované tak, aby sa nemohlo rýchlo a bez toho, že to vzbudí pozornosť, dôjsť k jeho otvoreniu, znefunkčneniu alebo zničeniu, napr. použitím lacných nástrojov, zariadení alebo výrobkov, ktoré je možné ľahko ukryť a ktoré sú ľahko prístupné verejnosti.

5.2.5. Zariadenie, ktoré bráni neoprávnenému použitiu, sa musí namontovať na vozidlo ako časť pôvodného vybavenia (t. j. zariadenie montované výrobcom vozidla pred prvým maloobchodným predajom). Musí byť namontované tak, že pokiaľ je v zablokovanej polohe, môže byť aj po odstránení krytu odmontované len špeciálnymi nástrojmi. Ak by bolo možné znefunkčniť zariadenie, ktoré bráni neoprávnenému použitiu, odstránením skrutiek, tieto skrutky sa, pokiaľ nejde o neodmontovateľné skrutky, chránia časťami blokovaného ochranného zariadenia.

5.2.6. Mechanické systémy zamykania musia umožniť aspoň 1 000 rôznych kombinácií kľúča alebo počet, ktorý sa rovná celkovému počtu ročne vyrábaných vozidiel, ak je tento počet menší než 1 000. V prípade vozidiel jedného typu sa každá kombinácia musí vyskytnúť zhruba v jednom z tisíc prípadov.

5.2.7. Elektrické/elektronické systémy zamykania, napr. diaľkovo ovládané, musia umožniť aspoň 50 000 variantov a zahŕňať nastaviteľné kódy a/alebo mať minimálny prehľadávací čas 10 dní, napr. maximálne 5 000 variantov za 24 hodín pre minimálne 50 000 variantov.

5.2.8. Z hľadiska povahy zariadenia, ktoré bráni neoprávnenému použitiu, sa uplatňuje bod 5.2.6 alebo 5.2.7.

5.2.9. Kód kľúča a zámky nesmie byť viditeľný.

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

5.2.10.1. v prípade vložiek zámky s kolíkovými západkami nesmú byť vedľa seba umiestnené viac ako dve zhodné západky pôsobiace rovnakým smerom a v zámke nesmie byť viac ako 60 % zhodných západiek;

5.2.10.2. v prípade vložiek zámky s kotúčovými západkami nesmú byť vedľa seba umiestnené viac ako dve zhodné západky pôsobiace rovnakým smerom a v zámke nesmie byť viac ako 50 % zhodných západiek.

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

5.2.11.1. Zariadenia, ktoré bránia neoprávnenému použitiu, nesmie byť možné uviesť do činnosti bez predchádzajúceho vypnutia motora a následného vykonania činnosti, ktorá bezprostredne nenadväzuje na zastavenie motora, alebo bez predchádzajúceho vypnutia motora a v prípade, keď vozidlo stojí so zatiahnutou parkovacou brzdou alebo rýchlosť vozidla nepresahuje 4 km/h.

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

5.2.11.3. Body 5.2.10, 5.2.10.1 alebo 5.2.10.2 a 5.2.11.2 sa vzťahujú len na zariadenia, ktorých súčasťou sú mechanické kľúče.

5.2.12. Posilňovanie sa môže použiť na zablokovanie a/alebo odblokovanie zariadenia, ktoré bráni neoprávnenému použitiu. Zariadenie musí byť udržiavané v pracovnej polohe akýmikoľvek vhodnými prostriedkami, ktoré nepotrebujú dodávku energie.

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

5.2.14. Zariadenia, ktoré majú zabrániť neoprávnenému použitiu tým, že zabránia uvoľneniu bŕzd vozidla, sú povolené len vtedy, keď sú prevádzkové časti bŕzd blokované čisto mechanickým zariadením. V tomto prípade sa neuplatňujú ustanovenia bodu 5.2.13.

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

5.3. OSOBITNÉ ŠPECIFIKÁCIE

Okrem všeobecných špecifikácií uvedených v bode 5.2 musí zariadenie, ktoré bráni neoprávnenému použitiu, vyhovovať ďalej uvedeným osobitným podmienkam.

5.3.1. Zariadenia, ktoré bránia neoprávnenému použitiu, pôsobiace na riadenie

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

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

5.3.1.3. Zariadenie, ktoré bráni neoprávnenému použitiu, musí naďalej spĺňať požiadavky bodov 5.2.11, 5.3.1.1, 5.3.1.2 a 5.3.1.4 aj po absolvovaní 2 500 cyklov zamykania v každom smere, ktoré sú súčasťou skúšky opotrebovania, špecifikovanej v časti 1 prílohy 4 k tomuto predpisu.

5.3.1.4. V aktivovanej polohe musí zariadenie zabraňujúce neoprávnenému použitiu spĺňať jedno z týchto kritérií:

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

5.3.1.4.2. Musí mať zabudovaný mechanizmus konštruovaný na sklz alebo posuv, aby zariadenie odolávalo nepretržite alebo prerušovane pôsobeniu krútiaceho momentu aspoň 100 Nm. Systém zamykania musí vydržať pôsobenie tohto krútiaceho momentu aj po skúške špecifikovanej v časti 2 prílohy 4 k tomuto predpisu.

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

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

5.3.1.6. Ak komponent zlyhá tak, že nemôžu byť uplatnené požiadavky týkajúce sa krútiacich momentov, špecifikované v bodoch 5.3.1.4.1, 5.3.1.4.2 a 5.3.1.4.3, hoci riadiaci mechanizmus ostáva zablokovaný, systém musí spĺňať požiadavky.

5.3.2. Zariadenia, ktoré bránia neoprávnenému použitiu pôsobením na prevodovku alebo brzdy

5.3.2.1. Zariadenie, ktoré bráni neoprávnenému použitiu pôsobením na prevodovku, musí zabrániť otáčaniu hnacích kolies vozidla.

5.3.2.2. Zariadenie, ktoré bráni neoprávnenému použitiu pôsobením na brzdy, musí zabrzdiť aspoň jedno koleso na každej strane aspoň jednej nápravy.

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

5.3.2.4. Nesmie byť možné, aby boli neúmyselne zablokované brzdy alebo prevodovka, ak je kľúč v zámke zariadenia, ktoré bráni neoprávnenému použitiu, a to ani vtedy, ak sa uviedlo do činnosti alebo bolo aktivované zariadenie, ktoré zabraňuje naštartovaniu motora. Táto podmienka sa neuplatňuje vtedy, keď sú požiadavky bodu 5.3.2 splnené, pokiaľ ide o zariadenia používané okrem toho na iné účely a zámka je za uvedených podmienok potrebná pre túto doplnkovú funkciu (napr. elektrickú parkovaciu brzdu).

5.3.2.5. Zariadenie, ktoré bráni neoprávnenému použitiu, musí byť konštruované a vyrobené tak, aby zostalo plne funkčné aj po určitom stupni opotrebovania následkom 2 500 cyklov zamykania v každom smere. V prípade ochranného zariadenia pôsobiaceho na brzdy sa to týka každého mechanického alebo elektrického komponentu zariadenia.

5.3.2.6. Ak je možné zo zariadenia, ktoré bráni neoprávnenému použitiu, vybrať kľúč v inej polohe, než v akej je prevodovka alebo brzdy zamknuté, musí byť konštruované tak, aby úkon potrebný na dosiahnutie tejto polohy a na vytiahnutie kľúča nemohol byť vykonaný neúmyselne.

5.3.2.7. V prípade, že je použité ochranné zariadenie pôsobiace na prevodovku, musí byť dostatočne pevné, aby za statických podmienok a bez toho, aby došlo k poškodeniu mechanizmu riadenia, ktoré by mohlo ohroziť bezpečnosť, v obidvoch smeroch vydržalo pôsobenie krútiaceho momentu o 50 % väčšieho, ako je maximálny krútiaci moment, ktorý môže normálne pôsobiť na prevodovku. Pri stanovení hodnoty tohto skúšobného krútiaceho momentu je potrebné zohľadniť maximálny krútiaci moment, ktorý môže byť prenášaný spojkou alebo automatickou prevodovkou, a nie maximálny krútiaci moment motora.

5.3.2.8. V prípade vozidla vybaveného ochranným zariadením pôsobiacim na brzdy, musí byť toto zariadenie schopné udržať stojace naložené vozidlo na svahu s 20 % stúpaním alebo klesaním.

5.3.2.9. V prípade vozidla vybaveného ochranným zariadením pôsobiacim na brzdy požiadavky tohto predpisu sa nepovažujú za odchýlku od požiadaviek od predpisu č. 13 alebo 13-H aj v prípade zlyhania ochranného zariadenia.

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

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

5.3.3.2. V prípade ručne ovládaných prevodoviek musí byť možné blokovať radiacu páku len v polohe spätného chodu; okrem toho je blokovanie prípustné v neutrálnej polohe.

5.3.3.3. V prípade automatických prevodoviek s polohou „parkovanie“ musí byť možné blokovať mechanizmus iba v parkovacej polohe; okrem toho je blokovanie prípustné v neutrálnej polohe a/alebo v polohe spätného chodu.

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

5.3.3.5. Zariadenie, ktoré bráni neoprávnenému použitiu, musí byť konštruované a vyrobené tak, aby zostalo plne funkčné aj po určitom stupni opotrebovania následkom 2 500 cyklov zamykania v každom smere.

5.4. ELEKTROMECHANICKÉ A ELEKTRONICKÉ ZARIADENIA, KTORÉ BRÁNIA NEOPRÁVNENÉMU POUŽITIU

Elektromechanické a elektronické zariadenia, ktoré bránia neoprávnenému použitiu, v prípade, že sú namontované, musia spĺňať požiadavky uvedených bodov 5.2 a 5.3 a ďalej uvedeného bodu 8.4 *mutatis mutandi*.

Ak je technológia zariadenia taká, že sa na ňu nevzťahujú body 5, 6 ani 8.4, musí sa overiť, že bolo zohľadnené zachovanie bezpečnosti vozidla. Proces fungovania týchto zariadení musí zahŕňať bezpečné prostriedky, ktoré zabránia riziku zablokovania alebo náhodného znefunkčnenia, ktoré by mohlo ohroziť bezpečnosť vozidla.

6. ČASŤ II: TYPOVÉ SCHVAĽOVANIE VOZIDLOVÝCH POPLACHOVÝCH SYSTÉMOV

6.1. DEFINÍCIE

Na účely časti II tohto predpisu:

6.1.2. „Vozidlový poplachový systém“ (VAS) je systém určený na inštaláciu do typu, resp. typov vozidiel, konštruovaný s cieľom signalizovať vniknutie alebo rušivý zásah do vozidla; tieto systémy môžu zabezpečovať dodatočnú ochranu proti neoprávnenému použitiu vozidla.

6.1.3. „Snímač“ je zariadenie zisťujúce zmenu, ktorá by mohla byť spôsobená vniknutím alebo zásahom do vozidla.

6.1.4. „Výstražné zariadenie“ je zariadenie, ktoré signalizuje, že došlo k vniknutiu alebo rušivému zásahu do vozidla.

6.1.5. „Ovládacie zariadenie“ je zariadenie potrebné na aktiváciu, deaktiváciu a skúšanie vozidlového poplachového systému a na vyslanie signálu poplachu do výstražných zariadení.

6.1.6. „Aktivovaný“ je stav vozidlového poplachového systému, v ktorom môže byť signál poplachu prenesený do výstražných zariadení.

6.1.7. „Deaktivovaný“ je stav vozidlového poplachového systému, v ktorom nemôže byť signál poplachu prenesený do výstražných zariadení.

6.1.8. „Kľúč“ je každé zariadenie konštruované a vyrobené tak, aby zabezpečilo činnosť blokovacieho systému, ktorý je konštruovaný a vyrobený tak, aby sa dal ovládať len prostredníctvom tohto zariadenia.

6.1.9. „Typ vozidlového poplachového systému“ sú systémy, ktoré sa zásadne nelíšia v takých základných znakoch ako:

a) názov alebo značka výrobcu;

b) druh snímača;

c) druh výstražného zariadenia;

d) druh ovládacieho zariadenia.

6.1.10. „Typové schválenie vozidlového poplachového systému“ je schválenie typu vozidlového poplachového systému, pokiaľ ide o požiadavky stanovené v bodoch 6.2, 6.3, a 6.4.

6.1.11. „Imobilizér“ je zariadenie určené na to, aby zabránilo odjazdu vozidla, a je poháňané svojím vlastným motorom.

6.1.12. „Núdzový poplach“ je zariadenie, ktoré umožňuje osobe použiť poplachové zariadenie nainštalované vo vozidle s cieľom privolať pomoc v prípade núdze.

6.2. VŠEOBECNÉ ŠPECIFIKÁCIE

6.2.1. Vozidlový poplachový systém musí v prípade vniknutia alebo rušivého zásahu do vozidla spustiť výstražný signál. Tento výstražný signál musí byť zvukový, pričom môže byť doplnený optickým výstražným zariadením, prípadne môže byť rádiovým poplachom alebo akoukoľvek kombináciou vyššie uvedených.

6.2.2. Vozidlové poplachové systémy musia byť konštruované, vyrobené a nainštalované takým spôsobom, aby vozidlo, ktoré je nimi vybavené, aj naďalej spĺňalo príslušné technické požiadavky, najmä pokiaľ ide o elektromagnetickú kompatibilitu (EMC).

6.2.3. Ak môže vozidlový poplachový systém využívať rádiový prenos, napr. na aktiváciu alebo deaktiváciu poplachu alebo na prenos poplachového signálu, musí spĺňať príslušné normy ETSI ([1]) napr.
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) (vrátane všetkých odporúčajúcich požiadaviek). Frekvencia a maximálny vyžarovaný výkon rádiových prenosov na aktiváciu a deaktiváciu poplachového systému musia spĺňať odporúčanie 70-03 (17. február 2000) CEPT/ERC ([2]), týkajúce sa použitia zariadení s krátkym rozsahom ([3]).

6.2.4. Montáž vozidlového poplachového systému do vozidla nesmie mať vplyv na vlastnosti vozidla (v deaktivovanom stave) ani na jeho bezpečnú prevádzku.

6.2.5. Vozidlový poplachový systém a jeho komponenty sa nesmú neúmyselne zapnúť, najmä za chodu motora.

6.2.6. Porucha vozidlového poplachového systému alebo porucha jeho elektrického napájania nesmie mať vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla.

6.2.7. Vozidlový poplachový systém, jeho komponenty a nimi ovládané časti musia byť konštruované, vyrobené a nainštalované tak, aby sa minimalizovalo riziko, že ich ktokoľvek rýchlo a bez toho, aby vzbudil pozornosť, vyradí z prevádzky alebo zničí napr. použitím lacných nástrojov, zariadení alebo výrobkov, ktoré je možné ľahko ukryť a ktoré sú ľahko prístupné verejnosti.

6.2.8. Prostriedky aktivácie a deaktivácie vozidlového poplachového systému musia byť konštruované tak, aby neporušili požiadavky uvedenej časti I. Elektrické pripojenia ku komponentom, na ktoré sa časť I tohto predpisu vzťahuje, sú povolené.

6.2.9. Systém musí byť usporiadaný tak, že skratovanie akéhokoľvek výstražného signálneho obvodu nesmie spôsobiť nefunkčnosť akýchkoľvek iných častí poplachového systému.

([1]) ETSI: Európsky inštitút pre telekomunikačné normy. V prípade, že nie sú tieto normy k dispozícii v čase, keď predpis vstupuje do platnosti, uplatňujú sa vnútroštátne požiadavky príslušných krajín.
([2]) CEPT: Európska konferencia poštových a telekomunikačných administratív
ERC: Európsky výbor pre rádiokomunikácie.
([3]) Zmluvné strany môžu zakázať určitú frekvenciu a/alebo určitý výkon a môžu povoliť používanie inej frekvencie a/alebo výkonu.

6.2.10. Súčasťou vozidlového poplachové systému môže byť imobilizér, musí však spĺňať požiadavky časti IV tohto predpisu.

6.3. OSOBITNÉ ŠPECIFIKÁCIE

6.3.1. Rozsah ochrany

6.3.1.1. Osobitné požiadavky

Vozidlový poplachový systém musí odhaliť a signalizovať prinajmenšom otvorenie akýchkoľvek dverí vozidla, kapoty motora a batožinového priestoru. Porucha alebo zhasnutie zdrojov svetla, napr. svetla v priestore pre cestujúcich, nesmie poškodiť činnosť systému.

Ďalšie účinné snímače, ktoré slúžia na informovanie/indikáciu, napr. v prípade:

i) vniknutia do vozidla, napr. snímače na kontrolu priestoru pre cestujúcich, zabezpečenie okenného skla, rozbitie akejkoľvek zasklenej plochy, alebo

ii) pokusu o krádež vozidla, napr. snímač sklonu,

sú povolené so zreteľom na opatrenia na zabránenie akéhokoľvek zbytočného zapnutia poplachu (= falošný poplach, pozri bod 6.3.1.2).

Ak tieto doplnkové snímače spustia poplachový signál dokonca po tom, čo prišlo k vniknutiu (napr. rozbitím zasklenej plochy), alebo v dôsledku vonkajších vplyvov (napr. vetra), poplachový signál aktivovaný jedným z uvedených snímačov musí byť aktivovaný nie viac ako 10-krát v priebehu rovnakej aktivačnej periódy vozidlového poplachového systému.

V tomto prípade musí byť aktivačná perióda obmedzená autorizovanou deaktiváciou systému, ktorá je výsledkom správania používateľa vozidla.

Niektoré druhy doplnkových snímačov, napr. na kontrolu priestoru pre cestujúcich (ultrazvukový, infračervený) alebo snímač sklonu atď., môžu byť zámerne deaktivované. V takom prípade musí byť vždy pred aktiváciou vozidlového poplachového systému urobený zvláštny zámerný zásah. Pokiaľ je poplachový systém v aktivovanom stave, nesmie byť možné vyradiť snímače z prevádzky.

6.3.1.2. Zabezpečenie proti falošnému poplachu

6.3.1.2.1. Primeranými opatreniami, napr.:

i) mechanickým usporiadaním a konštrukciou elektrického obvodu v súlade s osobitnými podmienkami pre motorové vozidlá;

ii) výberom a uplatňovaním prevádzkových a riadiacich princípov pre poplachový systém a jeho komponenty,

sa musí zabezpečiť, že vozidlový poplachový systém v aktivovanom a deaktivovanom stave nemôže vyvolať zbytočný poplachový signál v prípade:

a) nárazu do vozidla: skúška špecifikovaná v bode 6.4.2.13;

b) elektromagnetickej kompatibility: skúška špecifikovaná v bode 6.4.2.12;

c) poklesu napätia akumulátora postupným vybíjaním: skúška špecifikovaná v bode 6.4.2.14;

d) falošného poplachu spôsobeného kontrolkou v priestore pre cestujúcich: skúška špecifikovaná v bode 6.4.2.15.

6.3.1.2.2. Ak žiadateľ o typové schválenie môže preukázať, napríklad prostredníctvom technických údajov, že zabezpečenie proti falošnému poplachu je na uspokojivej úrovni, technická služba zodpovedná za vykonávanie schvaľovacích skúšok nemusí vyžadovať niektoré z uvedených skúšok.

6.3.2. Zvukový poplach

6.3.2.1. Všeobecné

Výstražný signál musí byť jasne počuteľný a rozpoznateľný a musí sa výrazne odlišovať od iných zvukových signálov používaných v cestnej premávke.

Okrem pôvodného zvukového výstražného zariadenia môže byť do priestoru vozidla, ktorý je ovládaný vozidlovým poplachovým systémom, nainštalované samostatné zvukové výstražné zariadenie, ktoré musí byť chránené proti jednoduchému a rýchlemu prístupu osôb.

Ak sa použije zvláštne zvukové výstražné zariadenie v súlade s ďalej uvedeným bodom 6.3.2.3.1, môže byť vozidlovým poplachovým systémom aktivované aj štandardné zvukové výstražné zariadenie pôvodného vybavenia za predpokladu, že neoprávnená manipulácia so štandardným zvukovým výstražným zariadením (všeobecne ľahšie prístupným) neovplyvní činnosť doplnkového zvukového výstražného zariadenia.

6.3.2.2. Dĺžka trvania zvukového signálu:

minimálne: 25 s,

maximálne: 30 s.

Zvukový signál môže opäť zaznieť len po ďalšom rušivom zásahu vozidla, t. j. po uvedenom časovom intervale (obmedzenia: pozri uvedené body 6.3.1.1 a 6.3.1.2).

Deaktivácia poplachového systému musí okamžite prerušiť signál.

6.3.2.3. Špecifikácie týkajúce sa zvukového signálu

6.3.2.3.1. Signálne zariadenie so stálym tónom (konštantné frekvenčné spektrum), napr. klaksóny: akustické atď., údaje podľa časti I predpisu EHK č. 28.

Prerušovaný signál (zapnutý/vypnutý):

Spúšťacia frekvencia ..... (2 ± 1) Hz.

Interval, počas ktorého je zapnutý = interval, počas ktorého je vypnutý ± 10 %.

6.3.2.3.2. Zvukové signálne zariadenie s frekvenčnou moduláciou: akustické atď., údaje podľa časti I predpisu EHK č. 28, ale so zhodným prechodom v určujúcom frekvenčnom rozsahu v oboch smeroch v rámci uvedeného rozsahu (1 800 až 3 550 Hz).

Prechodová frekvencia ..... (2 ± 1) Hz.

6.3.2.3.3. Hladina zvuku

Zdrojom zvuku je:

i) buď zvukové výstražné zariadenie schválené podľa časti I predpisu EHK č. 28, alebo

ii) zariadenie, ktoré spĺňa požiadavky bodov 6.1 a 6.2 časti I predpisu EHK č. 28.

V prípade, že zdroj zvuku je odlišný od zvukového výstražného zariadenia pôvodného vybavenia, môže však byť minimálna hladina zvuku meraná za podmienok podľa časti I predpisu EHK č. 28 znížená na hodnotu 100 dB (A).

6.3.3. Optický poplach – pokiaľ je nainštalovaný

6.3.3.1. Všeobecné

V prípade vniknutia alebo rušivého zásahu do vozidla zariadenie zariadenia musí vyslať optický signál špecifikovaný v ďalej uvedených bodoch 6.3.3.2 a 6.3.3.3.

6.3.3.2. Dĺžka trvania optického signálu

Dĺžka trvania optického signálu musí byť medzi 25 s a 5 m po aktivovaní poplachu. Deaktivácia poplachového systému musí signál okamžite prerušiť.

6.3.3.3. Typ optického signálu

Blikanie všetkých smerových svetiel a/alebo osvetlenie priestoru pre cestujúcich vozidla vrátane všetkých svietidiel v tom istom elektrickom obvode.

Spúšťacia frekvencia ..... (2 ± 1) Hz.

V súvislosti so zvukovým signálom sú povolené aj asynchrónne signály.

Čas, počas ktorého je zapnutý = čas, počas ktorej je vypnutý ± 10 %.

6.3.4. Rádiový poplach (pager) – pokiaľ je nainštalovaný

Vozidlový poplachový systém môže obsahovať zariadenie generujúce poplachový signál rádiovým prenosom.

6.3.5. Blokovanie aktivácie poplachového systému

6.3.5.1. Ak je motor vozidla v prevádzke, nesmie byť možné úmyselne alebo náhodne aktivovať poplachový systém.

6.3.6. Aktivácia a deaktivácia vozidlového poplachového systému

6.3.6.1. Aktivácia

Akékoľvek vhodné prostriedky na aktiváciu vozidlového poplachového systému sú povolené za predpokladu, že nespôsobia náhodný falošný poplach.

6.3.6.2. Deaktivácia

Deaktivácia vozidlového poplachového systému sa uskutočňuje prostredníctvom jedného zariadenia alebo kombináciou nasledujúcich zariadení. Iné zariadenia s rovnocenným účinkom sú povolené.

6.3.6.2.1. Mechanický kľúč (spĺňajúci požiadavky prílohy 10 k tomuto predpisu), ktorý môže byť spojený s centrálnym zamykaním vozidla, obsahujúcim najmenej 1 000 variantov a ovládaným zvonka.

6.3.6.2.2. Elektrické/elektronické zariadenie, napr. diaľkové ovládanie, musí mať najmenej 50 000 variantov a obsahovať premenlivé kódy a/alebo mať minimálny čas prehliadania 10 dní, napr. maximálne 5 000 variantov za 24 hodín pre minimálne 50 000 variantov.

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

6.3.7. Oneskorenie po výstupe

Ak je spínacie zariadenie slúžiace na aktiváciu vozidlového poplachového systému nainštalované v chránenom priestore, musí byť zabezpečené oneskorenie po výstupe. Toto oneskorenie po výstupe musí byť možné nastaviť v rozpätí od 15 až 45 sekúnd po tom, čo sa použil spínač. Čas oneskorenia môže byť nastaviteľný podľa individuálnych potrieb prevádzkovateľa.

6.3.8. Oneskorenie po vstupe

Ak je zariadenie na deaktiváciu vozidlového poplachového systému nainštalované v chránenom priestore, musia byť zvukové a optické signály aktivované s oneskorením minimálne 5 sekúnd a maximálne 15 sekúnd. Čas oneskorenia môže byť nastaviteľný podľa individuálnych potrieb prevádzkovateľa.

6.3.9. Indikátor stavu

6.3.9.1. Na poskytovanie informácií o stave vozidlového poplachového systému (aktivovaný, deaktivovaný, aktivovaná doba poplachu, poplach bol aktivovaný) sú povolené optické indikátory vo vnútri a mimo priestoru pre cestujúcich. Svetelná intenzita optických signálov vo vnútri priestoru pre cestujúcich nesmie prekročiť 0,5 cd.

6.3.9.2. V prípade, že je zabezpečená indikácia časovo krátkych „dynamických" procesov, ako sú zmeny z „aktivácie" na „deaktiváciu" a naopak, musí sa uskutočniť opticky a v súlade s bodom 6.3.9.1. Takáto optická indikácia môže mať formu súčasného rozsvietenia smerových svetiel a/alebo svietidla, resp. svietidiel priestoru pre cestujúcich, za predpokladu, že optická indikácia smerovými svetlami netrvá dlhšie ako 3 sekundy.

6.3.10. Napájanie

Zdrojom napájania vozidlového poplachového systému je buď akumulátor vozidla, alebo dobíjateľný akumulátor. Ak je k dispozícii pomocný dobíjateľný alebo nedobíjateľný akumulátor, môže sa použiť. Tieto akumulátory v žiadnom prípade nesmú dodávať energiu do ostatných častí elektrického systému vozidla.

6.3.11. Špecifikácie voliteľných funkcií

6.3.11.1. Samokontrola, automatické oznamovanie poruchy

Pri aktivácii vozidlového poplachového systému sa môžu prostredníctvom samokontroly (kontrola prípustnosti) zistiť a indikovať špecifické situácie, ako napr. otvorené dvere atď.

6.3.11.2. Núdzový poplach

Optický a/alebo zvukový poplach a/alebo rádiový poplach je povolený nezávisle od stavu (aktivovaný alebo deaktivovaný) a/alebo od funkcie vozidlového poplachového systému. Takýto poplach musí byť spustený zvnútra vozidla a nesmie mať vplyv na stav (aktivovaný alebo deaktivovaný) vozidlového poplachového systému. Musí tiež umožniť používateľovi vozidla vypnúť núdzový poplach. V prípade zvukového poplachu nesmie byť počas aktivácie obmedzený čas jeho trvania. Núdzový poplach nesmie brániť uvedeniu motora do činnosti alebo ho zastaviť.

6.4. PREVÁDZKOVÉ PARAMETRE A SKÚŠOBNÉ PODMIENKY ([1])

6.4.1. Prevádzkové parametre

Všetky komponenty vozidlového poplachového systému musia vykonávať svoje funkcie bez akejkoľvek poruchy a za nasledujúcich podmienok:

6.4.1.1. Klimatické podmienky

Dve kategórie teploty okolitého prostredia sú stanovené takto:

a) od – 40 °C až do + 85 °C pre časti, ktoré sa majú nainštalovať v priestore pre cestujúcich alebo pre batožinu;

b) od – 40 °C do + 125 °C pre časti, ktoré sa majú nainštalovať v motorovom priestore, pokiaľ nie je určené inak.

([1]) Svietidlá používané ako časť optických poplachových zariadení, ktoré sú súčasťou štandardného osvetľovacieho systému vozidla, nemusia spĺňať prevádzkové parametre uvedené v bode 6.4.1 a nemusia byť predložené na skúšky uvedené v bode 6.4.2.

6.4.1.2. Stupeň ochrany pri inštalácii

Podľa publikácie IEC 529-1989 sú stanovené tieto stupne ochrany:

i) IP 40 pre časti, ktoré sa namontujú v priestore pre cestujúcich;

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

iii) IP 54 pre všetky ostatné časti.

Výrobca vozidlového poplachového systému musí špecifikovať v montážnych pokynoch akékoľvek obmedzenie pri umiestnení na ktorejkoľvek časti vzhľadom na prach, vodu a teplotu.

6.4.1.3. Odolnosť voči poveternostným podmienkam

Sedem dní podľa IEC 68-2-30-1980.

6.4.1.4. Podmienky napájania elektrickou energiou

Menovité napájacie napätie: 12 V.

Prevádzkový rozsah napájacieho napätia: od 9 V do 15 V pri teplotnom rozsahu podľa bodu 6.4.1.1.

Časová prípustnosť pre prepätie pri 23 °C:

U = 18 V, max. 1 h

U = 24 V, max. 1 min.

6.4.2. Skúšobné podmienky

6.4.2.1. Prevádzkové skúšky

V prípade prevádzkových skúšok, ktoré sa vyžadujú podľa bodov 6.4.2.3, 6.4.2.4, 6.4.2.5, 6.4.2.6 a 6.4.2.8.4, platí, že ak sa niektoré zo skúšok vyžadovaných v každom z týchto bodov pred uskutočnením prevádzkových skúšok vykonávajú za sebou na jedinom vozidlovom poplachovom systéme, prevádzkové skúšky sa môžu vykonať len raz, a to po skončení zvolených skúšok, namiesto vykonávania prevádzkových skúšok vyžadovaných v uvedených bodoch po každej z vybraných skúšok. Výrobcovia vozidiel a dodávatelia musia garantovať uspokojivé výsledky len v prípade postupov, ktoré nie sú kumulované.

6.4.2.1.1. Musí sa overiť súlad poplachového systému s týmito požiadavkami:

dĺžka trvania poplachu podľa bodov 6.3.2.2 a 6.3.3.2;

frekvencia a pomer zapnuté/vypnuté podľa bodov 6.3.3.3 a 6.3.2.3.1, resp. 6.3.2.3.2;

počet prípadných poplachových cyklov podľa bodu 6.3.1.1;

kontrola blokovania aktivácie poplachového systému podľa bodu 6.3.5.

6.4.2.1.2. Normálne skúšobné podmienky

Napätie U = (12 ± 0,2) V.

Teplota ..... T = (23 ± 5) °C.

6.4.2.2. Odolnosť voči teplotám a zmenám napätia

Zhoda so špecifikáciami definovanými v bode 6.4.2.1.1 sa musí tiež overiť za týchto podmienok:

6.4.2.2.1. Skúšobná teplota ..... T (– 40 ± 2) °C.

Skúšobné napätie ..... U = (9 ± 0,2) V.

Čas vystavenia týmto podmienkam ..... 4 hodiny.

6.4.2.2.2. Pre časti, ktoré sa majú nainštalovať v priestore pre cestujúcich alebo v batožinovom priestore:

Skúšobná teplota ..... T = (+ 85 ± 2) °C.

Skúšobné napätie ..... U = (15 ± 0,2) V.

Čas vystavenia týmto podmienkam ..... 4 hodiny.

6.4.2.2.3. Pre časti, ktoré sa majú nainštalovať v motorovom priestore, pokiaľ nie sú určené inak:

Skúšobná teplota ..... T = (+ 125 ± 2) °C.

Skúšobné napätie ..... U = (15 ± 0,2) V.

Čas vystavenia týmto podmienkam ..... 4 hodiny.

6.4.2.2.4. Vozidlový poplachový systém v aktivovanom i deaktivovanom stave musí byť jednu hodinu podrobený zvýšenému napätiu (18 ± 0,2) V.

6.4.2.2.5. Vozidlový poplachový systém v aktivovanom i deaktivovanom stave musí byť jednu hodinu podrobený zvýšenému napätiu (24 ± 0,2) V.

6.4.2.3. Bezpečná prevádzka po skúške odolnosti proti preniknutiu cudzieho telesa a vody

Po skúške odolnosti proti preniknutiu cudzieho telesa a vody podľa IEC 529-1989 pre stupne ochrany rovnaké ako v bode 6.4.1.2 sa musia zopakovať prevádzkové skúšky podľa bodu 6.4.2.1.

So súhlasom technickej služby sa táto požiadavka nemusí uplatňovať za týchto okolností:

a) Typové schválenie vozidlového poplachového systému, ktorý sa má typovo schváliť ako samostatná technická jednotka

V tomto prípade výrobca vozidlového poplachového systému musí:

i) uviesť v bode 4.5 informačného dokumentu (príloha 1, časť 2), že požiadavka tohto bodu sa neuplatnila na vozidlový poplachový systém (v súlade s bodom 7 tohto predpisu), a

ii) uviesť v bode 4.1 informačného dokumentu zoznam vozidiel, do ktorých sa má montovať vozidlový poplachový systém, ako aj príslušné podmienky inštalácie v bode 4.2.

b) Typové schválenie vozidla, pokiaľ ide o poplachový systém

V tomto prípade musí výrobca v bode 3.1.3.1.1 informačného dokumentu (príloha 1 časť 1) uviesť, že požiadavka tohto bodu sa neuplatňuje na poplachový systém z dôvodu povahy podmienok inštalácie, čo výrobca vozidla musí preukázať prostredníctvom predložených súvisiacich dokumentov.

c) Typové schválenie vozidla, pokiaľ ide o inštaláciu vozidlového poplachového systému, ktorý je schválený ako typ samostatnej technickej jednotky

V tomto prípade musí výrobca vozidla v bode 3.1.3.1.1 informačného dokumentu (príloha 1 časť 1) uviesť, že požiadavka tohto bodu sa neuplatňuje na inštaláciu vozidlového poplachového systému, ak sú splnené príslušné podmienky inštalácie.

Táto požiadavka sa neuplatňuje v prípadoch, keď informácie vyžadované podľa bodu 3.1.3.1.1 prílohy 1 časti 1 už boli predložené na účely schválenia samostatnej technickej jednotky.

6.4.2.4. Bezpečná prevádzka po skúške odolnosti proti kondenzácii vody

Po skúške odolnosti proti vlhkosti podľa IEC 68-2-30 (1980) sa musia zopakovať prevádzkové skúšky podľa bodu 6.4.2.1.

6.4.2.5. Skúška bezpečnosti voči obrátenej polarite

Vozidlový poplachový systém a jeho komponenty nesmú byť zničené obrátenou polaritou do 13 V počas 2 minút. Po tejto skúške sa musia zopakovať prevádzkové skúšky podľa bodu 6.4.2.1 v prípade potreby s vymenenými poistkami.

6.4.2.6. Skúška bezpečnosti proti skratu

Všetky elektrické spojenia vozidlového poplachového systému musia byť zabezpečené proti skratu na kostru max pri. 13 V a/alebo istené. Po tejto skúške sa musia zopakovať prevádzkové skúšky podľa bodu 6.4.2.1 v prípade potreby s vymenenými poistkami.

6.4.2.7. Spotreba energie pri aktivácii

Spotreba energie pri aktivácii a za podmienok bodu 6.4.2.1.2 nesmie prekročiť v priemere 20 mA pre celý poplachový systém vrátane indikátora stavu.

So súhlasom technickej služby sa táto požiadavka nemusí uplatňovať za týchto okolností:

a) Typové schválenie vozidlového poplachového systému, ktorý sa má typovo schváliť ako samostatná technická jednotka

V tomto prípade výrobca vozidlového poplachového systému musí:

i) uviesť v bode 4.5 informačného dokumentu (príloha 1 časť 2), že požiadavka tohto bodu sa neuplatnila na vozidlový poplachový systém (v súlade s bodom 7 tohto predpisu);

ii) uviesť v bode 4.1 informačného dokumentu zoznam vozidiel, do ktorých sa má montovať vozidlový poplachový systém, ako aj príslušné podmienky inštalácie v bode 4.2, a

iii) preukázať prostredníctvom predložených súvisiacich dokumentov, že nie sú prekročené požiadavky spotreby energie.

b) Typové schválenie vozidla, pokiaľ ide o poplachový systém

V tomto prípade musí výrobca v bode 3.1.3.1.1 informačného dokumentu (príloha 1 časť 1) uviesť, že požiadavka podľa tohto bodu sa neuplatňuje na poplachový systém z dôvodu povahy podmienok inštalácie, čo výrobca vozidla musí preukázať prostredníctvom predložených súvisiacich dokumentov.

c) Typové schválenie vozidla, pokiaľ ide o inštaláciu vozidlového poplachového systému, ktorý je schválený ako typ samostatnej technickej jednotky

V tomto prípade musí výrobca vozidla v bode 3.1.3.1.1 informačného dokumentu (príloha 1 časť 1) uviesť, že požiadavka tohto bodu sa neuplatňuje na inštaláciu vozidlového poplachového systému, ak sú splnené príslušné podmienky inštalácie.

Táto požiadavka sa neuplatňuje v prípadoch, keď informácie vyžadované podľa bodu 3.1.3.1.1 prílohy 1 časti 1 už boli predložené na účely schválenia samostatnej technickej jednotky.

6.4.2.8. Bezpečná prevádzka po vibračnej skúške

6.4.2.8.1. Pre túto skúšku sú komponenty rozdelené do dvoch typov:

typ 1: komponenty bežne montované na vozidlo;

typ 2: komponenty určené na pripevnenie do motora.

6.4.2.8.2. Komponenty/vozidlový poplachový systém sa musia podrobiť sínusovým vibráciám, ktorých charakteristika je nasledujúca:

6.4.2.8.2.1. Pre typ 1

Frekvencia je premenlivá od 10 Hz do 500 Hz s maximálnou amplitúdou ± 5 mm a maximálnym zrýchlením 3 g (0 – maximálna hodnota).

6.4.2.8.2.2. Pre typ 2

Frekvencia je premenlivá od 20 Hz do 300 Hz s maximálnou amplitúdou ± 2 mm a maximálnym zrýchlením 15 g (0 – maximálna hodnota).

6.4.2.8.2.3. Pre typ 1 a typ 2

Frekvenčná zmena je 1 oktáva/min.

Počet cyklov je 10, skúška sa musí vykonať na každej z troch osí.

Vibrácie sa aplikujú na nízkych frekvenciách pri maximálnej konštantnej amplitúde a pri vysokých frekvenciách pri maximálnom konštantnom zrýchlení.

6.4.2.8.3. Počas skúšky musí byť vozidlový poplachový systém elektricky pripojený a kábel musí byť podopretý vo vzdialenosti 200 mm.

6.4.2.8.4. Po vibračnej skúške sa musia zopakovať prevádzkové skúšky podľa bodu 6.4.2.1.

6.4.2.9. Skúška životnosti

Spustenie 300 úplných poplachových cyklov (zvukových a/alebo optických) s 5-minútovou prestávkou zvukového zariadenia za skúšobných podmienok podľa bodu 6.4.2.1.2.

6.4.2.10. Skúšky kľúčového spínača (nainštalovaného na vonkajšej strane vozidla)

Nasledujúce skúšky sa vykonávajú len vtedy, ak sa nepoužije vložka zámky pôvodného vybavenia dverovej zámky.

6.4.2.10.1. Spínač ovládaný kľúčom musí byť konštruovaný a vyrobený tak, aby zostal plne funkčný aj po 2 500 cykloch aktivácie/deaktivácie v každom smere, za ktorými nasleduje minimálne 96 hodín vystavenia skúške soľnou sprchou podľa normy IEC 68-2-11-1981, skúška odolnosti voči hrdzaveniu.

6.4.2.11. Skúška systémov na ochranu priestoru pre cestujúcich

Poplach sa aktivuje vtedy, keď je vertikálny panel veľkosti 0,2 × 0,15 m otvoreným oknom predných dverí zasunutý 0,3 m (merané od stredu vertikálneho panelu) do priestoru pre cestujúcich smerom dopredu a rovnobežne s vozovkou rýchlosťou 0,4 m/s a pod uhlom 45° k strednej pozdĺžnej rovine vozidla. (Pozri nákresy v prílohe 8 k tomuto predpisu.)

6.4.2.12. Elektromagnetická kompatibilita

Vozidlový poplachový systém musí byť podrobený skúškam opísaným v prílohe 9.

V tomto prípade sa vozidlový poplachový systém spĺňajúci všetky funkčné stavy stanovené skúškami podľa prílohy 9 považuje za systém, ktorý nespôsobí zbytočný poplachový zvukový signál, v spojení s požiadavkami bodu 6.3.1.2.1.

Pokiaľ ide o zhodu s funkčným stavom v každej skúške, vozidlový poplachový systém, ktorý je určený na vydávanie poplachového zvukového signálu v stave nastavenia za niektorých skúšobných podmienok stanovených v prílohe 9 a vydáva poplachový zvukový signál pri skúškach, sa považuje za fungujúci v súlade s jeho určením v skúškach, a teda sa považuje za poplachový systém, ktorý spĺňa funkčný stav skúšok. V tomto prípade to musí výrobca vozidlového poplachového systému preukázať prostredníctvom predloženia súvisiacich dokumentov.

6.4.2.13. Zabezpečenie proti falošnému poplachu v prípade nárazu do vozidla

Musí sa overiť, že náraz telesa s tvarom pologule s priemerom 165 mm, tvrdosťou 70 ± 10 Shore A a silou do 4,5 joula kdekoľvek do karosérie vozidla alebo zasklenia nespôsobí falošný poplach.

6.4.2.14. Zabezpečenie proti falošnému poplachu v prípade poklesu napätia

Musí sa overiť, či pomalý pokles napätia hlavného akumulátora priebežným vybíjaním 0,5 V za hodinu až na 3 V nespôsobí falošný poplach.

Skúšobné podmienky: pozri už uvedený bod 6.4.2.1.2.

6.4.2.15. Skúška zabezpečenia proti falošnému poplachu spôsobenému kontrolkou v priestore pre cestujúcich

Systémy určené na ochranu priestoru pre cestujúcich podľa bodu 6.3.1.1 sa musia skúšať spolu s vozidlom za normálnych podmienok (bod 6.4.2.1.2).

Systém nainštalovaný podľa pokynov výrobcu sa nesmie spustiť v prípade, že je päťkrát v intervale 0,5 s podrobený skúške opísanej v bode 6.4.2.13.

Prítomnosť osoby, ktorá sa zvonku dotýka vozidla alebo sa pohybuje okolo neho (so zatvorenými oknami), nesmie spôsobiť falošný poplach.

6.5. POKYNY

Ku každému vozidlovému poplachovému systému musia byť priložené:

6.5.1. Pokyny na inštaláciu:

6.5.1.1. Zoznam vozidiel a modelov vozidiel, pre ktoré je zariadenie určené. Zoznam môže byť špecifický alebo všeobecný, napr. „všetky automobily s benzínovými motormi a s akumulátormi 12 V so záporným pólom pripojeným na kostru“.

6.5.1.2. Spôsob inštalácie, zobrazený na fotografiách a/alebo dostatočne zreteľných výkresoch.

6.5.1.3. V prípade vozidlového poplachového systému, ktorého súčasťou je imobilizér, je potrebné doplniť pokyny týkajúce sa splnenia požiadaviek časti IV tohto predpisu.

6.5.2. Vzor prázdneho formulára osvedčenia o inštalácii je uvedený v prílohe 7.

6.5.3. Všeobecné vyhlásenie určené kupujúcemu vozidlového poplachového systému, ktoré ho upozorní na tieto skutočnosti:

vozidlový poplachový systém by mal byť namontovaný v súlade s pokynmi výrobcu;

odporúča sa výber dobrého montážneho pracoviska (je možné obrátiť sa na výrobcu vozidlového poplachového systému, aby uviedol vhodné montážne pracovisko);

montážne osvedčenie dodané spolu s VAS by mal vyplniť pracovník montážneho pracoviska.

6.5.4. Návod na používanie.

6.5.5. Návod na údržbu.

6.5.6. Všeobecné upozornenie na nebezpečenstvo, ktoré vyplýva z akýchkoľvek zmien alebo doplnkov systému; také zmeny a doplnky by automaticky rušili osvedčenie o inštalácii, uvedené v bode 6.5.2.

6.5.7. Údaj o umiestnení medzinárodnej schvaľovacej značky uvedený v bode 4.4 tohto predpisu a/alebo o medzinárodnom osvedčení o zhode uvedený v bode 4.10 tohto predpisu.

7. ČASŤ III: TYPOVÉ SCHVÁLENIE VOZIDLA, POKIAĽ IDE O JEHO POPLACHOVÝ SYSTÉM

Ak je vozidlový poplachový systém schválený podľa časti II tohto predpisu inštalovaný vo vozidle odovzdanom na schválenie podľa časti III tohto predpisu, nemusia sa opakovať skúšky tohto systému potrebné na získanie schválenia podľa časti II tohto predpisu.

7.1. DEFINÍCIE

Na účely časti III tohto predpisu:

7.1.1. „Poplachový(-é) systém(-y)“ (Alarm system, AS) je systém komponentov nainštalovaných ako pôvodné vybavenie do typu vozidla a konštruovaných tak, aby upozornil na vniknutie alebo rušivý zásah do vozidla; tieto systémy môžu zabezpečovať dodatočnú ochranu proti neoprávnenému použitiu vozidla.

7.1.2. „Typ vozidla, pokiaľ ide o jeho poplachový systém“ je vozidlo, ktoré sa zásadne nelíši v takých základných znakoch ako:

a) názov alebo značka výrobcu;

b) vlastnosti vozidla, ktoré podstatne ovplyvňujú výkon AS;

c) typ a konštrukcia poplachového systému alebo vozidlového poplachového systému.

7.1.3. „Typové schválenie vozidla“ je schválenie typu vozidla, pokiaľ ide o požiadavky stanovené v ďalej uvedených bodoch 7.2, 7.3 a 7.4.

7.1.4. Ostatné definície platné pre časť III sú obsiahnuté v bode 6.1 tohto predpisu.

7.2. VŠEOBECNÉ ŠPECIFIKÁCIE

7.2.1. Poplachové systémy musia byť konštruované a vyrobené tak, aby v prípade vniknutia alebo rušivého zásahu do vozidla zabezpečili výstražný signál, a môžu obsahovať imobilizér.

Výstražný signál musí byť zvukový a môže ďalej obsahovať optické výstražné zariadenia alebo môže byť rádiovým poplachom alebo akoukoľvek kombináciou vyššie uvedených.

7.2.2. Vozidlá, ktoré sú vybavené poplachovými systémami, musia spĺňať príslušné technické požiadavky, hlavne pokiaľ ide o elektromagnetickú kompatibilitu (EMC).

7.2.3. Ak poplachový systém môže využívať rádiový prenos, napr. na aktiváciu alebo deaktiváciu poplachu alebo na prenos poplachového signálu, musí spĺňať príslušné normy ETSI (pozri poznámku pod čiarou č. 1, ktorá sa vzťahuje na bod 6.2.3), napr. 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) (vrátane všetkých odporúčajúcich požiadaviek). Frekvencia a maximálny radiačný výkon rádiových prenosov pre aktiváciu a deaktiváciu poplachového systému musia spĺňať odporúčanie 70-03 (17. február 2000) CEPT/ERC (pozri poznámku pod čiarou č. 2, ktorá sa vzťahuje na bod 6.2.3) týkajúce sa použitia zariadení s krátkym rozsahom (pozri poznámku pod čiarou č. 3, ktorá sa vzťahuje na bod 6.2.3).

7.2.4. Poplachový systém a jeho komponenty sa nesmú nečakane zapnúť, najmä za chodu motora.

7.2.5. Porucha poplachového systému alebo porucha jeho napájania nesmie mať vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla.

7.2.6. Poplachový systém, jeho komponenty a nimi ovládané časti musia byť nainštalované tak, aby sa minimalizovalo riziko, že ich ktokoľvek rýchlo a bez toho, aby vzbudil pozornosť, vyradí z prevádzky alebo zničí napr. použitím lacných nástrojov, zariadení alebo výrobkov, ktoré je možné ľahko ukryť a ktoré sú ľahko prístupné verejnosti.

7.2.7. Systém musí byť usporiadaný tak, že skratovanie akéhokoľvek výstražného signálneho obvodu nesmie spôsobiť nefunkčnosť ktorýchkoľvek iných častí poplachového systému.

7.3. OSOBITNÉ ŠPECIFIKÁCIE

7.3.1. Rozsah ochrany

7.3.1.1. Osobitné požiadavky

Poplachový systém musí prinajmenšom odhaliť a signalizovať otvorenie akýchkoľvek dverí vozidla, kapoty motora a batožinového priestoru. Porucha alebo zhasnutie zdrojov svetla, napr. svetla v priestore pre cestujúcich, nesmie poškodiť činnosť systému.

Inštalácia ďalších účinných snímačov, ktoré slúžia na informovanie/indikáciu, napr. v prípade:

i) vniknutia do vozidla, napr. snímače na kontrolu priestoru pre cestujúcich, zabezpečenie okenného skla, rozbitie akejkoľvek zasklenej plochy, alebo

ii) pokusu o krádež vozidla, napr. snímač sklonu,

je povolená, so zreteľom na opatrenia na zabránenie akéhokoľvek zbytočného zapnutia poplachu (= falošný poplach, pozri bod 7.3.1.2).

Ak tieto prídavné snímače spustia poplachový signál, dokonca po tom, čo prišlo k vniknutiu (napr. rozbitím zasklenej plochy), alebo vonkajšími vplyvmi (napr. vetrom), poplachový signál aktivovaný jedným z uvedených snímačov nesmie byť aktivovaný viac ako 10-krát počas tej istej aktivačnej periódy poplachového systému.

V tomto prípade musí byť aktivačná perióda obmedzená autorizovanou deaktiváciou systému, ktorá je výsledkom správania používateľa vozidla.

Určité druhy doplnkových snímačov, napr. na kontrolu priestoru pre cestujúcich (ultrazvukový, infračervený) alebo snímač sklonu atď., môžu byť zámerne deaktivované. V takom prípade musí byť vždy pred aktiváciou poplachového systému urobený zvláštny zámerný krok. Pokiaľ je poplachový systém v aktivovanom stave, nesmie byť možné vyradiť snímače z prevádzky.

7.3.1.2. Zabezpečenie proti falošnému poplachu

7.3.1.2.1. Musí byť zabezpečené, aby poplachový systém v obidvoch stavoch aktivácie i deaktivácie nemohol vyvolať zbytočný poplachový signál v prípade:

a) nárazu do vozidla: skúška špecifikovaná v bode 6.4.2.13;

b) elektromagnetickej kompatibility: skúška špecifikovaná v bode 6.4.2.12;

c) poklesu napätia akumulátora postupným vybíjaním: skúška špecifikovaná v bode 6.4.2.14;

d) falošného poplachu spôsobeného kontrolkou v priestore pre cestujúcich: skúška špecifikovaná v bode 6.4.2.15.

7.3.1.2.2. Ak žiadateľ o typové schválenie môže preukázať, napríklad prostredníctvom technických údajov, že zabezpečenie proti falošnému poplachu je na uspokojivej úrovni, technická služba zodpovedná za vykonávanie schvaľovacích skúšok nemusí vyžadovať niektoré z uvedených skúšok.

7.3.2. Zvukový poplach

7.3.2.1. Všeobecné

Výstražný signál musí byť jasne počuteľný a rozpoznateľný a musí sa výrazne odlišovať od iných zvukových signálov používaných v cestnej premávke.

Okrem pôvodného zvukového výstražného zariadenia môže byť do priestoru vozidla, ktorý je kontrolovaný poplachovým systémom, nainštalované samostatné zvukové výstražné zariadenie, ktoré musí byť chránené proti jednoduchému a rýchlemu prístupu osôb.

Ak sa použije zvláštne výstražné zvukové zariadenie v súlade s bodom 7.3.2.3.1, môže byť poplachovým systémom aktivované aj štandardné zvukové výstražné zariadenie pôvodného vybavenia za predpokladu, že neoprávnená manipulácia so štandardným zvukovým výstražným zariadením (všeobecne ľahšie prístupným) neovplyvní činnosť doplnkového zvukového výstražného zariadenia.

7.3.2.2. Dĺžka trvania zvukového signálu

Minimálne: 25 s.

Maximálne: 30 s.

Zvukový signál môže opäť zaznieť len po ďalšom rušivom zásahu vozidla, t. j. po uvedenom časovom intervale. (Obmedzenia: pozri uvedené body 7.3.1.1 a 7.3.1.2.)

Deaktivácia poplachového systému musí okamžite prerušiť signál.

7.3.2.3. Špecifikácie týkajúce sa zvukového signálu

7.3.2.3.1. Signálne zariadenie so stálym tónom (konštantné frekvenčné spektrum), napr. klaksóny: akustické atď., údaje podľa časti I predpisu EHK č. 28.

Prerušovaný signál (zapnutý/vypnutý):

Spúšťacia frekvencia ..... (2 ± 1) Hz.

Čas, počas ktorého je zapnutý = čas, počas ktorej je vypnutý ± 10 %.

7.3.2.3.2. Zvukové signálne zariadenie s frekvenčnou moduláciou: akustické atď., údaje podľa časti I predpisu EHK č. 28, ale so zhodným prechodom v určujúcom frekvenčnom rozsahu v oboch smeroch v rámci uvedeného rozsahu (1 800 až 3 550 Hz).

Prechodová frekvencia ..... (2 ± 1) Hz.

7.3.2.3.3. Hladina zvuku

Zdrojom zvuku je:

i) buď zvukové výstražné zariadenie schválené podľa časti I predpisu EHK č. 28;

ii) alebo zariadenie, ktoré spĺňa požiadavky bodov 6.1 a 6.2 časti I predpisu EHK č. 28.

Avšak v prípade, že zdroj zvuku je odlišný od zvukového výstražného zariadenia pôvodného vybavenia, môže byť minimálna hladina zvuku meraná za podmienok podľa časti I predpisu EHK č. 28 znížená na hodnotu 100 dB (A).

7.3.3. Optický poplach – pokiaľ je nainštalovaný

7.3.3.1. Všeobecné

V prípade vniknutia alebo rušivého zásahu do vozidla zariadenie musí vyslať optický signál špecifikovaný v ďalej uvedených bodoch 7.3.3.2 a 7.3.3.3.

7.3.3.2. Dĺžka trvania optického signálu

Dĺžka trvania optického signálu musí byť medzi 25 s a 5 m po aktivovaní poplachu. Deaktivácia poplachového systému musí signál okamžite prerušiť.

7.3.3.3. Typ optického signálu

Blikanie všetkých smerových svetiel a/alebo osvetlenie priestoru pre cestujúcich vozidla vrátane všetkých svietidiel v tom istom elektrickom obvode.

Spúšťacia frekvencia ..... (2 ± 1) Hz.

V súvislosti so zvukovým signálom sú povolené aj asynchrónne signály.

Čas, počas ktorého je zapnutý = čas, počas ktorej je vypnutý ± 10 %.

7.3.4. Rádiový poplach (pager) – pokiaľ je nainštalovaný

Poplachový systém môže obsahovať zariadenie generujúce poplachový signál rádiovým prenosom.

7.3.5. Blokovanie aktivácie poplachového systému

7.3.5.1. Ak je motor vozidla v prevádzke, nesmie byť možné úmyselne alebo náhodne aktivovať poplachový systém.

7.3.6. Aktivácia a deaktivácia poplachového systému

7.3.6.1. Aktivácia

Akékoľvek vhodné prostriedky aktivácie poplachového systému sú povolené za predpokladu, že nespôsobia náhodný falošný poplach.

7.3.6.2. Deaktivácia

Deaktivácia poplachového systému sa uskutočňuje prostredníctvom jedného zariadenia alebo kombináciou nasledujúcich zariadení. Iné zariadenia s porovnateľným účinkom sú povolené.

7.3.6.2.1. Mechanický kľúč (spĺňajúci požiadavky prílohy 10 k tomuto predpisu), ktorý môže byť spojený s centrálnym zamykaním vozidla, obsahujúcim najmenej 1 000 variantov a ovládaným zvonka.

7.3.6.2.2. Elektrické/elektronické zariadenie, napr. diaľkové ovládanie, musí mať najmenej 50 000 variantov a obsahovať premenlivé kódy a/alebo mať minimálny čas prehliadania 10 dní, napr. maximálne 5 000 variantov za 24 hodín pre minimálne 50 000 variantov.

7.3.6.2.3. Mechanický kľúč alebo elektrické/elektronické zariadenie vo vnútri chráneného priestoru pre cestujúcich s časovým oneskorením po výstupe/vstupe.

7.3.7. Oneskorenie po výstupe

Ak je spínacie zariadenie, slúžiace na aktiváciu poplachového systému, nainštalované vo vnútri chráneného priestoru, musí byť zabezpečené oneskorenie po výstupe. Toto oneskorenie po výstupe musí byť možné nastaviť v rozpätí od 15 do 45 sekúnd po tom, čo sa použil spínač. Čas oneskorenia môže byť nastaviteľný podľa individuálnych potrieb prevádzkovateľa.

7.3.8. Oneskorenie po vstupe

Ak je zariadenie na deaktiváciu poplachového systému nainštalované vo vnútri chráneného priestoru, musia byť zvukové a optické signály aktivované s oneskorením minimálne 5 sekúnd a maximálne 15 sekúnd. Čas oneskorenia môže byť nastaviteľný podľa individuálnych potrieb prevádzkovateľa.

7.3.9. Indikátor stavu

7.3.9.1. Na poskytovanie informácií o stave poplachového systému (aktivovaný, deaktivovaný, aktivovaný čas poplachu, poplach bol aktivovaný) je povolená inštalácia optických indikátorov vo vnútri a mimo priestoru pre cestujúcich. Svetelná intenzita optických signálov vo vnútri priestoru pre cestujúcich nesmie prekročiť 0,5 cd.

7.3.9.2. V prípade, že je zabezpečená indikácia časovo krátkych „dynamických“ procesov, ako sú zmeny z „aktivácie“ do „deaktivácie“ a naopak, musí sa uskutočniť opticky a v súlade s bodom 7.3.10.1. Takáto optická indikácia môže mať formu súčasného rozsvietenia smerových svetiel a/alebo svietidla, resp. svietidiel priestoru pre cestujúcich za predpokladu, že optická indikácia smerovými svetlami netrvá dlhšie ako 3 sekundy.

7.3.10. Napájanie

Zdrojom napájania poplachového systému je buď akumulátor vozidla, alebo dobíjateľný akumulátor. Ak je k dispozícii pomocný dobíjateľný alebo nedobíjateľný akumulátor, môže sa použiť. Tieto akumulátory v žiadnom prípade nesmú dodávať energiu do ostatných častí elektrického systému vozidla.

7.3.11. Špecifikácie voliteľných funkcií

7.3.11.1. Samokontrola, automatické oznamovanie poruchy

Pri aktivácii poplachového systému sa môžu prostredníctvom samokontroly (kontrola prípustnosti) zistiť a indikovať špecifické situácie, ako napr. otvorené dvere atď.

7.3.11.2. Núdzový poplach

Optický a/alebo zvukový poplach a/alebo rádiový poplach je povolený nezávisle od stavu (aktivovaný alebo deaktivovaný) a/alebo od funkcie poplachového systému. Takýto poplach musí byť spustený zvnútra vozidla a nesmie mať vplyv na stav (aktivovaný alebo deaktivovaný) poplachového systému. Musí tiež umožniť používateľovi vozidla vypnúť núdzový poplach. V prípade zvukového poplachu nesmie byť počas aktivácie obmedzený čas jeho trvania. Núdzový poplach nesmie brániť uvedeniu motora do činnosti alebo ho zastaviť.

7.4. SKÚŠOBNÉ PODMIENKY

Všetky komponenty vozidlového poplachového systému alebo poplachového systému musia byť skúšané v súlade s postupom, ktorý je opísaný v bode 6.4.

Táto požiadavka sa nevzťahuje na:

7.4.1. také komponenty, ktoré sú nainštalované a skúšané ako časti vozidla, bez ohľadu na to, či je, alebo nie je vozidlový poplachový systém/poplachový systém nainštalovaný (napr. svetlá), alebo

7.4.2. také komponenty, ktoré boli predtým skúšané ako časti vozidla a tieto skúšky je možné preukázať náležitou dokumentáciou.

7.5. POKYNY

Ku každému vozidlu musia byť priložené:

7.5.1. Návod na použitie.

7.5.2. Návod na údržbu.

7.5.3. Všeobecné varovania týkajúce sa nebezpečenstva pri akýchkoľvek zmenách systému alebo jeho doplneniach.

8. ČASŤ IV: TYPOVÉ SCHVÁLENIE IMOBILIZÉROV A TYPOVÉ SCHVÁLENIE VOZIDLA, POKIAĽ IDE O JEHO IMOBILIZÉR

8.1. DEFINÍCIE

Na účely časti IV tohto predpisu:

8.1.1. „Imobilizér“ je zariadenie poháňané svojím vlastným motorom, určené na to, aby zabránilo normálnemu odchodu vozidla (zabránenie neoprávnenému použitiu).

8.1.2. „Ovládacie zariadenie“ je zariadenie potrebné na aktiváciu a/alebo deaktiváciu imobilizéra.

8.1.3. „Indikátor stavu“ je zariadenie určené na zobrazenie stavu imobilizéra (aktivovaný/deaktivovaný, zmena z aktivovaného do deaktivovaného stavu a naopak).

8.1.4. „Aktivovaný stav imobilizéra“ je stav, v ktorom nemôže byť vozidlo normálne poháňané svojím vlastným motorom.

8.1.5. „Deaktivovaný stav imobilizéra“ je stav, v ktorom môže byť vozidlo normálne poháňané.

8.1.6. „Kľúč“ je akékoľvek zariadenie konštruované a vyrobené na zabezpečenie ovládania systému zámky, ktorý je konštruovaný a vyrobený tak, aby bol ovládaný iba týmto zariadením.

8.1.7. „Vyradenie“ je konštrukčná charakteristika, ktorá umožní zablokovať imobilizér v deaktivovanom stave.

8.1.8. „Premenlivý kód“ je elektronický kód pozostávajúci z niekoľkých prvkov, ktorých kombinácia sa náhodne mení po každom uvedení vysielacej jednotky do činnosti.

8.1.9. „Typ imobilizéra“ sú systémy, ktoré sa zásadne nelíšia v takých základných znakoch ako:

a) názov alebo značka výrobcu;

b) druh ovládacieho zariadenia;

c) spôsob činnosti na príslušnom vozidlovom systéme, resp. systémoch (ako sa uvádza v bode 8.3.1).

8.1.10. „Typ vozidla, pokiaľ ide o jeho imobilizér“ je vozidlo, ktoré sa zásadne nelíši v takých základných znakoch ako:

a) názov alebo značka výrobcu;

b) vlastnosti vozidla, ktoré zásadne ovplyvňujú funkciu imobilizéra;

c) typ a konštrukcia imobilizéra.

8.2. VŠEOBECNÉ ŠPECIFIKÁCIE

8.2.1. V súlade s týmito požiadavkami musí byť možné imobilizér aktivovať a deaktivovať.

8.2.2. Ak imobilizér môže využívať rádiový prenos, napr. na aktiváciu alebo deaktiváciu, musí spĺňať príslušné normy ETSI (pozri poznámku pod čiarou č. 1, ktorá sa vzťahuje na bod 6.2.3), napr. 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) (vrátane všetkých odporúčajúcich požiadaviek). Frekvencia a maximálny radiačný výkon rádiových prenosov pre aktiváciu a deaktiváciu imobilizéra musia spĺňať odporúčanie 70-03 (17. február 2000) CEPT/ERC (pozri poznámku pod čiarou č. 2, ktorá sa vzťahuje na bod 6.2.3), týkajúce sa použitia zariadení s krátkym rozsahom (pozri poznámku pod čiarou č. 3, ktorá sa vzťahuje na bod 6.2.3).

8.2.3. Imobilizér a jeho inštalácia musia byť vykonané tak, aby ním vybavené vozidlo naďalej spĺňalo technické požiadavky.

8.2.4. Nesmie byť možné uviesť imobilizér do aktivovaného stavu, ak je kľúčik zapaľovania v polohe chod motora, s výnimkou prípadov, keď:

a) je vozidlo vybavené alebo má byť vybavené ako ambulancia, požiarne vozidlo alebo policajné vozidlo, alebo

b) keď motor musí:

i) poháňať zariadenia tvoriace časť vozidla alebo namontované na vozidle na iné účely ako pohon vozidla alebo

ii) udržiavať elektrický výkon akumulátora vozidla na úrovni potrebnej na pohon takéhoto zariadenia alebo prístroja

a vozidlo stojí so zatiahnutou parkovacou brzdou. Keď sa uplatní táto výnimka, táto skutočnosť musí byť uvedená v bode 2 dodatku k dokumentu oznámenia (príloha 2 k tomuto predpisu).

8.2.5. Nesmie byť možné imobilizér natrvalo vyradiť.

8.2.6. Imobilizér musí byť konštruovaný a vyrobený tak, aby po nainštalovaní nemal nepriaznivý vplyv na požadovanú funkciu a bezpečnú prevádzku vozidla, a to ani v prípade poruchy.

8.2.7. Imobilizér musí byť konštruovaný a vyrobený tak, aby sa po jeho nainštalovaní na vozidlo podľa pokynov výrobcu nedal rýchlo a bez toho, že to vzbudí pozornosť, vyradiť z prevádzky alebo zničiť napr. použitím lacných nástrojov, zariadení alebo výrobkov, ktoré je možné ľahko ukryť a ktoré sú ľahko prístupné verejnosti. Zablokovanie imobilizéra výmenou hlavného komponentu alebo zostavy musí byť ťažké a časovo náročné.

8.2.8. Imobilizér musí byť konštruovaný a vyrobený tak, aby bol po jeho nainštalovaní podľa návodu výrobcu schopný počas primeranej životnosti odolávať prostrediu vo vozidle (pokiaľ ide o skúšku, pozri bod 8.4). Nainštalovaním imobilizéra nesmú byť nepriaznivo ovplyvnené najmä elektrické vlastnosti palubných obvodov (prierezy vodičov, bezpečnosť kontaktov atď.).

8.2.9. Imobilizér môže byť skombinovaný s ostatnými systémami vozidla alebo môže byť v nich zabudovaný (napr. do riadenia motora, poplachových systémov).

8.2.10. Nesmie byť možné, aby imobilizér bránil uvoľneniu bŕzd vozidla okrem prípadu imobilizéra, ktorý bráni uvoľneniu pneumaticky uvoľňovaných pružinových bŕzd ([1]) a funkciám takým spôsobom, že v normálnej prevádzke alebo pri poruche sú splnené technické požiadavky predpisu č. 13 platného v čase žiadosti o typové schválenie podľa tohto predpisu.

Splnenie tohto bodu neznamená, že imobilizér, ktorý bráni uvoľneniu pneumaticky uvoľňovaných pružinových bŕzd, nemusí spĺňať technické požiadavky stanovené v tomto predpise.

8.2.11. Imobilizér nesmie fungovať tak, aby sa použili brzdy vozidla.

8.3. OSOBITNÉ ŠPECIFIKÁCIE

8.3.1. Rozsah ochrany

8.3.1.1. Imobilizér musí byť konštruovaný tak, aby znemožnil prevádzku vozidla vlastným pohonom prinajmenšom jedným z týchto spôsobov:

8.3.1.1.1. v prípade dodatočnej montáže alebo v prípade vozidla vybaveného dieselovým motorom prerušením najmenej dvoch samostatných obvodov vozidla, ktoré sú potrebné na prevádzku vozidla vlastným pohonom (napr. spustenia motora, zapaľovania, dodávka paliva, pneumaticky uvoľnené pružinové brzdy atď.);

8.3.1.1.2. kódové rušenie najmenej jednej riadiacej jednotky potrebnej na prevádzku vozidla;

8.3.1.2. imobilizér na montáž do vozidla, ktoré je vybavené katalyzátorom, nesmie spôsobiť vstup nespáleného paliva do výfuku.

8.3.2. Prevádzková spoľahlivosť

Prevádzková spoľahlivosť musí byť dosiahnutá vhodnou konštrukciou imobilizéra, pričom sa musia zobrať do úvahy špecifické podmienky prostredia vo vozidle (pozri body 8.2.8 a 8.4).

8.3.3. Prevádzková bezpečnosť

Musí sa zabezpečiť, aby imobilizér v dôsledku ktorejkoľvek zo skúšok podľa bodu 8.4 nezmenil svoj stav (aktivovaný/deaktivovaný).

8.3.4. Aktivácia imobilizéra

8.3.4.1. Imobilizér musí byť aktivovaný bez dodatočného úkonu vodiča najmenej jedným z týchto spôsobov:

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

b) maximálne 1 minútu po vytiahnutí kľúča zo zámky zapaľovania.

8.3.4.2. Ak môže byť imobilizér uvedený do aktivovaného stavu, keď je kľúč zapaľovania v režime zapnutého motora podľa bodu 8.2.4, imobilizér sa môže aktivovať aj otvorením dverí vodiča a/alebo ho môže aktivovať autorizovaný užívateľ zámerným úkonom.

8.3.5. Deaktivácia

8.3.5.1. Deaktivácia sa musí dosiahnuť použitím jedného z týchto zariadení, alebo ich kombináciou. Sú povolené iné zariadenia s rovnocennou úrovňou bezpečnosti, ktoré poskytujú rovnocenný výkon.

8.3.5.1.1. Klávesnica pre vkladanie individuálne zvoleného kódu s možnosťou najmenej 10 000 variantov.

([1]) Ako je definované v prílohe 8 k predpisu EHK č. 13 v znení zmien a doplnení.

8.3.5.1.2. Elektrické/elektronické zariadenie, napr. diaľkové ovládanie, musí mať najmenej 50 000 variantov a obsahovať premenlivé kódy a/alebo mať minimálny čas prehliadania 10 dní, napr. maximálne 5 000 variantov za 24 hodín pre minimálne 50 000 variantov.

8.3.5.1.3. Ak sa deaktivácia môže dosiahnuť diaľkovým ovládačom, imobilizér sa musí vrátiť do aktivovaného stavu v priebehu 5 minút po deaktivácii, v prípade, že sa v štartovacom obvode neuskutočnil žiadny ďalší úkon.

8.3.6. Indikátor stavu

8.3.6.1. Na poskytovanie informácií o stave imobilizéra (aktivovaný/deaktivovaný, zmena z aktivácie na deaktiváciu a naopak) sú povolené optické zariadenia vo vnútri a mimo priestoru pre cestujúcich. Svetelná intenzita optických signálov vo vnútri priestoru pre cestujúcich nesmie prekročiť 0,5 cd.

8.3.6.2. V prípade, že je zabezpečená indikácia časovo krátkych „dynamických“ procesov, ako sú zmeny z „aktivácie“ na „deaktiváciu“ a naopak, musí sa uskutočniť opticky a v súlade s bodom 8.3.6.1. Takáto optická indikácia môže mať formu súčasného rozsvietenia smerových svetiel a/alebo svietidla, resp. svietidiel priestoru pre cestujúcich za predpokladu, že optická indikácia smerovými svetlami netrvá dlhšie ako 3 sekundy.

8.4. PREVÁDZKOVÉ PARAMETRE A SKÚŠOBNÉ PODMIENKY

8.4.1. Prevádzkové parametre

Všetky komponenty imobilizéra musia spĺňať ustanovenia bodu 6.4 tohto predpisu.

Táto požiadavka sa nevzťahuje na:

i) tie komponenty, ktoré sú nainštalované a skúšané ako časti vozidla, bez ohľadu na to, či je, alebo nie je imobilizér nainštalovaný (napr. svietidlá), alebo

ii) tie komponenty, ktoré boli predtým skúšané ako časti vozidla a tieto skúšky je možné preukázať primeranou dokumentáciou.

8.4.2. Skúšobné podmienky

Všetky skúšky musia byť vykonané postupne na jedinom imobilizére. Podľa uváženia skúšobného orgánu môžu byť použité ďalšie vzorky v prípade, že to neovplyvní výsledky skúšok.

8.4.3. Prevádzková skúška

Po dokončení všetkých ďalej uvedených skúšok sa imobilizér skúša pri normálnych skúšobných podmienkach stanovených v bode 6.4.2.1.2 tohto predpisu s cieľom skontrolovať, že naďalej funguje normálne. V prípade potreby sa môžu pred skúškou vymeniť poistky.

Všetky komponenty imobilizéra musia vyhovovať ustanoveniam v bodoch 6.4.2.2 až 6.4.2.8 a 6.4.2.12 tohto predpisu.

8.5. POKYNY

(Body 8.5.1 až 8.5.3 iba na účely dodatočnej inštalácie)

Ku každému imobilizéru sa musia priložiť:

8.5.1. Pokyny pre montáž

8.5.1.1. Zoznam vozidiel a modelov vozidiel, pre ktoré je zariadenie určené. Zoznam môže byť špecifický alebo všeobecný, napr. „všetky automobily s benzínovými motormi a s akumulátormi 12 V so záporným pólom pripojeným na kostru“.

8.5.1.2. Spôsob inštalácie, zobrazený na fotografiách a/alebo dostatočne zreteľných výkresoch.

8.5.1.3. Podrobné montážne pokyny, ktoré poskytuje dodávateľ, musia byť také, že pokiaľ ich príslušné montážne pracovisko bude v plnej miere dodržiavať, neovplyvní sa tým bezpečnosť a spoľahlivosť vozidla.

8.5.1.4. Dodávaný montážny návod musí špecifikovať požiadavky elektrického napájania imobilizéra a v prípade potreby odporučiť zvýšenie kapacity akumulátora vozidla.

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

8.5.2. Vzor prázdneho formulára osvedčenia o inštalácii je uvedený v prílohe 7.

8.5.3. Všeobecné vyhlásenie pre zákazníka, ktoré ho upozorňuje na nasledujúce body:

8.5.3.1. imobilizér by sa mal inštalovať v súlade s návodom od výrobcu;

8.5.3.2. odporúča sa výber dobrého montážneho pracoviska (je možné obrátiť sa na výrobcu imobilizéra, aby uviedol vhodné montážne pracovisko);

8.5.3.3. montážne pracovisko by malo vyplniť osvedčenie o inštalácii, ktoré sa dodáva spolu s imobilizérom.

8.5.4. Návod na použitie.

8.5.5. Návod na údržbu.

8.5.6. Všeobecné upozornenie týkajúce sa nebezpečenstva pri vykonaní akýchkoľvek zmien imobilizéra alebo jeho doplnkov; také zmeny a doplnenia by automaticky rušili osvedčenie o inštalácii, uvedené v bode 8.5.2.

9. ZMENA TYPU VOZIDLA A ROZŠÍRENIE TYPOVÉHO SCHVÁLENIA

9.1. Každá zmena typu vozidla alebo komponentu vzhľadom na tento predpis sa musí oznámiť správnemu orgánu, ktorý vozidlo alebo komponent schválil. Orgán môže potom:

9.1.1. konštatovať, že vykonané zmeny nemajú výrazný nepriaznivý vplyv a že komponent alebo vozidlo v každom prípade stále spĺňa požiadavky, alebo

9.1.2. požadovať od technickej služby zodpovednej za vykonávanie skúšok ďalší skúšobný protokol.

9.2. Potvrdenie alebo zamietnutie typového schválenia so špecifikovaním zmeny sa oznamuje zmluvným stranám dohody, ktoré uplatňujú tento predpis, postupom špecifikovaným v bode 4.3.

9.3. Príslušný orgán, ktorý vydáva rozšírenie typového schválenia, priraďuje poradové číslo každému formuláru oznámenia o takomto rozšírení.

10. POSTUPY ZHODY VÝROBY

Postupy na zabezpečenie zhody výroby musia byť v súlade s postupmi stanovenými v doplnku 2 (E/EHK/324-E/EHK/TRANS/505/Rev.2) k dohode a s týmito požiadavkami:

10.1. Vozidlá/komponenty schválené podľa tohto predpisu musia byť vyrobené tak, aby sa zhodovali so schváleným typom tým, že spĺňajú požiadavky stanovené v príslušnej časti, resp. častiach tohto predpisu.

10.2. Skúšky predpísané v príslušnej časti, resp. častiach tohto predpisu sa pri každom type vozidla alebo komponentu musia vykonať na základe štatisticky riadeného a náhodného výberu v súlade s jedným z niektorých postupov zabezpečenia kvality.

10.3. Orgán, ktorý udelil typové schválenie, môže kedykoľvek overiť metódy na kontrolu zhody, ktoré sa používajú v každom výrobnom závode. Normálna frekvencia týchto overení je raz za každé dva roky.

11. SANKCIE V PRÍPADE NEZHODY VÝROBY

11.1. Typové schválenie udelené vzhľadom na typ vozidla/komponentu podľa tohto predpisu môže byť odňaté, ak nie sú splnené požiadavky stanovené už v uvedenom bode 10.

11.2. Ak zmluvná strana dohody uplatňujúca tento predpis odníme typové schválenie, ktoré predtým udelila, bezodkladne o tom informuje ostatné strany dohody uplatňujúce tento predpis prostredníctvom formulára, ktorého vzor je uvedený v prílohe 2, časti 1, 2 a 3 podľa potreby.

12. DEFINITÍVNE ZASTAVENIE VÝROBY

Ak držiteľ schválenia úplne zastaví výrobu typu vozidla/komponentu schváleného v súlade s týmto predpisom, informuje o tom orgán, ktorý schválenie udelil. Po prijatí takéhoto oznámenia tento orgán informuje o tom ostatné zmluvné strany dohody uplatňujúce tento predpis prostredníctvom formulára, ktorého vzor je uvedený v prílohe 2, časti 1, 2 alebo 3 podľa potreby.

13. PRECHODNÉ USTANOVENIA

13.1. TYPOVÉ SCHVÁLENIE IMOBILIZÉRA

13.1.1. Po uplynutí 36 mesiacov po dátume nadobudnutia platnosti doplnku 1 k pôvodnému zneniu predpisu zmluvné strany uplatňujúce tento predpis udeľujú typové schválenia iba v prípade, ak typ komponentu alebo samostatnej technickej jednotky, ktorý má byť schválený, spĺňa požiadavky tohto predpisu, zmeneného doplnkom 1 k pôvodnému zneniu predpisu.

13.1.2. Zmluvné strany uplatňujúce tento predpis aj naďalej udeľujú schválenia tým typom komponentov alebo samostatných technických jednotiek, ktoré spĺňajú požiadavky pôvodného znenia tohto predpisu, za predpokladu, že daný komponent alebo samostatná technická jednotka je určený, resp. určená ako náhradný diel, ktorý sa má nainštalovať na vozidlá v prevádzke a nebolo by technicky možné nainštalovať komponent alebo samostatnú technickú jednotku, ktorá spĺňa požiadavky tohto predpisu, zmeneného doplnkom 1 k pôvodnému zneniu tohto predpisu.

13.2. SCHVÁLENIE TYPU VOZIDLA

Po uplynutí 36 mesiacov po dátume nadobudnutia platnosti doplnku 1 k pôvodnému zneniu predpisu, zmluvné strany uplatňujúce tento predpis udeľujú typové schválenia iba v prípade, ak typ vozidla, ktorý má byť schválený, spĺňa požiadavky tohto predpisu, zmeneného doplnkom 1 k pôvodnému zneniu predpisu.

14. NÁZVY A ADRESY TECHNICKÝCH SLUŽIEB ZODPOVEDNÝCH ZA VYKONÁVANIE SCHVAĽOVACÍCH SKÚŠOK A NÁZVY A ADRESY SPRÁVNYCH ORGÁNOV

Zmluvné strany dohody, ktoré uplatňujú tento predpis, oznamujú sekretariátu Organizácie Spojených národov názvy a adresy technických služieb zodpovedných za vykonávanie schvaľovacích skúšok a názvy a adresy správnych orgánov, ktoré udeľujú typové schválenie a ktorým sa zasielajú formuláre osvedčujúce schválenie, rozšírenie, zamietnutie alebo odňatie schválenia vydaného v iných krajinách.

PRÍLOHA 1

Časť 1

[maximálny formát: A4 (210 mm × 297 mm)]

INFORMAČNÝ DOKUMENT

podľa bodov 5, 7 a 8 predpisu č. 116, ktorý sa týka systému typového schvaľovania EHK vozidla, pokiaľ ide o zariadenia, ktoré bránia neoprávnenému použitiu

bez/vrátane poplachového systému ([1])

bez/vrátane imobilizéra ([1])

1. VŠEOBECNÉ

1.1. Značka (obchodný názov výrobcu):

1.2. Typ:

1.3. Prostriedky identifikácie typu, pokiaľ sú vyznačené na zariadení ([2]):

1.3.1. Umiestnenie takého označenia:

1.4. Kategória vozidla ([3]):

1.5. Názov a adresa výrobcu:

1.6. Umiestnenie schvaľovacej značky EHK:

1.7. Adresa, resp. adresy montážnych závodov:

2. VŠEOBECNÉ KONŠTRUKČNÉ CHARAKTERISTIKY VOZIDLA

2.1. Fotografie a/alebo výkresy reprezentatívneho vozidla:

2.2. Strana riadenia: vľavo/vpravo ([1])

3. RÔZNE

3.1. Zariadenie, ktoré bráni neoprávnenému použitiu vozidla

3.1.1. Ochranné zariadenie:

3.1.1.1. Podrobný opis typu vozidla z hľadiska usporiadania a konštrukcie ovládania alebo jednotky, na ktoré ochranné zariadenie pôsobí:

3.1.1.2. Nákresy ochranného zariadenia a jeho montáže na vozidlo:

3.1.1.3. Technický opis zariadenia:

3.1.1.4. Podrobnosti o použitej zámkovej kombinácii:

3.1.2. Imobilizér vozidla:

3.1.2.1. Prípadné typové schvaľovacie číslo:

3.1.2.2. V prípade imobilizérov, ktoré nie sú ešte schválené

3.1.2.2.1. Podrobný technický opis imobilizéra vozidla a opatrení proti neúmyselnému uvedeniu do činnosti:

3.1.2.2.2. Systém, resp. systémy, na ktoré imobilizér vozidla pôsobí:

3.1.2.2.3. Prípadne počet účinných vzájomne zameniteľných kódov:

3.1.3. Prípadný poplachový systém:

3.1.3.1. Prípadné typové schvaľovacie číslo:

([1]) Nehodiace sa prečiarknite (v prípadoch, keď sa uplatňuje viac ako jeden bod, nie je potrebné nič prečiarknuť).

([2]) Pokiaľ prostriedky označenia typu obsahujú znaky, ktoré nie sú dôležité pre opis typu vozidla, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky, ktorých sa týka tento informačný dokument, také znaky sú v dokumentácii znázornené symbolom „?“ (napr. ABC??123??).

([3]) Kategórie vozidiel sú definované v Konsolidovanej rezolúcii o konštrukcii vozidiel (R.E.3), prílohe 7 (dokument TRANS/WP.29/78/Rev.1/v znení neskorších zmien).

3.1.3.1.1. Podrobný opis typu vozidla, pokiaľ ide o usporiadanie inštalovaného vozidlového poplachového systému zobrazeného prostredníctvom fotografií a/alebo nákresov (ak je vozidlový poplachový systém už typovo schválený ako samostatná technická jednotka, je možné odkázať na opis uvedený v bode 4.2 informačného dokumentu výrobcu vozidlového poplachového systému):

3.1.3.2. V prípade poplachových systémov, ktoré nie sú ešte schválené

3.1.3.2.1. Podrobný opis poplachového systému a častí vozidla spojených s inštalovaným poplachovým systémom:

3.1.3.2.2. Zoznam hlavných komponentov, ktoré tvoria poplachový systém:

Časť 2

[maximálny formát: A4 (210 mm × 297 mm)]

INFORMAČNÝ DOKUMENT

podľa bodu 6 predpisu č. 116, ktorý sa týka typového schválenia poplachového systému EHK ako komponentu alebo ako samostatnej technickej jednotky

1. VŠEOBECNÉ

1.1. Značka (obchodný názov výrobcu):

1.2. Typ:

1.3. Prostriedky identifikácie typu, pokiaľ sú vyznačené na zariadení ([1]):

1.3.1. Umiestnenie takého označenia:

1.4. Názov a adresa výrobcu:

1.5. Umiestnenie schvaľovacej značky EHK:

1.6. Adresa, resp. adresy montážnych závodov:

2. OPIS ZARIADENIA

2.1. Podrobný opis poplachového systému a častí vozidla spojených s inštalovaným poplachovým systémom:

2.1.1. Zoznam hlavných komponentov, ktoré tvoria poplachový systém:

2.1.2. Opatrenia prijaté voči falošnému poplachu:

2.2. Rozsah ochrany, ktorý zariadenie poskytuje:

2.3. Metóda aktivácie/deaktivácie:

2.4. Prípadne počet účinných vzájomne zameniteľných kódov:

2.5. Zoznam hlavných komponentov, ktoré tvoria zariadenie, a prípadne ich referenčné značky:

3. NÁKRESY

3.1. Nákresy hlavných komponentov zariadenia (nákresy musia obsahovať priestor určený pre značku typového schválenia EHK, prípadne referenčnú značku):

4. POKYNY

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

4.2. Opis spôsobu montáže zobrazený na fotografiách a/alebo nákresoch:

4.3. Pokyny na používanie:

4.4. Prípadné pokyny na údržbu:

4.5. Zoznam bodov tohto predpisu, ktoré sa z dôvodu podmienok inštalácie vozidlového poplachového systému typovo schváleného ako samostatná poplachová jednotka, ktorá sa má inštalovať na určených miestach v určených vozidlách, neuplatňujú.

([1]) Pokiaľ prostriedky označenia typu obsahujú znaky, ktoré nie sú dôležité pre opis typu komponentu alebo samostatnej technickej jednotky, ktorých sa týka tento informačný dokument, také znaky sú v dokumentácii znázornené symbolom „?“ (napr. ABC??123??).

Časť 3

[maximálny formát: A4 (210 mm × 297 mm)]

INFORMAČNÝ DOKUMENT

podľa bodu 8 predpisu č. 116, ktorý sa týka typového schválenia systému imobilizéru EHK ako komponentu alebo ako samostatnej technickej jednotky

1. VŠEOBECNÉ

1.1. Značka (obchodný názov výrobcu):

1.2. Typ:

1.3. Prostriedky identifikácie typu, pokiaľ sú vyznačené na zariadení ([1]):

1.3.1. Umiestnenie takého označenia:

1.4. Názov a adresa výrobcu:

1.5. Umiestnenie schvaľovacej značky EHK:

1.6. Adresa, resp. adresy montážnych závodov:

2. OPIS ZARIADENIA

2.1. Podrobný technický opis imobilizéra vozidla a opatrení proti neúmyselnému uvedeniu do činnosti:

2.2. Systém, resp. systémy, na ktoré imobilizér vozidla pôsobí:

2.3. Metóda aktivácie/deaktivácie:

2.4. Prípadne počet účinných vzájomne zameniteľných kódov:

2.5. Zoznam hlavných komponentov, ktoré tvoria zariadenie, a prípadne ich referenčné značky:

3. NÁKRESY

3.1. Nákresy hlavných komponentov zariadenia (nákresy musia obsahovať priestor určený pre značku typového schválenia EHK):

4. POKYNY

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

4.2. Opis spôsobu montáže zobrazený na fotografiách a/alebo nákresoch:

4.3. Pokyny na používanie:

4.4. Prípadné pokyny na údržbu:

([1]) Pokiaľ prostriedky označenia typu obsahujú znaky, ktoré nie sú dôležité pre opis typu komponentu alebo samostatnej technickej jednotky, ktorých sa týka tento informačný dokument, také znaky sú v dokumentácii znázornené symbolom „?“ (napr. ABC??123??).

PRÍLOHA 2

Časť 1

OZNÁMENIE

[maximálny formát: A4 (210 × 297 mm)]



Vydal: Názov orgánu:

.....

.....

.....

týkajúce sa (2): UDELENIA TYPOVÉHO SCHVÁLENIA
ROZŠÍRENIA TYPOVÉHO SCHVÁLENIA
ZAMIETNUTIA TYPOVÉHO SCHVÁLENIA
ODŇATIA TYPOVÉHO SCHVÁLENIA
DEFINITÍVNEHO ZASTAVENIA VÝROBY

typu vozidla, pokiaľ ide o jeho zariadenia, ktoré bránia neoprávnenému použitiu podľa predpisu č. 116
bez/vrátane poplachového systému (2)
bez/vrátane imobilizéra (2)

Schválenie č. ..... Rozšírenie č. .....

Dôvody rozšírenia: .....

ODDIEL I

1. VŠEOBECNÉ

1.1. Značka (obchodný názov výrobcu): .....

1.2. Typ: .....

1.3. Prostriedky identifikácie typu, ak sú vyznačené na vozidle/komponente/samostatnej technickej jednotke (2)(3): .

1.3.1. Umiestnenie takého označenia: .....

1.4. Kategória vozidla (4): .....

1.5. Názov a adresa výrobcu: .....

1.6. Umiestnenie schvaľovacej značky EHK: .....

1.7. Adresa, resp. adresy montážnych závodov: .....

ODDIEL II

1. Doplnkové informácie (v prípade potreby) (pozri dodatok): .....

2. Technická služba zodpovedná za vykonávanie skúšok: .....

3. Dátum vydania skúšobného protokolu: .....

4. Číslo skúšobného protokolu: .....

5. Poznámky (pokiaľ sú) (pozri dodatok): .....

6. Miesto: .....

7. Dátum: .....

8. Podpis: .....

9. Prikladá sa číslo informačnej zložky uloženej u schvaľovacieho orgánu, ktorá sa môže na požiadanie poskytnúť.

(1) Rozlišovacie číslo štátu, ktorý udelil/rozšíril/zamietol/odňal typové schválenie (pozri schvaľovacie ustanovenia v tomto predpise).
(2) Nehodiace sa prečiarknite (v prípadoch, keď sa uplatňuje viac ako jeden bod, nie je potrebné nič prečiarknuť).
(3) Pokiaľ prostriedky označenia typu obsahujú znaky, ktoré nie sú dôležité pre opis typu vozidla, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky, ktorých sa týka tento informačný dokument, také znaky sú v dokumentácii znázornené symbolom „?“ (napr. ABC??123??).
(4) Kategórie vozidiel sú definované v Konsolidovanej rezolúcii o konštrukcii vozidiel (R.E.3), prílohe 7 (dokument TRANS/WP.29/78/Rev.1/v znení neskorších zmien).

Dodatok

k osvedčeniu typového schválenia EHK č. …

týkajúci sa typového schválenia vozidla s ohľadom na predpis č. 116

1. Doplnkové informácie:

1.1. Stručný opis zariadenia, resp. zariadení, ktoré bránia neoprávnenému použitiu, a častí vozidla, na ktoré pôsobia:

1.2. Stručný opis imobilizéra:

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

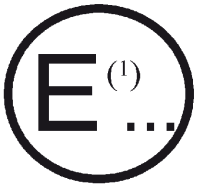
2. Poznámky:

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

Časť 2

OZNÁMENIE

[maximálny formát: A4 (210 × 297 mm)]



Vydal: Názov orgánu:

.....

.....

.....

týkajúce sa (2): UDELENIA TYPOVÉHO SCHVÁLENIA
ROZŠÍRENIA TYPOVÉHO SCHVÁLENIA
ZAMIETNUTIA TYPOVÉHO SCHVÁLENIA
ODŇATIA TYPOVÉHO SCHVÁLENIA
DEFINITÍVNEHO ZASTAVENIA VÝROBY

typu poplachového systému ako komponentu alebo ako samostatnej technickej jednotky podľa predpisu č. 116

Schválenie č. ..... Rozšírenie č. .....

Dôvody rozšírenia: .....

ODDIEL I

1. VŠEOBECNÉ

1.1. Značka (obchodný názov výrobcu): .....

1.2. Typ: .....

1.3. Prostriedky identifikácie typu, pokiaľ sú vyznačené na zariadení (3): .....

1.3.1. Umiestnenie takého označenia: .....

1.4. Názov a adresa výrobcu: .....

1.5. Umiestnenie schvaľovacej značky EHK: .....

1.6. Adresa, resp. adresy montážnych závodov: .....

ODDIEL II

1. Doplnkové informácie (v prípade potreby) (pozri dodatok): .....

2. Technická služba zodpovedná za vykonávanie skúšok: .....

3. Dátum vydania skúšobného protokolu: .....

4. Číslo skúšobného protokolu: .....

5. Poznámky (pokiaľ sú) (pozri dodatok): .....

6. Miesto: .....

7. Dátum: .....

8. Podpis: .....

9. Prikladá sa číslo informačnej zložky uloženej u schvaľovacieho orgánu, ktorá sa môže na požiadanie poskytnúť.

(1) Rozlišovacie číslo štátu, ktorý udelil/rozšíril/zamietol/odňal typové schválenie (pozri schvaľovacie ustanovenia v tomto predpise).
(2) Nehodiace sa prečiarknite (v prípadoch, keď sa v uplatňuje viac ako jeden bod, nie je potrebné prečiarknuť nič).
(3) Pokiaľ prostriedky označenia typu obsahujú znaky, ktoré nie sú dôležité pre opis typu komponentu alebo samostatnej technickej jednotky, ktorých sa týka tento informačný dokument, také znaky sú v dokumentácii znázornené symbolom „?“ (napr. ABC??123??).

Dodatok

k osvedčeniu typového schválenia EHK č. …

týkajúci sa typového schválenia poplachového systému vozidla s ohľadom na predpis č. 116

1. Doplnkové informácie:

1.1. Stručný opis poplachového systému, ak je, vrátane menovitého napájacieho napätia ([1]):

1.2. Zoznam vozidiel, na ktorých sa má poplachový systém montovať:

1.3. Typy vozidiel, na ktorom bol poplachový systém skúšaný:

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

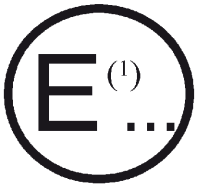
2. Poznámky:

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

Časť 3

OZNÁMENIE

[maximálny formát: A4 (210 × 297 mm)]



Vydal: Názov orgánu:

.....

.....

.....

týkajúce sa (2): UDELENIA TYPOVÉHO SCHVÁLENIA
ROZŠÍRENIA TYPOVÉHO SCHVÁLENIA
ZAMIETNUTIA TYPOVÉHO SCHVÁLENIA
ODŇATIA TYPOVÉHO SCHVÁLENIA
DEFINITÍVNEHO ZASTAVENIA VÝROBY

typu systému imobilizéra ako komponentu alebo ako samostatnej technickej jednotky podľa predpisu č. 116

Schválenie č. ..... Rozšírenie č. .....

Dôvody rozšírenia: .....

ODDIEL I

1. VŠEOBECNÉ

Značka (obchodný názov výrobcu): .....

Typ: .....

Prostriedky identifikácie typu, pokiaľ sú vyznačené na zariadení (3): .....

Umiestnenie takého označenia: .....

Názov a adresa výrobcu: .....

Umiestnenie schvaľovacej značky EHK: .....

Adresa, resp. adresy montážnych závodov: .....

ODDIEL II

1. Doplnkové informácie (v prípade potreby) (pozri dodatok): .....
2. Technická služba zodpovedná za vykonávanie skúšok: .....
3. Dátum vydania skúšobného protokolu: .....
4. Číslo skúšobného protokolu: .....
5. Prípadné poznámky (pozri dodatok): .....
6. Miesto: .....
7. Dátum: .....
8. Podpis: .....
9. Prikladá sa číslo informačnej zložky uloženej u schvaľovacieho orgánu, ktorá sa môže na požiadanie poskytnúť.

(1) Rozlišovacie číslo štátu, ktorý udelil/rozšíril/zamietol/odňal typové schválenie (pozri schvaľovacie ustanovenia v tomto predpise).
(2) Nehodiace sa prečiarknite (v prípadoch, keď sa uplatňuje viac ako jeden bod, nie je potrebné prečiarknuť nič).
(3) Pokiaľ prostriedky označenia typu obsahujú znaky, ktoré nie sú dôležité pre opis typu komponentu alebo samostatnej technickej jednotky, ktorých sa týka tento informačný dokument, také znaky sú v dokumentácii znázornené symbolom „?“ (napr. ABC??123??).

Dodatok

k osvedčeniu typového schválenia EHK č. …

týkajúci sa typového schválenia imobilizéru s ohľadom na predpis č. 116

1. Doplnkové informácie:

1.1. Stručný opis imobilizéra:

1.2. Zoznam vozidiel, na ktorých má byť imobilizér namontovaný:

1.3. Typy vozidla, na ktorých bol imobilizér skúšaný:

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

2. Poznámky:

PRÍLOHA 3

USPORIADANIE SCHVAĽOVACÍCH ZNAČIEK

VZOR A

(pozri bod 4.4 tohto predpisu)

Obrázok 1

(pozri bod 4.4.3.4 tohto predpisu)

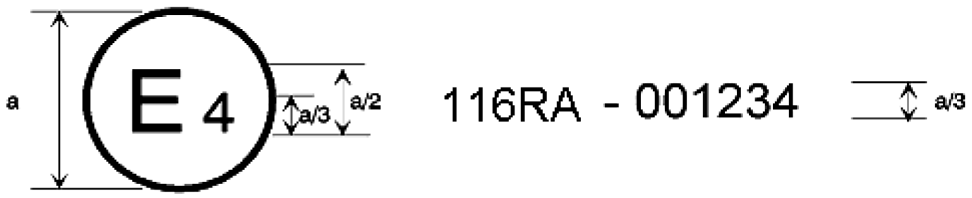


a = 8 mm min.

Schvaľovacia značka zobrazená na obrázku 1 a pripevnená na vozidle uvádza, že príslušný typ bol schválený v Holandsku (E4) podľa časti I predpisu č. 116 pod schvaľovacím číslom 001234. Prvé dve číslice (00) schvaľovacieho čísla udávajú, že typové schválenie bolo udelené v súlade s požiadavkami predpisu č. 116 v jeho pôvodnom znení.

Obrázok 2

(pozri bod 4.4.3.1 tohto predpisu)

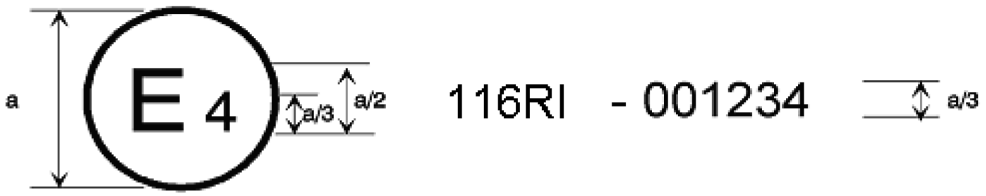


a = 8 mm min.

Schvaľovacia značka zobrazená na obrázku 2 a pripevnená na vozidlovom poplachovom systéme uvádza, že príslušný typ bol schválený v Holandsku (E4) podľa časti II predpisu č. 116 pod schvaľovacím číslom 001234. Prvé dve číslice (00) schvaľovacieho čísla udávajú, že typové schválenie bolo udelené v súlade s požiadavkami predpisu č. 116 v jeho pôvodnom znení.

Obrázok 3

(pozri bod 4.4.3.2 tohto predpisu)



a = 8 mm min.

Schvaľovacia značka zobrazená na obrázku 3 a pripevnená na imobilizére uvádza, že príslušný typ bol schválený v Holandsku (E4) podľa časti IV predpisu č. 116 pod schvaľovacím číslom 001234. Prvé dve číslice (00) schvaľovacieho čísla udávajú, že typové schválenie bolo udelené v súlade s požiadavkami predpisu č. 116 v jeho pôvodnom znení.

Obrázok 4

(pozri bod 4.4.3.5 tohto predpisu)



a = 8 mm min.

Schvaľovacia značka zobrazená na obrázku 4 a pripevnená na vozidle uvádza, že príslušný typ bol schválený v Holandsku (E4) podľa časti III predpisu č. 116 pod schvaľovacím číslom 001234. Prvé dve číslice (00) schvaľovacieho čísla udávajú, že typové schválenie bolo udelené v súlade s požiadavkami predpisu č. 116 v jeho pôvodnom znení.

Obrázok 5

(pozri bod 4.4.3.6 tohto predpisu)



a = 8 mm min.

Schvaľovacia značka zobrazená na obrázku 5 a pripevnená na vozidle uvádza, že príslušný typ bol schválený v Holandsku (E4) podľa častí I a IV predpisu č. 116 pod schvaľovacím číslom 001234. Prvé dve číslice (00) schvaľovacieho čísla udávajú, že typové schválenie bolo udelené v súlade s požiadavkami predpisu č. 116 v jeho pôvodnom znení.

Obrázok 6

(pozri bod 4.4.3.7 tohto predpisu)



a = 8 mm min.

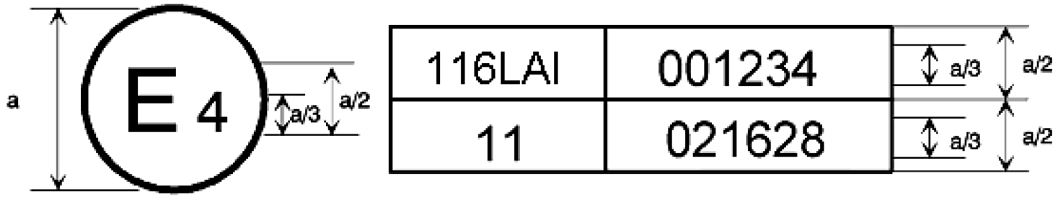
Schvaľovacia značka zobrazená na obrázku 6 a pripevnená na vozidle uvádza, že príslušný typ bol schválený v Holandsku (E4) podľa častí I, II a IV predpisu č. 116 pod schvaľovacím číslom 001234. Prvé dve číslice (00) schvaľovacieho čísla udávajú, že typové schválenie bolo udelené v súlade s požiadavkami predpisu č. 116 v jeho pôvodnom znení.

VZOR B

(pozri bod 4.5 tohto predpisu)

Obrázok 7

(príklad)



a = 8 mm min.

Zobrazená schvaľovacia značka pripevnená na vozidle uvádza, že príslušný typ bol schválený v Holandsku (E4) podľa častí I, II a IV predpisu č. 116 a podľa predpisu č. 11. Prvé dve číslice schvaľovacieho čísla udávajú, že k dátumom, ku ktorým boli tieto schválenia udelené, bol predpis č. 116 v jeho pôvodnom znení a predpis č. 11 zahŕňal sériu zmien 02.

PRÍLOHA 4

Časť 1

POSTUP SKÚŠKY OPOTREBOVANIA ZARIADENÍ, KTORÉ BRÁNIA NEOPRÁVNENÉMU POUŽITIU, PÔSOBIACICH NA RIADENIE

1. Skúšobné vybavenie

Skúšobné vybavenie pozostáva:

1.1. zo skúšobného zariadenia vhodného na namontovanie vzorky riadenia spolu so zariadením, ktoré bráni neoprávnenému použitiu, ako je definované v bode 5.1.2 tohto predpisu;

1.2. z prostriedkov na aktiváciu a deaktiváciu zariadenia, ktoré bráni neoprávnenému použitiu, čo musí zahŕňať použitie kľúča;

1.3. z prostriedkov na otáčanie hriadeľa volantu voči zariadeniu, ktoré bráni neoprávnenému použitiu.

2. Skúšobná metóda

2.1. Vzorka riadenia spolu so zariadením, ktoré bráni neoprávnenému použitiu, je pripevnená ku skúšobnému zariadeniu uvedenému v bode 1.1.

2.2. Jeden cyklus skúšobného postupu musí pozostávať z týchto činností:

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

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

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

2.2.4. Deaktivované. Zariadenie, ktoré bráni neoprávnenému použitiu, sa musí deaktivovať normálnymi prostriedkami po tom, čo bol krútiaci moment znížený až na nulu kvôli odpojeniu.

2.2.5. ([1]) Návrat. Hriadeľ volantu riadenia sa musí otočiť do polohy, ktorá bráni zapojeniu zariadenia, ktoré bráni neoprávnenému použitiu.

2.2.6. Obrátená rotácia. Postupy opísané v bodoch 2.2.2, 2.2.3, 2.2.4 a 2.2.5 sa opakujú, ale v opačnom smere otáčania hriadeľa volantu.

2.2.7. Časový interval medzi dvoma po sebe nasledujúcimi zapnutiami zariadenia musí byť aspoň 10 sekúnd.

2.3. Počet cyklov sa pri skúške opotrebovania musí zopakovať toľkokrát, koľkokrát je uvedený v bode 5.3.1.3 tohto predpisu.

Časť 2

SKÚŠOBNÝ POSTUP PRE ZARIADENIA, KTORÉ BRÁNIA NEOPRÁVNENÉMU POUŽITIU, PÔSOBIACE NA RIADENIE POUŽITÍM ZARIADENIA OBMEDZUJÚCEHO KRÚTIACI MOMENT

1. Skúšobné vybavenie

Skúšobné vybavenie pozostáva:

1.1. zo skúšobného zariadenia vhodného na pripevnenie príslušných častí riadiaceho systému alebo ak sa skúška vykonáva na kompletnom vozidle, zdvíhacieho zariadenia schopného zdvihnúť všetky riadené kolesá od zeme a

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

2. Opis skúšobného postupu

2.1. Ak sa skúška vykonáva na kompletnom vozidle, musí sa vykonať so všetkými riadenými kolesami vozidla zdvihnutými nad zemou/od zeme.

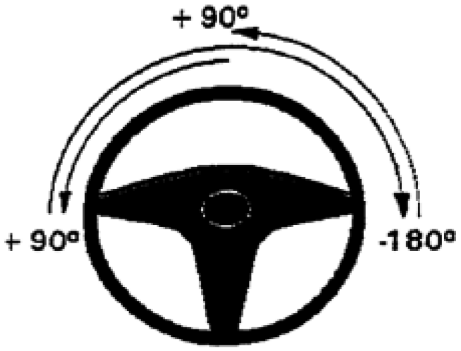
([1]) Ak zariadenie, ktoré bráni neoprávnenému použitiu, umožňuje v akejkoľvek polohe zamknúť riadenie, vynechajú sa postupy opísané v bodoch 2.2.3 a 2.2.5.

2.2. Zámka riadenia sa musí uzamknúť tak, aby bolo riadenie zablokované.

2.3. Na ovládanie riadenia sa krútiacim momentom musí pôsobiť tak, aby sa otáčalo.

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

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



2.5. Cyklus trvá 20 s ± 2 s.

2.6. Musí sa vykonať päť skúšobných cyklov.

2.7. Počas každého skúšobného cyklu musí byť minimálna zaznamenaná hodnota krútiaceho momentu vyššia ako hodnota uvedená v bode 5.3.1.4.2 tohto predpisu.

PRÍLOHA 5

(Vyhradená)

PRÍLOHA 6

VZOR OSVEDČENIA O ZHODE

Podpísaný .....
(priezvisko a meno)

potvrdzujem, že ďalej uvedený vozidlový poplachový systém/imobilizér [1]:

Značka: .....

Typ: .....

je v úplnej zhode s typom schváleným

v: ..... dňa: .....
(miesto schválenia) *(dátum)*

ako je opísané vo formulári oznámenia so schválením č. .....

Identifikácia hlavného komponentu, resp. komponentov:

Komponent: ..... Označenie: .....

Vydané v: ..... dňa: .....

Presná adresa a pečiatka výrobcu: .....

Podpis: ..... (uveďte funkciu)

---

[1] Nehodiace sa prečiarknite.

PRÍLOHA 7

VZOR OSVEDČENIA O INŠTALÁCII

Podpísaný .....
kvalifikovaný pracovník, potvrdzujem, že ďalej uvedený vozidlový poplachový systém/imobilizér [1] som nainštaloval v súlade s návodom na inštaláciu dodaným výrobcom systému.

Opis vozidla

Značka: .....

Typ: .....

Sériové číslo: .....

Registračné číslo: .....

Opis vozidlového poplachového systému/alebo imobilizéra [1]

Značka: .....

Typ: .....

Schvaľovacie číslo: .....

Vydané v: ..... dňa: .....

Presná adresa a pečiatka montážneho pracoviska: .....

.....

.....

Podpis: ..... (uveďte funkciu)

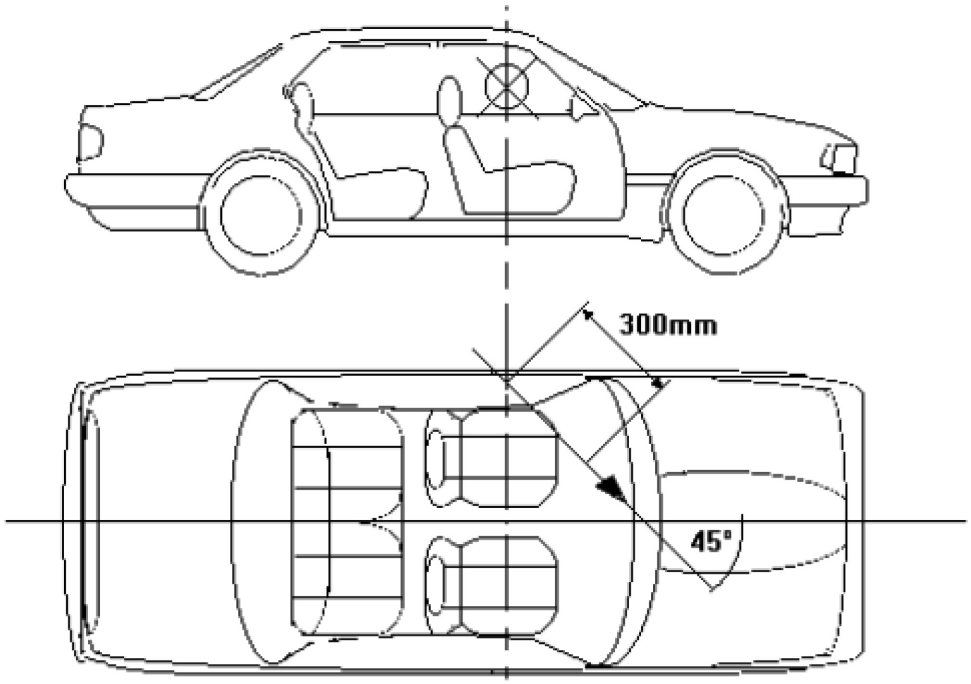
---

[1] Nehodiace sa prečiarknite.

PRÍLOHA 8

Body 6.4.2.11 a 7.4

SKÚŠKA SYSTÉMOV NA OCHRANU PRIESTORU PRE CESTUJÚCICH



PRÍLOHA 9

ELEKTROMAGNETICKÁ KOMPATIBILITA

Poznámka: Skúšanie elektromagnetickej kompatibility sa v závislosti od skúšobného vybavenia realizuje podľa bodu 1 alebo 2.

1. **Metóda ISO**

Odolnosť voči rušeniu z prívodných vedení

V prípade prívodných vedení, ako aj ďalších spojení vozidlového poplachového systému/poplachového systému, ktoré môžu byť v prevádzke pripojené k prívodným vedeniam, sa použijú skúšobné impulzy typu 1, 2a/2b, 3a, 3b, 4 a 5a/5b podľa medzinárodnej normy ISO 7637-2:2004.

Pokiaľ ide o pulz typu 5, pulz typu 5b sa použije na vozidlá, ktoré majú alternátor s vnútorne obmedzujúcou diódou, a pulz typu 5a na iné prípady.

Pokiaľ ide o pulz typu 2, pulz typu 2a sa použije vždy a pulz typu 2b by sa mohol použiť, ak sa na tom dohodne výrobca vozidla a technické služby schvaľovania.

So súhlasom technickej služby sa skúšobný pulz typu 5a/5b nemusí uplatňovať za týchto okolností:

a) Typové schválenie vozidlového poplachového systému, ktorý sa má typovo schváliť ako samostatná technická jednotka a ktorý je určený na montáž do vozidla (vozidiel), ktoré nemajú žiadne alternátory

V tomto prípade výrobca vozidlového poplašného systému musí:

i) uviesť v bode 4.5 informačného dokumentu (príloha 1 časť 2), že požiadavka tohto bodu sa neuplatnila na vozidlový poplachový systém (v súlade s bodom 7 tohto predpisu);

ii) uviesť v bode 4.1 informačného dokumentu zoznam vozidiel, do ktorých sa má montovať vozidlový poplachový systém, ako aj príslušné podmienky inštalácie v bode 4.2.

b) Typové schválenie vozidla, pokiaľ ide o poplachový systém určený na montáž do vozidla (vozidiel) bez alternátorov

V tomto prípade musí výrobca vozidla v bode 3.1.3.1.1 informačného dokumentu (príloha 1 časť 1) uviesť, že požiadavka tohto bodu sa neuplatňuje na poplachový systém z dôvodu povahy podmienok inštalácie.

c) Typové schválenie vozidla, pokiaľ ide o inštaláciu vozidlového poplachového systému, ktorý je typovo schválený ako samostatná technická jednotka a ktorý je určený na montáž do vozidla (vozidiel), ktoré nemajú žiadne alternátory

V tomto prípade musí výrobca vozidla v bode 3.1.3.1.1 informačného dokumentu (príloha 1 časť 1) uviesť, že požiadavka tohto bodu sa neuplatňuje na inštaláciu vozidlového poplachového systému, ak sú splnené príslušné podmienky inštalácie.

Táto požiadavka sa neuplatňuje v prípadoch, keď informácie vyžadované podľa bodu 3.1.3.1.1 prílohy 1 časti 1 už boli predložené na účely schválenia samostatnej technickej jednotky.

Vozidlový poplachový systém/poplachový systém v deaktivovanom stave a aktivovanom stave

Používajú sa skúšobné impulzy 1 až 5. Požadovaný funkčný stav pre všetky používané skúšobné impulzy je uvedený v tabuľke 1.

Tabuľka 1

Náročnosť/funkčný stav (pre prívodné vedenia)

Skúšobný impulz č.	Skúšobná úroveň	Funkčný stav
1	III	C
2a	III	B
2b	III	C

Skúšobný impulz č.	Skúšobná úroveň	Funkčný stav
3a	III	A
3b	III	A
4	III	B
5a/5b	III	A

Odolnosť voči rušeniu vyvolanému signálnymi vedeniami

Prívody, ktoré nie sú pripojené na prívodné vedenia (napr. špeciálne signálne vedenia), sa musia skúšať podľa medzinárodnej normy ISO 7637-3:1995 (a korig. 1). Požadovaný funkčný stav pre všetky aplikované skúšobné impulzy je uvedený v tabuľke 2.

Tabuľka 2

Skúšobná úroveň/funkčný stav (pre signálne vedenia)

Skúšobný impulz č.	Skúšobná úroveň	Funkčný stav
3a	III	C
3b	III	A

Odolnosť voči vyžarovanému vysokofrekvenčnému rušeniu

Skúšanie odolnosti vozidlového poplachového systému/poplachového systému vo vozidle sa môže vykonať podľa ustanovení predpisu č. 10, série zmien 02 a skúšobných metód opísaných v prílohe 6 pre vozidlá a v prílohe 9 pre samostatné technické jednotky.

Elektrické rušenie elektrostatickými výbojmi

Odolnosť voči tomuto rušeniu sa skúša podľa technickej správy ISO/TR 10605-1993.

So súhlasom technickej služby sa táto požiadavka nemusí uplatňovať za týchto okolností:

a) Typové schválenie vozidlového poplachového systému, ktorý sa má typovo schváliť ako samostatná technická jednotka

V tomto prípade výrobca vozidlového poplachového systému musí:

i) uviesť v bode 4.5 informačného dokumentu (príloha 1 časť 2), že požiadavka tohto bodu sa neuplatnila na vozidlový poplachový systém (v súlade s bodom 7 tohto predpisu);

ii) uviesť v bode 4.1 informačného dokumentu zoznam vozidiel, do ktorých sa má montovať vozidlový poplachový systém, ako aj príslušné podmienky inštalácie v bode 4.2.

b) Typové schválenie vozidla, pokiaľ ide o poplachový systém

V tomto prípade musí výrobca v bode 3.1.3.1.1 informačného dokumentu (príloha 1 časť 1) uviesť, že požiadavka tohto bodu sa neuplatňuje na poplachový systém z dôvodu povahy podmienok inštalácie, čo výrobca vozidla musí preukázať prostredníctvom predložených súvisiacich dokumentov.

c) Typové schválenie vozidla, pokiaľ ide o inštaláciu vozidlového poplachového systému, ktorý je schválený ako typ samostatnej technickej jednotky

V tomto prípade musí výrobca vozidla v bode 3.1.3.1.1 informačného dokumentu (príloha 1 časť 1) uviesť, že požiadavka tohto bodu sa neuplatňuje na inštaláciu vozidlového poplachového systému, ak sú splnené príslušné podmienky inštalácie.

Táto požiadavka sa neuplatňuje v prípadoch, keď informácie vyžadované podľa bodu 3.1.3.1.1 prílohy 1 časti 1 už boli predložené na účely schválenia samostatnej technickej jednotky.

Vyžarované žiarenie

Skúšky sa vykonávajú podľa predpisu č. 10, ustanovení série zmien 02 a podľa skúšobných metód opísaných v prílohách 4 a 5 pre vozidlá a v prílohách 7 a 8 pre samostatné technické jednotky.

2. **Metóda IEC**

Elektromagnetické pole

Vozidlový poplachový systém/poplachový systém sa musí podrobiť základnej skúške. Musí sa podrobiť skúške v elektromagnetickom poli opísanej v publikácii IEC 839-1-3-1998, skúška A-13 vo frekvenčnom rozsahu od 20 do 1 000 MHz a pre úroveň intenzity poľa 30 V/m.

Okrem toho sa vozidlový poplachový systém/poplachový systém musí podrobiť skúške elektrického prechodu a zapojenia opísanej v medzinárodnej norme ISO 7637, častiach 1:1990, 2:1990 a 3:1995, podľa potreby.

Elektrické rušenie elektrostatickými výbojmi

Vozidlový poplachový systém/poplachový systém sa musí podrobiť základnej skúške. Musí sa podrobiť skúške odolnosti voči elektrostatickým výbojom opísanej buď v EN 61000-4-2, alebo ISO/TR 10605-1993, podľa výberu výrobcu.

Vyžarované žiarenie

Vozidlový poplachový systém/poplachový systém sa musí podrobiť skúškam na rádiové odrušenie podľa skúšok stanovených v predpise č. 10, sérii zmien 02 a podľa skúšobných metód opísaných v prílohách 4 a 5 pre vozidlá a v prílohách 7 a 8 pre samostatnú technickú jednotku.

PRÍLOHA 10

ŠPECIFIKÁCIE SPÍNAČOV OVLÁDANÝCH MECHANICKÝM KĽÚČOM

1. Vložka kľúčového spínača nesmie vyčnievať viac ako 1 mm z krytu a vyčnievajúca časť musí byť kužeľovitá.

2. Spojenie medzi jadrom vložky a jej puzdrom musí byť schopné odolávať ťažnej sile 600 N a krútiacemu momentu 25 Nm.

3. Kľúčový spínač musí byť zabezpečený krytom vložky proti odvŕtaniu.

4. Profil kľúča musí mať najmenej 1 000 účinných permutácií.

5. Kľúčový spínač nesmie byť uvedený do prevádzky kľúčom, ktorý sa odlišuje len jednou permutáciou od zodpovedajúceho kľúča kľúčového spínača.

6. Otvor pre vonkajší kľúč musí byť chránený uzáverom alebo inak proti prenikaniu nečistôt a/alebo vody.