II

(Nem jogalkotási aktusok)

NEMZETKÖZI MEGÁLLAPODÁSOKKAL LÉTREHOZOTT SZERVEK ÁLTAL ELFOGADOTT JOGI AKTUSOK

A nemzetközi közjog értelmében jogi hatállyal kizárólag az ENSZ-EGB eredeti szövegei rendelkeznek. Ennek az előírásnak a státusa és hatálybalépésének időpontja az ENSZ-EGB TRANS/WP.29/343 sz. státusdokumentumának legutóbbi változatában ellenőrizhető a következő weboldalon:
http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html

Az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottságának (ENSZ-EGB) 116. számú előírása – Egységes rendelkezések a gépjárművek jogosulatlan használat elleni védeleméről

Tartalmaz minden olyan szöveget, amely az alábbi időpontig érvényes volt:

Az előírás eredeti változatának 3. kiegészítése – hatálybalépés dátuma: 2011. június 23.

TARTALOMJEGYZÉK

ELŐÍRÁS

1. Alkalmazási kör

2. Fogalommeghatározások: Általános fogalmak

3. Jóváhagyási kérelem

4. Jóváhagyás

5. I. RÉSZ: M1 ÉS N1 KATEGÓRIÁJÚ JÁRMŰVEK JÓVÁHAGYÁSA A JOGOSULATLAN HASZNÁLAT ELLENI VÉDELMÜKRE SZOLGÁLÓ KÉSZÜLÉKEK TEKINTETÉBEN

5.1. Fogalommeghatározások

5.2. Általános követelmények

5.3. Részletes követelmények

5.4. A jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló elektromechanikus és elektronikus berendezések

6. II. RÉSZ: JÁRMŰ-RIASZTÓRENDSZEREK JÓVÁHAGYÁSA

6.1. Fogalommeghatározások

6.2. Általános követelmények

6.3. Részletes követelmények

6.4. Működési jellemzők és vizsgálati feltételek

6.5. Útmutatók

7. III. RÉSZ: JÁRMŰVEK JÓVÁHAGYÁSA RIASZTÓRENDSZERÜK TEKINTETÉBEN

7.1. Fogalommeghatározások

7.2. Általános követelmények

7.3. Részletes követelmények

7.4. Vizsgálati feltételek

7.5. Útmutatók

8. IV. RÉSZ: INDÍTÁSGÁTLÓK JÓVÁHAGYÁSA ÉS JÁRMŰVEK JÓVÁHAGYÁSA INDÍTÁSGÁTLÓJUK TEKINTETÉBEN

8.1. Fogalommeghatározások

8.2. Általános követelmények

8.3. Részletes követelmények

8.4. Működési jellemzők és vizsgálati feltételek

8.5. Útmutatók

9. A típus módosítása és a jóváhagyás kiterjesztése

10. A gyártás megfelelőségének ellenőrzésére szolgáló eljárások

11. Szankciók nem megfelelő gyártás esetén

12. A gyártás végleges leállítása

13. Átmeneti rendelkezések

14. A jóváhagyási vizsgálat elvégzéséért felelős műszaki szolgálatok és a jóváhagyó hatóságok neve és címe

MELLÉKLETEK

1. melléklet – Adatközlő lap:

1. rész: a 116. számú előírás járműtípusnak a jogosulatlan használat elleni védelmére szolgáló készülékek tekintetében történő EGB-típusjóváhagyásáról szóló 5., 7., illetve 8. szakaszának megfelelően

2. rész: a 116. számú előírás riasztórendszer EGB-alkatrész-típusjóváhagyásáról szóló 6. szakaszának megfelelően

3. rész: a 116. számú előírás indításgátló rendszer EGB-alkatrésztípus-jóváhagyásáról szóló 8. szakaszának megfelelően

2. melléklet – Értesítés jóváhagyás megadásáról, kiterjesztéséről, elutasításáról, visszavonásáról vagy a gyártás végleges leállításáról:

1. rész: járműtípusra vonatkozóan, a jogosulatlan használat megakadályozására szolgáló berendezések tekintetében, a 116. számú előírás szerint

2. rész: riasztórendszerre, mint alkatrésztípusra vonatkozóan, a 116. sz. előírás szerint

3. rész: indításgátlóra, mint alkatrésztípusra vonatkozóan, a 116. sz. előírás szerint

3. melléklet – A jóváhagyási jelek elrendezése

4. melléklet – 1. rész: A kormányszerkezetre ható, jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezések kopásvizsgálati eljárása

2. rész: A kormányszerkezetre ható, jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezések forgatónyomaték-korlátozó berendezés segítségével végzett vizsgálati eljárása

5. melléklet – (Fenntartva)

6. melléklet – Megfelelőségi tanúsítvány mintája

7. melléklet – Beépítési nyilatkozat mintája

8. melléklet – Az utastér védelmére szolgáló rendszerek vizsgálata

9. melléklet – Elektromágneses összeférhetőség

10. melléklet – Mechanikus kulcsos kapcsolókra vonatkozó előírások

1. ALKALMAZÁSI KÖR

Ez az előírás a következőkre vonatkozik:

1.1. I. RÉSZ – M1 és N1 kategóriájú járművek ([1]) jóváhagyása a jogosulatlan használat elleni védelmükre szolgáló készülékek tekintetében.

1.2. II. RÉSZ – M1 kategóriájú és legfeljebb 2 tonna megengedett össztömegű N1 kategóriájú járművekbe beépítendő jármű-riasztórendszerek jóváhagyása ([1]).

1.3. III. RÉSZ – M1 kategóriájú és legfeljebb 2 tonna megengedett össztömegű N1 kategóriájú járművek riasztórendszerük tekintetében történő jóváhagyása ([2]).

1.4. IV. RÉSZ – Indításgátlók, valamint M1 kategóriájú és legfeljebb 2 tonna megengedett össztömegű N1 kategóriájú járművek indításgátlójuk tekintetében történő jóváhagyása ([2]) ([1]).

1.5. Az I. részben meghatározott berendezések beépíthetők más kategóriájú járművekbe is, de minden ilyen beépített berendezésnek meg kell felelnie ezen előírás összes vonatkozó rendelkezésének.

1.6. A III. és IV. részben meghatározott berendezések beépíthetők más kategóriájú, illetve 2 tonnát meghaladó megengedett össztömegű N1 kategóriájú járművekbe is, de minden ilyen beépített berendezésnek meg kell felelnie ezen előírás összes vonatkozó rendelkezésének.

1.7. A gyártó kérésére a szerződő felek az I–IV. rész értelmében jóváhagyhatnak más kategóriájú járműveket, valamint ilyen járművekbe történő beépítésre szánt készülékeket is.

1.8. Ezen előírás hatálybalépésekor a szerződő feleknek közölniük kell, hogy az előírás mely részeit szándékoznak területükön kötelezővé tenni az egyes járműkategóriák esetében ([3]).

2. FOGALOMMEGHATÁROZÁSOK: ÁLTALÁNOS FOGALMAK

2.1. „Alkatrész”: ezen előírás hatálya alá tartozó, valamely jármű részét képező olyan berendezés, amelynek típusát a járműtől függetlenül jóvá lehet hagyni, amennyiben ezen előírás erről kifejezetten rendelkezik.

2.2. „Önálló műszaki egység”: ezen előírás hatálya alá tartozó, valamely jármű részét képező olyan berendezés, amelynek típusát függetlenül is jóvá lehet hagyni, de csak egy vagy több meghatározott járműtípussal összefüggésben, amennyiben ezen előírás erről kifejezetten rendelkezik.

([1]) A Motoros járművekre vonatkozó egységesített állásfoglalás (R.E.3) (dokumentum: a módosított TRANS/WP.29/78/Rev. 1) 7. mellékletének meghatározása szerint.

([2]) Csak 12 V-os villamos rendszerrel rendelkező járművek.

([3]) Ajánlott, hogy a szerződő felek az M1 kategóriájú járművek jóváhagyására az I–IV. részt alkalmazzák, az N1 kategóriájú járművek jóváhagyására viszont csak az I. részt, úgy, hogy a többi követelmény pedig választható marad. A II., III. és IV. részt abban az esetben kell alkalmazni, ha az említett berendezést az 1.3–1.5. szakaszban szereplő járműkategóriákba építik be.

2.3. „Gyártó”: az a személy vagy szervezet, aki, illetve amely a jóváhagyó hatósággal szemben a típus-jóváhagyási eljárás valamennyi szempontjának teljesüléséért és a gyártás megfelelőségének biztosításáért felel. E személynek vagy szervezetnek nem kell feltétlenül közvetlenül közreműködnie a jóváhagyási eljárás tárgyát képező jármű, rendszer, alkatrész vagy önálló műszaki egység gyártásának valamennyi fázisában.

3. JÓVÁHAGYÁSI KÉRELEM

3.1. A jármű- vagy alkatrésztípus ezen előírás tekintetében történő jóváhagyására vonatkozó kérelmet a gyártó nyújtja be.

3.2. Mellékelni kell hozzá az 1. melléklet – értelemszerűen – 1., 2. vagy 3. részében található mintának megfelelően kiállított adatközlő lapot, amely leírja a jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezés és/vagy a jármű-riasztórendszer és/vagy az indításgátló műszaki jellemzőit, valamint a beépítési módszer(ek)et minden olyan járműgyártmányra és -típusra vonatkozóan, amelybe tervezik a jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezés és/vagy a jármű-riasztórendszer és/vagy az indításgátló beépítését.

3.3. A jóváhagyásra benyújtott típus(oka)t reprezentáló járműve(ke)t/alkatrész(eke)t át kell adni a jóváhagyási vizsgálat elvégzéséért felelős műszaki szolgálatnak.

4. JÓVÁHAGYÁS

4.1. Ha az ezen előírás szerint jóváhagyásra benyújtott típus megfelel az előírás vonatkozó részeiben foglalt követelményeknek, akkor a típust jóvá kell hagyni.

4.2. Minden jóváhagyott típushoz jóváhagyási számot kell rendelni. Ennek első két számjegye a jóváhagyás időpontjában hatályos, az előírást [lényeges] műszaki tartalommal legutóbb módosító módosítássorozat száma (jelenleg a változatlan eredeti előírás esetében 00). Ugyanazon szerződő fél nem rendelheti ugyanazt a számot a jármű vagy alkatrész ezen előírás szerinti több típusához.

4.3. Az ezen előírás szerinti típusjóváhagyásról vagy a típusjóváhagyás kiterjesztéséről értesíteni kell a megállapodásban részes és ezen előírást alkalmazó szerződő feleket az ezen előírás 2. melléklete – értelemszerűen – 1., 2. vagy 3. részének megfelelő nyomtatványon.

4.4. Minden olyan járművön vagy alkatrészen, amely megfelel egy ezen előírás szerint jóváhagyott jármű- vagy alkatrésztípusnak, a jóváhagyási értesítésben megadott, könnyen hozzáférhető helyen jól látható módon fel kell tüntetni egy nemzetközi jóváhagyási jelet, amely a következőkből áll:

4.4.1. egy kör, benne az „E” betűjel és a jóváhagyó ország egyedi azonosító száma ([1]), továbbá

4.4.2. ezen előírás száma, amelyet az „R” betűjel, egy kötőjel és a jóváhagyási szám követ a 4.4.1. szakaszban előírt kör jobb oldalán; valamint

([1]) 1 – Németország, 2 – Franciaország, 3 – Olaszország, 4 – Hollandia, 5 – Svédország, 6 – Belgium, 7 – Magyarország, 8 – Cseh Köztársaság, 9 – Spanyolország, 10 – Szerbia és Montenegró, 11 – Egyesült Királyság, 12 – Ausztria, 13 – Luxemburg, 14 – Svájc, 15 (szabad), 16 – Norvégia, 17 – Finnország, 18 – Dánia, 19 – Románia, 20 – Lengyelország, 21 – Portugália, 22 – Orosz Föderáció, 23 – Görögország, 24 – Írország, 25 – Horvátország, 26 – Szlovénia, 27 – Szlovákia, 28 – Belarusz, 29 – Észtország, 30 (szabad), 31 – Bosznia és Hercegovina, 32 – Lettország, 33 (szabad), 34 – Bulgária, 35 (szabad), 36 – Litvánia, 37 – Törökország, 38 (szabad), 39 – Azerbajdzsán, 40 – Macedónia Volt Jugoszláv Köztársaság, 41 (szabad), 42 – Európai Közösség (a jóváhagyást a tagállamok adják meg saját EGB-típusjóváhagyási jelüket használva), 43 – Japán, 44 (szabad), 45 – Ausztrália, 46 – Ukrajna, 47 – Dél-Afrika, 48 – Új-Zéland, 49 – Ciprus, 50 – Málta és 51 – Koreai Köztársaság. A további számokat további országoknak jelölik ki, időrendi sorrendben aszerint, hogy a kerekes járművekre és az azokba szerelhető, illetve az azokon használható berendezésekre és tartozékokra vonatkozó egységes műszaki előírások elfogadásáról, valamint az ezen előírások alapján kibocsátott jóváhagyások kölcsönös elismerésének feltételeiről szóló megállapodást mikor ratifikálják, vagy ahhoz mikor csatlakoznak, és az így kijelölt számokat az Egyesült Nemzetek Főtitkára közli a megállapodásban részes szerződő felekkel.

4.4.3. egy kiegészítő jel:

4.4.3.1. riasztórendszer esetében az „A” betűjel (II. rész);

4.4.3.2. indításgátló esetében az „I” betűjel (IV. rész);

4.4.3.3. riasztórendszer és indításgátló kombinációja esetében az „AI” betűjel;

4.4.3.4. járműnek a jogosulatlan használat elleni védelmére szolgáló készülékek (I. rész) tekintetében történő jóváhagyása esetében az „L” betűjel;

4.4.3.5. járműnek a riasztórendszerrel kombinált, jogosulatlan használat elleni védelmére szolgáló készülékek (I. rész) tekintetében történő jóváhagyása esetében az „LA” betűjel;

4.4.3.6. járműnek az indításgátlóval kombinált, jogosulatlan használat elleni védelmére szolgáló készülékek (I. rész) tekintetében történő jóváhagyása esetében az „LI” betűjel;

4.4.3.7. járműnek a riasztórendszerrel és indításgátlóval kombinált, jogosulatlan használat elleni védelmére szolgáló készülékek (I. rész) tekintetében történő jóváhagyása esetében az „LAI” betűjel.

4.5. Ha a típus megfelel a megállapodáshoz mellékelt egy vagy több további előírás szerint abban az országban jóváhagyott típusnak, amely ezen előírás alapján megadta a jóváhagyást, akkor a 4.4.1. szakaszban előírt jelet nem szükséges megismételni; ilyen esetben az előírás és a jóváhagyás számát, valamint az összes olyan előírás kiegészítő jelét, amelyek szerint a jóváhagyást megadták ugyanabban az országban, amely ezen előírás szerint is megadta a jóváhagyást, a 4.4.1. szakaszban előírt jel jobb oldalán egymás alatt kell feltüntetni.

4.6. A jóváhagyási jelnek jól olvashatónak és eltávolíthatatlannak kell lennie.

4.7. Jármű esetében a jóváhagyási jelet a gyártó által a járműre erősített adattáblán vagy annak közelében kell elhelyezni.

4.8. Riasztórendszerként, indításgátlóként vagy a kettő kombinációjaként külön jóváhagyott alkatrész esetében a gyártónak a jóváhagyási jelet a készülék fő elemére (elemeire) kell erősítenie.

4.9. Ezen előírás 3. mellékletében példák találhatók a jóváhagyási jelek elrendezésére.

4.10. A fenti 4.4. szakaszban leírt jóváhagyási jel alternatívájaként megfelelőségi tanúsítványt kell kiállítani minden értékesítésre szánt jármű-riasztórendszerhez és indításgátlóhoz.

Ha a jármű-riasztórendszer és/vagy indításgátló gyártója ezen előírás szerint jóváhagyott jelöletlen jármű-riasztórendszert és/vagy indításgátlót szállít egy járműgyártónak, hogy az azt eredeti termékként beépítse egy járműmodellbe vagy egy járműmodell-sorozatba, akkor a jármű-riasztórendszer és/vagy indításgátló gyártójának annyi példányt kell a megfelelőségi tanúsítványból a jármű gyártójának rendelkezésre bocsátania, hogy az elegendő legyen a jármű ezen előírás – értelemszerűen – III. és/vagy IV. részének megfelelő jóváhagyása megszerzéséhez.

Ha a jármű-riasztórendszer vagy indításgátló külön alkatrészekből áll, fő alkatrészét (alkatrészeit) azonosító jellel meg kell jelölni, a megfelelőségi tanúsítványban pedig ezeket az azonosító jeleket fel kell sorolni.

A megfelelőségi tanúsítvány mintája ezen előírás 6. mellékletében látható.

5. I. RÉSZ: M1 ÉS N1 KATEGÓRIÁJÚ JÁRMŰVEK JÓVÁHAGYÁSA A JOGOSULATLAN HASZNÁLAT ELLENI VÉDELMÜKRE SZOLGÁLÓ KÉSZÜLÉKEK TEKINTETÉBEN

5.1. FOGALOMMEGHATÁROZÁSOK

Ezen előírás I. részének alkalmazásában:

5.1.1. „járműtípus": olyan járművek, amelyek nem különböznek egymástól olyan lényeges jellemzők tekintetében, mint:

5.1.1.1. a gyártó típusmeghatározása;

5.1.1.2. a jármű azon alkatrészének vagy alkatrészeinek elrendezése és kialakítása, amelyekre a jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezés hatását kifejti;

5.1.1.3. a jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezés típusa;

5.1.2. „jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezés": a jármű motorjának vagy más fő energiaforrásának szokásos, de jogosulatlan bekapcsolását megakadályozó, és legalább egy másik olyan rendszerrel együttesen alkalmazott rendszer, amely:

a) reteszeli a kormányszerkezetet; vagy

b) reteszeli az erőátviteli rendszert; vagy

c) reteszeli a sebességváltóművet; vagy

d) reteszeli a fékeket.

A fékeket reteszelő rendszer esetében a berendezés kikapcsolása nem engedheti ki automatikusan, a járművezető szándéka ellenére, a fékeket;

5.1.3. „kormányszerkezet": a kormánykerék, a kormányoszlop és az ahhoz tartozó burkolat, a kormányrúd, a kormánymű és minden egyéb olyan alkatrész, amely közvetlenül befolyásolja a jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezés működését;

5.1.4. „kombináció": zárrendszer speciálisan kifejlesztett és kialakított változatainak egyike, amellyel, és csak azzal, az adott zárrendszert a megfelelő módon működtetni lehet;

5.1.5. „kulcs": olyan eszköz, amelyet úgy terveztek és gyártottak, hogy az ehhez tervezett és gyártott zárrendszer csak ezzel az eszközzel működjön;

5.1.6. „ugrókód": több elemből álló elektronikus kód; az elemek kombinációja a távadó minden egyes működése után véletlenszerűen megváltozik.

5.2. ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK

5.2.1. A jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezést úgy kell megtervezni, hogy azt üzemen kívül kelljen helyezni ahhoz, hogy:

5.2.1.1. a motort a szokásos módon el lehessen indítani; és

5.2.1.2. a járművet saját energiaforrásának segítségével kormányozni, vezetni vagy előremenetben mozgatni lehessen;

5.2.1.3. az 5.2.1. szakaszban leírt művelet történhet az 5.2.1.1. és az 5.2.1.2. szakaszban leírt műveletekkel egy időben vagy azokat megelőzően.

5.2.2. Az 5.2.1. szakasz szerinti követelményeknek egyetlen kulcs alkalmazásával kell eleget tenni.

5.2.3. Az 5.3.1.5. szakaszban foglalt eset kivételével zárba helyezett kulccsal működő rendszerből a kulcsot ne lehessen eltávolítani, mielőtt az 5.2.1. szakaszban említett berendezés működésbe nem lép, vagy működésre kész állapotba nem kerül.

5.2.4. A fenti 5.2.1. szakaszban említett, a jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezést és azokat a járműalkatrészeket, amelyekre ez a berendezés hatását kifejti, úgy kell megtervezni, hogy azokat ne lehessen gyorsan és figyelemfelkeltés nélkül, például olcsó, könnyen elrejthető, széles körben hozzáférhető szerszámokkal, berendezésekkel vagy szerkezetekkel kinyitni, hatástalanítani vagy megsemmisíteni.

5.2.5. A jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezést az eredeti berendezés részeként (pl. a jármű gyártója által az első kiskereskedelmi eladást megelőzően beépített berendezésként) kell a járműbe beépíteni. Beépítésének oly módon kell történnie, hogy azt lezárt állapotában a házának eltávolítása után is csak speciális szerszámokkal lehessen eltávolítani. Ha a jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezést csavarok eltávolításával mégis lehetséges hatástalanítani, ezeket a csavarokat – hacsak nem eltávolíthatatlanok – a lezárt védőberendezés részeinek el kell takarniuk.

5.2.6. A mechanikus zárrendszereknek legalább 1 000 különféle kulcskombinációt kell biztosítaniuk, vagy ha az 1 000-nél kevesebb, az évente gyártott járművek összesített számának megfelelő számú kombinációt kell lehetővé tenniük. Azonos típusú járművek esetén az egyes kombinációk előfordulásának gyakorisága közelítőleg 1:1 000 legyen.

5.2.7. Az elektromos/elektronikus zárrendszereknek, például távirányításnál, legalább 50 000 variációval kell rendelkezniük, továbbá ugrókódot kell alkalmazniuk és/vagy a végigkérdezésüknek legalább 10 napot kell igényelnie, hogy például legkevesebb 50 000 variáció esetén 24 óra alatt legfeljebb 5 000 variációt lehessen kipróbálni.

5.2.8. A jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezés jellegét illetően az 5.2.6. vagy az 5.2.7. szakasz alkalmazandó.

5.2.9. A kulcson és a záron ne legyen látható kód.

5.2.10. A zárat úgy kell megtervezni, kialakítani és beépíteni, hogy a reteszelt állásban lévő zárhengert 2,45 Nm-nél kisebb forgatónyomatékkal a zárba illő kulcson kívül semmilyen kulccsal ne lehessen elfordítani, valamint

5.2.10.1. tűreteszes zárhengereknél legfeljebb két azonos, ugyanabban az irányban működő reteszt lehet közvetlenül egymás mellé helyezni, és egy zárban a reteszeknek legfeljebb 60 %-a lehet egyforma;

5.2.10.2. korongreteszes zárhengereknél legfeljebb két azonos, ugyanabban az irányban működő reteszt lehet közvetlenül egymás mellé helyezni, és egy zárban a reteszeknek legfeljebb 50 %-a lehet egyforma.

5.2.11. A jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezésnek olyannak kell lennie, hogy az kizárja a motor üzeme közben fellépő véletlenszerű működési hiba minden kockázatát, különösen a biztonságot veszélyeztető blokkolás esetén.

5.2.11.1. A jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezést csak úgy lehessen bekapcsolni, ha a vezető először leállítja a motort, majd elvégez egy olyan műveletet, amely nem lehet a motorleállítási művelet része, vagy pedig úgy, hogy álló járműben, behúzott rögzítőfék mellett, vagy pedig legfeljebb 4 km/h sebességgel mozgó járműben a vezető leállítja a motort.

5.2.11.2. A jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezések esetében, amennyiben a kulcs eltávolítása hozza működésbe a berendezést, akkor a berendezés működésbe hozatalához a kulcs elmozdulásának legalább 2 mm-nek kell lennie, vagy a kulcs véletlenszerű eltávolítását vagy részleges kihúzását megakadályozó berendezést kell beépíteni.

5.2.11.3. Az 5.2.10., az 5.2.10.1. vagy az 5.2.10.2. és az 5.2.11.2. szakasz csak a mechanikus kulccsal működő berendezésekre vonatkozik.

5.2.12. Rásegítés csak a jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezés reteszelő és/vagy reteszelésoldó műveletének az elindításához alkalmazható. A berendezésnek minden olyan arra alkalmas eszközzel működési helyzetben tarthatónak kell lennie, amelyhez nincs szükség áramellátásra.

5.2.13. A szokásos eszközökkel ne legyen lehetséges a jármű hajtóerejének aktiválása, amíg a jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezést nem hatástalanítják.

5.2.14. Jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló olyan berendezés, amely a jármű fékberendezésének kioldását akadályozza meg, csak akkor megengedett, ha a fékpofák rögzítése fékező állásukban kizárólag mechanikusan történik. Ebben az esetben az 5.2.13. szakasz nem alkalmazandó.

5.2.15. Ha a jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezés a vezető figyelmeztetésére szolgáló funkcióval rendelkezik, annak működésbe kell lépnie, amikor a vezető kinyitja a vezetőoldali ajtót, kivéve, ha a vezető bekapcsolta a berendezést és eltávolította a kulcsot.

5.3. RÉSZLETES KÖVETELMÉNYEK

Az 5.2. szakaszban leírt általános követelményeken kívül a jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezésnek meg kell felelnie az alábbiakban előírt részletes feltételeknek:

5.3.1. A kormányszerkezetre ható, jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezések

5.3.1.1. A kormányszerkezetre ható, jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezésnek a kormányszerkezetet működésképtelenné kell tennie. A motor beindítása előtt a kormány rendes működését vissza kell állítani.

5.3.1.2. Amikor a jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezést aktiválják, a berendezés működése ne legyen megakadályozható.

5.3.1.3. A jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezésnek az után is eleget kell tennie az 5.2.11., az 5.3.1.1., az 5.3.1.2. és az 5.3.1.4. szakasz követelményeinek, hogy elvégezték rajta az ezen előírás 4. mellékletének 1. részében meghatározott kopásvizsgálat során a 2 500 zárás/nyitás ciklust.

5.3.1.4. A jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezésnek aktivált állapotban eleget kell tennie az alábbi feltételek egyikének:

5.3.1.4.1. Megfelelően erősnek kell lennie ahhoz, hogy a kormánymechanizmus biztonságot veszélyeztető károsodása nélkül ellenálljon a kormánytengely körül statikus körülmények között mindkét irányban kifejtett 300 Nm értékű forgatónyomatéknak.

5.3.1.4.2. Olyan maradó alakváltozásra vagy megcsúszásra tervezett mechanizmussal kell rendelkeznie, amely biztosítja, hogy a rendszer legalább 100 Nm nagyságú, folyamatosan vagy időszakosan kifejtett forgatónyomatéknak ellenálljon. A reteszelőrendszernek az ezen előírás 4. mellékletének 2. részében meghatározott vizsgálat után is ellen kell állnia a fenti forgatónyomatéknak.

5.3.1.4.3. Olyan mechanizmussal kell rendelkeznie, amelyet úgy terveztek, hogy a kormánykereket szabadon engedje forogni a lezárt kormánytengelyen. A lezáró mechanizmusnak elég erősnek kell lennie ahhoz, hogy ellenálljon a kormánytengely körül statikus körülmények között mindkét irányban kifejtett 200 Nm értékű forgatónyomatéknak.

5.3.1.5. Ha a jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezés úgy van kialakítva, hogy a kulcs nem csak olyan állásban távolítható el, amelyben a kormányzás nem működik, azt úgy kell megtervezni, hogy ne lehessen véletlen mozdulattal elérni az adott állást, és eltávolítani a kulcsot.

5.3.1.6. Ha egy alkatrész úgy hibásodik meg, hogy az 5.3.1.4.1., az 5.3.1.4.2. és az 5.3.1.4.3. szakaszoknak a forgatónyomatékra vonatkozó követelményei nem alkalmazhatók könnyen, a kormányrendszer azonban lezárva marad, a rendszer eleget tesz a követelményeknek.

5.3.2. Az erőátviteli rendszerre vagy a fékekre ható, jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezések

5.3.2.1. Az erőátviteli rendszerre ható, jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezésnek meg kell akadályoznia a jármű hajtókerekeinek forgását.

5.3.2.2. A fékekre ható, jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezésnek legalább egy tengely mindkét oldalán legalább egy kereket fékeznie kell.

5.3.2.3. Amikor a jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezést aktiválják, a berendezés működése ne legyen megakadályozható.

5.3.2.4. Amikor a kulcs a jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezés zárában van, ne lehessen az erőátviteli rendszert vagy a fékeket véletlenül lezárni még akkor sem, ha a motor beindítását megakadályozó berendezés működik vagy azt aktiválták. Ez nem alkalmazandó olyan esetekben, amikor az ezen előírás 5.3.2. szakaszának követelményeit más célra is használt berendezések elégítik ki, és a fenti feltételek mellett ehhez a másik funkcióhoz (pl. elektromos rögzítőfék) van szükség reteszelésre.

5.3.2.5. A jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezést úgy kell megtervezni és kivitelezni, hogy 2 500 zárás/nyitás ciklus eredményeként bekövetkezett bizonyos kopás után is teljesen hatékony maradjon. A fékekre ható védőberendezés esetén ez a berendezés minden egyes – akár mechanikus, akár elektromos – részegységére vonatkozik.

5.3.2.6. Ha a jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezés úgy van kialakítva, hogy a kulcs nem csak olyan állásban vehető ki, amelyben az erőátviteli rendszer vagy a fékek reteszelt állapotában vannak, azt úgy kell megtervezni, hogy ne lehessen véletlen mozdulattal elérni az adott állást és eltávolítani a kulcsot.

5.3.2.7. Az erőátviteli rendszerre ható védőberendezés alkalmazása esetén a berendezésnek elég erősnek kell lennie ahhoz, hogy a biztonságot veszélyeztető károsodás nélkül ellenálljon az erőátviteli rendszerre rendszerint kifejtett legnagyobb forgatónyomatéknál 50 %-kal nagyobb, álló helyzetben mindkét irányban kifejtett forgatónyomatéknak. A vizsgálat keretében alkalmazott forgatónyomaték meghatározása során nem a legnagyobb motor-forgatónyomatékot, hanem a tengelykapcsoló vagy az automata sebességváltó által átvihető legnagyobb forgatónyomatékot kell figyelembe venni.

5.3.2.8. A fékekre ható védőberendezéssel felszerelt jármű esetében a berendezésnek 20 százalékos emelkedőn vagy lejtőn is álló helyzetben kell tudnia tartani a megterhelt járművet.

5.3.2.9. A fékekre ható védőberendezéssel felszerelt jármű esetében még meghibásodás esetén sem értelmezhető úgy, hogy ezen előírás bármilyen mértékű felmentést adna a 13. sz. vagy a 13-H. sz. előírás követelményei alól.

5.3.3. A sebességváltóműre ható, jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezések

5.3.3.1. A sebességváltóműre ható, jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezésnek alkalmasnak kell lennie minden sebességváltási művelet megakadályozására.

5.3.3.2. Kézi sebességváltó esetén a sebességváltókart csak hátramenetben szabad tudni lezárni, ezenkívül megengedett az üres állásban történő lezárás is.

5.3.3.3. A „parkoló” állással rendelkező automata sebességváltók esetén azokat csak parkoló állásban szabad tudni lezárni; ezenkívül megengedett az üres állásban és/vagy hátramenetben történő lezárás is.

5.3.3.4. A parkoló állással nem rendelkező automata sebességváltók esetén azokat csak az alábbi állásokban szabad tudni lezárni: üres állás és/vagy hátramenet.

5.3.3.5. A jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezést úgy kell megtervezni és kivitelezni, hogy 2 500 zárás/nyitás ciklus eredményeként bekövetkezett bizonyos kopás után is teljesen hatékony maradjon.

5.4. A JOGOSULATLAN HASZNÁLAT ELLENI VÉDELEMRE SZOLGÁLÓ ELEKTROMECHANIKUS ÉS ELEKTRONIKUS BERENDEZÉSEK

A jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló elektromechanikus és elektronikus berendezések beépítése esetén azoknak értelemszerűen meg kell felelniük a fenti 5.2. és 5.3. és az alábbi 8.4. szakaszban foglalt követelményeknek.

Amennyiben a berendezés olyan technológiát alkalmaz, amelynek következtében az 5., a 6. és a 8.4. szakasz nem alkalmazandó, ellenőrizni kell, hogy figyelmet fordítottak-e a jármű biztonságának megőrzésére. Ezen berendezések működése magában kell, hogy foglaljon olyan biztonsági berendezéseket, amelyekkel megelőzhető minden véletlenszerű lezárás vagy működési hiba, amely veszélyeztetné a jármű biztonságát.

6. II. RÉSZ: JÁRMŰ-RIASZTÓRENDSZEREK JÓVÁHAGYÁSA

6.1. FOGALOMMEGHATÁROZÁSOK

Ezen előírás II. részének alkalmazásában:

6.1.2. „jármű-riasztórendszer”: olyan rendszer, amelyet egy vagy több járműtípusba való beépítésre terveztek, hogy jelezze a járműbe való behatolást vagy a jármű állapotába történő beavatkozást; az ilyen rendszerek további védelmet nyújthatnak a jármű jogosulatlan használatának megakadályozására;

6.1.3. „érzékelő”: olyan berendezés, amely a járműbe való behatolás vagy a jármű állapotába való beavatkozás által okozott változást érzékeli;

6.1.4. „jelzőkészülék”: olyan készülék, amely jelzi, hogy behatoltak a járműbe vagy más beavatkozás történt;

6.1.5. „vezérlőegység”: olyan készülék, amely a jármű-riasztórendszer bekapcsolásához, kikapcsolásához vagy kipróbálásához, illetve a jelzőkészülékek felé riasztásjel küldéséhez szükséges;

6.1.6. „bekapcsolva”: a jármű-riasztórendszernek az az állapota, amikor riasztásjelet tud adni a jelzőkészülékeknek;

6.1.7. „kikapcsolva”: a jármű-riasztórendszernek az az állapota, amikor nem tud riasztásjelet adni a jelzőkészülékeknek;

6.1.8. „kulcs”: olyan eszköz, amelyet arra terveztek és gyártottak, hogy egy olyan zárrendszert lehessen vele működtetni, amelyet úgy terveztek és gyártottak, hogy csak ez az eszköz működtethesse;

6.1.9. „jármű-riasztórendszer típusa”: olyan rendszerek, amelyek nem különböznek egymástól jelentősen olyan lényeges jellemzők tekintetében, mint:

a) a gyártó márkaneve vagy védjegye;

b) az érzékelő fajtája;

c) a jelzőkészülék fajtája;

d) a vezérlőegység fajtája;

6.1.10. „jármű-riasztórendszer jóváhagyása”: jármű-riasztórendszer egy típusának jóváhagyása az alábbi 6.2., 6.3. és 6.4. szakasz előírásai tekintetében;

6.1.11. „indításgátló”: olyan szerkezet, amely meggátolja a jármű saját motorjával történő elindítását;

6.1.12. „pánikriasztó”: olyan berendezés, amely lehetővé teszi, hogy a használó a járműbe beépített riasztóval vészhelyzetben segítséget hívjon.

6.2. ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK

6.2.1. A járműbe való behatolás vagy a jármű állapotába történő beavatkozás esetén a jármű-riasztórendszernek figyelmeztető jelzést kell adnia. A figyelmeztető jelzésnek hangjelzésnek kell lennie, és azon felül lehet még fényjelzés, rádiós riasztás vagy ezek kombinációja is.

6.2.2. A jármű-riasztórendszert úgy kell megtervezni, kialakítani és beépíteni, hogy beépítése után a jármű továbbra is megfeleljen a vonatkozó műszaki előírásoknak, különösen az elektromágneses összeférhetőség szempontjából.

6.2.3. Ha a jármű-riasztórendszer rádióhullámokkal is működhet, például a riasztórendszer bekapcsolása, kikapcsolása vagy a riasztás továbbítása céljából, akkor meg kell felelnie a vonatkozó ETSI-szabványoknak ([1]) is, például 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) és EN 301 489-3 V1.2.1. (2000-08) (beleértve a tájékoztatási kötelezettséget is). A riasztórendszer bekapcsolásához és kikapcsolásához használt rádióhullámok frekvenciájának és legnagyobb sugárzási teljesítményének meg kell felelnie a CEPT/ERC ([2]) 70-03 ajánlásában (2000. február 17.) a rövid hatósugarú készülékekre előírt követelményeknek ([3]).

6.2.4. A jármű-riasztórendszernek a járműbe történő beépítése nem befolyásolhatja a jármű működési jellemzőit (a riasztórendszer kikapcsolt állapotában) vagy biztonságos működését.

6.2.5. A jármű-riasztórendszer és alkatrészei nem kapcsolódhatnak be véletlenül, különösen a motor működése közben.

6.2.6. A jármű-riasztórendszer meghibásodása vagy áramellátásának kiesése nem befolyásolhatja a jármű biztonságos működését.

6.2.7. A jármű-riasztórendszert, annak alkatrészeit és az általa ellenőrzött részeket úgy kell megtervezni, gyártani és beépíteni, hogy a lehető legnagyobb mértékben kizárják azt, hogy ezeket gyorsan és figyelemfelkeltés nélkül működésképtelenné vagy tönkre lehessen tenni, például olcsó, könnyen elrejthető, széles körben hozzáférhető szerszámokkal, készülékekkel vagy utánzatokkal.

6.2.8. A jármű-riasztórendszer bekapcsolási és kikapcsolási módját úgy kell megtervezni, hogy ne érvénytelenítse a fenti I. rész rendelkezéseit. Az ezen előírás I. részének hatálya alá eső alkatrészekhez való elektromos csatlakoztatások megengedhetők.

6.2.9. A rendszert úgy kell kialakítani, hogy a figyelmeztető jelzés valamely áramkörének zárlata azon az áramkörön kívül, ahol a zárlat keletkezett, semmilyen szempontból ne okozza a riasztórendszer működésképtelenségét.

([1]) ETSI: European Telecommunications Standards Institute (Európai Távközlési Szabványügyi Intézet). Ha ezen előírás hatálybalépésekor nincsenek ilyen szabványok, akkor a megfelelő nemzeti szabványokat kell alkalmazni.

([2]) CEPT: Conference of European Posts and Communications (Európai Postai és Távközlési Igazgatások Konferenciája). ERC: European Radiocommunications Committee (Európai Rádió-távközlési Bizottság).

([3]) A szerződő felek megtilthatják adott frekvenciák, illetve teljesítmények használatát, és engedélyezhetik más frekvenciák, illetve teljesítmények használatát.

6.2.10. A jármű-riasztórendszer magában foglalhat olyan indításgátlót, amely megfelel az ezen előírás IV. részében foglalt követelményeknek.

6.3. RÉSZLETES KÖVETELMÉNYEK

6.3.1. A védelem mértéke

6.3.1.1. Különleges követelmények

A jármű-riasztórendszernek legalább a jármű bármelyik ajtajának, a motorháztetőnek és a csomagtartónak a kinyitását észlelnie és jeleznie kell. A fényforrások, például az utastér világításának meghibásodása vagy kikapcsolása nem akadályozhatja a védelem működését.

Megengedhetők további hatékony érzékelők tájékoztatás céljából vagy például a következők megjelenítésére:

i. a járműbe történő behatolás, például utastér-ellenőrzés, ablaküveg-ellenőrzés, üvegfelület betörése; vagy

ii. járműlopási kísérlet, például dőlésérzékelő,

figyelembe véve a szükségtelen riasztás (= téves riasztás, lásd az alábbi 6.3.1.2. szakaszt) megakadályozását szolgáló intézkedéseket.

Ha ezek a kiegészítő érzékelők riasztásjelet adnak még a behatolás után is (például üvegfelület betörése miatt) vagy külső hatásra (például szél), akkor a fent említett érzékelők valamelyikével működésbe hozott riasztásjel legfeljebb tízszer kapcsolódhat be a jármű-riasztórendszer egy működési periódusa alatt.

Ilyenkor a működési periódust a rendszer jogosult kikapcsolásának kell korlátoznia, amelyre a jármű használójának beavatkozásával kerül sor.

A kiegészítő érzékelők egyes fajtáinak – például az (ultrahangos, infravörös) utastér-ellenőrzésnek vagy a dőlésérzékelőnek stb. – szándékosan hatástalaníthatónak kell lenniük. Az ilyen hatástalanítást minden alkalommal a jármű-riasztórendszer bekapcsolása előtt külön szándékos művelettel kell elvégezni. Ki kell zárni, hogy az érzékelők a riasztórendszer bekapcsolt állapotában hatástalaníthatók legyenek.

6.3.1.2. Téves riasztás elleni védelem

6.3.1.2.1. Megfelelő megoldásokkal, például:

i. a gépjárművek sajátos viszonyaihoz alkalmazkodó mechanikai kialakítással és az elektromos áramkörök megtervezésével;

ii. a riasztórendszerre és alkatrészeire vonatkozó működési és vezérlési elvek kiválasztásával és alkalmazásával,

biztosítani kell, hogy a jármű-riasztórendszer sem bekapcsolt, sem kikapcsolt állapotban ne adjon szükségtelenül riasztási hangjelzést olyan esetekben, mint:

a) a jármű megütése: a 6.4.2.13. szakaszban leírt vizsgálat;

b) elektromágneses összeférhetőség: a 6.4.2.12. szakaszban leírt vizsgálat;

c) az akkumulátor feszültségének csökkenése folyamatos kisülés miatt: a 6.4.2.14. szakaszban leírt vizsgálat;

d) az utastér-ellenőrzéstől származó téves riasztás: a 6.4.2.15. szakaszban leírt vizsgálat.

6.3.1.2.2. Ha a jóváhagyást kérelmező igazolni tudja – például műszaki adatokkal, – hogy a téves riasztás elleni védelem kielégítő, akkor a jóváhagyási vizsgálat elvégzéséért felelős műszaki szolgálat a fenti vizsgálatok közül néhánytól eltekinthet.

6.3.2. Riasztási hangjelzés

6.3.2.1. Általános előírások

A figyelmeztető jelzésnek tisztán hallhatónak és felismerhetőnek kell lennie, és jelentősen különböznie kell a közúti közlekedésben előforduló más hangjelzésektől.

Az eredeti hangjelző készüléken kívül egy külön hangjelző készülék is beépíthető a járműnek a jármű-riasztórendszer által ellenőrzött olyan területére, ahol nem lehet könnyen és gyorsan hozzáférni.

Az alábbi 6.3.2.3.1. szakasz szerinti külön hangjelző készülék alkalmazása esetén a jármű-riasztórendszer kiegészítésül működtetheti az eredeti szokásos hangjelző készüléket is, feltéve, ha a szokásos hangjelző készülék (amelyhez általában könnyebben hozzá lehet férni) esetleges manipulálása nem befolyásolja a kiegészítő hangjelző készülék működését.

6.3.2.2. A hangjelzés időtartama

Legalább: 25 s

Legfeljebb: 30 s

A hangjelzés csak a jármű állapotába történő következő beavatkozás után szólalhat meg újra, azaz a fent megadott idő eltelte után. (Korlátozások: lásd a fenti 6.3.1.1. és 6.3.1.2. szakaszt).

A riasztórendszer kikapcsolásának a jelzést azonnal meg kell szüntetnie.

6.3.2.3. A hangjelzésre vonatkozó előírások

6.3.2.3.1. Állandó hangszínű hangjelző készülék (állandó frekvenciaspektrum), például kürt, amelynek akusztikai stb. adatai megfelelnek az EGB 28. sz. előírása I. részének.

Szaggatott jelzés (be/ki):

Indítófrekvencia: ..... (2 ± 1) Hz

Bekapcsolt állapot időtartama = kikapcsolt állapot időtartama ± 10 %

6.3.2.3.2. Hangjelző készülék frekvenciamodulációval: akusztikai stb. adatok az EGB 28. sz. előírásának I. része szerint, de a fent említett tartományon belül (1 800–3 550 Hz) elég jelentős frekvenciatartományt mindkét irányban azonos mértékben végigjár.

Átmenő frekvencia: ..... (2 ± 1) Hz

6.3.2.3.3. Hangnyomásszint

A hangforrás:

i. vagy az EGB 28. sz. előírásának I. része szerint jóváhagyott hangjelző készülék;

ii. vagy olyan készülék legyen, amely megfelel az EGB 28. sz. előírása I. része 6.1. és 6.2. szakaszának.

Az eredeti hangjelző készüléktől eltérő hangforrás esetében azonban a legkisebb hangnyomásszint 100 dB(A) értékre csökkenthető, a 28. sz. előírás I. része szerint mérve.

6.3.3. Fényjelzés – ha van

6.3.3.1. Általános előírások

A járműbe való behatolás vagy a jármű állapotába történő beavatkozás esetén a készüléknek az alábbi 6.3.3.2. és 6.3.3.3. szakaszban leírtaknak megfelelő fényjelzést kell működésbe hoznia.

6.3.3.2. A fényjelzés időtartama

A riasztás bekapcsolása után a fényjelzésnek 25 másodperc és 5 perc közötti időtartamig kell működnie. A riasztórendszer kikapcsolásának azonnal meg kell szüntetnie a jelzést.

6.3.3.3. A fényjelzés típusa

A jármű valamennyi irányjelzőjének és/vagy utastér-világításának villogása, beleértve az azonos áramkörön lévő összes lámpát.

Indítófrekvencia: ..... (2 ± 1) Hz

A hangjelzéshez viszonyítva a fényjelzés lehet aszinkron.

Bekapcsolt állapot időtartama = kikapcsolt állapot időtartama ± 10 %

6.3.4. Rádiós riasztás (személyhívó) – ha van

A jármű-riasztórendszerben lehet olyan funkció, amely rádióhullámok adásával állít elő riasztásjelet.

6.3.5. A riasztórendszer bekapcsolásának letiltása

6.3.5.1. Ki kell zárni, hogy a riasztórendszert szándékosan vagy véletlenül be lehessen kapcsolni, amikor a motor jár.

6.3.6. A jármű-riasztórendszer bekapcsolása és kikapcsolása

6.3.6.1. Bekapcsolás

A jármű-riasztórendszer bekapcsolása bármilyen megfelelő eszközzel megengedett, feltéve, hogy az ilyen eszköz nem okoz véletlenül téves riasztást.

6.3.6.2. Kikapcsolás

A jármű-riasztórendszer kikapcsolása a lenti eszközök valamelyikével vagy azok kombinációjával történhet. Az azonos teljesítményt nyújtó egyéb eszközök alkalmazása megengedett.

6.3.6.2.1. Kívülről használható (az ezen előírás 10. mellékletének követelményeinek megfelelő) mechanikus kulcs, amely a jármű legalább 1 000 variációval rendelkező központi zárrendszerével párosulhat.

6.3.6.2.2. Elektromos/elektronikus készülék, például távirányításnál, legalább 50 000 variációval, amely ugrókódokat alkalmaz és/vagy a végigkérdezése legalább 10 napot igényel, például legkevesebb 50 000 variáció esetén 24 óra alatt legfeljebb 5 000 variációt lehet kipróbálni.

6.3.6.2.3. Mechanikus kulcs vagy elektromos/elektronikus készülék a védett utastéren belül, kiszállási/beszállási késleltetéssel.

6.3.7. Kiszállási késleltetés

Ha a jármű-riasztórendszer bekapcsoló készüléke a védett területen belül van beépítve, kiszállási késleltetést kell biztosítani. Lehetővé kell tenni, hogy a kiszállási késleltetést be lehessen állítani úgy, hogy a kapcsoló működtetése után a késleltetés 15 és 45 másodperc között legyen. A késleltetésnek az egyéni igények szerint állíthatónak kell lennie.

6.3.8. Beszállási késleltetés

Ha a jármű-riasztórendszer kikapcsoló készüléke a védett területen belül van beépítve, legalább 5 másodperces és legfeljebb 15 másodperces késleltetést kell lehetővé tenni a hang- és fényjelzések működésbe lépése előtt. A késleltetésnek az egyéni igények szerint állíthatónak kell lennie.

6.3.9. Állapotkijelző

6.3.9.1. A jármű-riasztórendszer állapotáról (bekapcsolva, kikapcsolva, riasztásbekapcsolási időtartam, riasztás be lett kapcsolva) adandó tájékoztatás céljából vizuális kijelzők felszerelhetők az utastéren kívül és belül. A jármű utasterén kívül felszerelt fényjelzés fényerőssége legfeljebb 0,5 cd lehet.

6.3.9.2. Ha a gyors dinamikus műveletekre, mint például a rendszer kikapcsolására vagy bekapcsolására van kijelzés, akkor annak a 6.3.9.1. szakasz szerinti fényjelzésnek kell lennie. Ilyen vizuális kijelzés lehet az irányjelzők és/vagy az utastér-világítás egyidejű működése is, feltéve, hogy az irányjelzők nem maradnak 3 másodpercnél hosszabb ideig bekapcsolva.

6.3.10. Energiaellátás

A jármű-riasztórendszer energiaforrása lehet a jármű akkumulátora vagy újratölthető akkumulátor. Ha van, használható további újratölthető vagy újra nem tölthető akkumulátor. Ezek az akkumulátorok semmiképpen sem szolgáltathatnak energiát a jármű többi elektromos rendszerének.

6.3.11. A választható funkciókra vonatkozó előírások

6.3.11.1. Önellenőrzés, automatikus hibajelzés

A jármű-riasztórendszer bekapcsolásakor a rendszer önellenőrzéssel (valószínűségi ellenőrzés) érzékelhet rendellenes helyzeteket, például nyitott ajtók stb., és ezeket jelezheti.

6.3.11.2. Pánikriasztó

A pánikriasztó fényjelzést, hangjelzést, illetve rádiós riasztást tesz lehetővé a jármű-riasztórendszer állapotától (bekapcsolva vagy kikapcsolva), illetve működésétől függetlenül. Ennek a riasztásnak a jármű belsejéből kell bekapcsolhatónak lennie, és nem befolyásolhatja a jármű-riasztórendszer állapotát (bekapcsolva vagy kikapcsolva). Lehetővé kell tenni továbbá, hogy a jármű használója ki tudja kapcsolni a segélykérő riasztót. Hangjelzéses riasztás esetén az egy riasztásbekapcsoláshoz tartozó időtartamot nem szabad korlátozni. A pánikriasztó nem gátolhatja meg a motor indítását, és nem állíthatja le, ha az jár.

6.4. MŰKÖDÉSI PARAMÉTEREK ÉS VIZSGÁLATOK [1]

6.4.1. Működési paraméterek

A jármű-riasztórendszer minden komponensének hibátlanul kell működnie a következő viszonyok között:

6.4.1.1. Környezeti viszonyok

A környezeti hőmérsékletre a következő két osztály van meghatározva:

a) – 40 °C és + 85 °C közötti hőmérséklet az utas- vagy csomagtérbe beépített alkatrészekre,

b) eltérő rendelkezés hiányában – 40 °C és + 125 °C közötti hőmérséklet a motortérbe beépített alkatrészekre.

[1] Azoknak a lámpáknak, amelyeket a fényjelző készülék részeként használnak, és amelyek a jármű saját világítási rendszerébe tartoznak, nem kell megfelelniük a 6.4.1. szakaszban leírt működési paramétereknek, és nem kell megvizsgálni azokat a 6.4.2. szakasz szerint.

6.4.1.2. A beépítés védelmi fokozata

A következő fokú védelmet kell biztosítani, az IEC 529-1989 sz. kiadványának megfelelően:

i. IP 40 az utastérbe beépített alkatrészekre;

ii. IP 42 a nyitott sportautók/kabriók és mozgatható tetőlemezes személygépkocsik utasterébe beépítendő alkatrészekre, ha a beépítési hely IP 40 fokozatúnál nagyobb védelmet kíván meg;

iii. IP 54 az összes többi alkatrészre.

A jármű-riasztórendszer gyártójának a beépítési útmutatóban ismertetnie kell a rendszer részeinek elhelyezésére vonatkozó, porral, vízzel és hőmérséklettel kapcsolatos korlátozásokat.

6.4.1.3. Időjárás-állóság

7 nap az IEC 68-2-30-1980 szerint.

6.4.1.4. Villamos paraméterek

Névleges tápfeszültség: 12 V.

Működési tápfeszültség-tartomány: 9 V-tól 15 V-ig a 6.4.1.1. szakasz szerinti hőmérséklet-tartományban.

Túlfeszültség megengedett időtartama 23 °C hőmérsékleten:

U = 18 V-nál max. 1 óra.

U = 24 V-nál max. 1 perc.

6.4.2. Vizsgálati feltételek

6.4.2.1. Működési vizsgálatok

A 6.4.2.3., 6.4.2.4., 6.4.2.5., 6.4.2.6. és 6.4.2.8.4. szakasz szerint előírt működési vizsgálatok esetében, ha az ezen szakaszokban előírt, a működési vizsgálat előtt elvégzendő egyes vizsgálatokat sorozatban, egyetlen jármű-riasztórendszeren végzik el, a működési vizsgálat csak egyszer végezhető el a választott vizsgálatok végrehajtása után, ahelyett, hogy minden egyes választott vizsgálat után működési vizsgálatot végeznének. A járműgyártóknak és beszállítóknak csak nem egymás után végzett eljárások esetében kell kielégítő eredményeket garantálniuk.

6.4.2.1.1. Ellenőrizni kell, hogy a jármű-riasztórendszer megfelel-e a következőknek:

riasztási időtartam a 6.3.2.2. és 6.3.3.2. szakasz szerint,

frekvencia és a be/kikapcsolás aránya a 6.3.3.3. és 6.3.2.3.1. vagy 6.3.2.3.2. szakasz szerint,

adott esetben a riasztási ciklusok száma a 6.3.1.1. szakasz szerint,

a riasztórendszer-bekapcsolás 6.3.5. szakasz szerinti letiltásának ellenőrzése.

6.4.2.1.2. Szokásos vizsgálati feltételek

Feszültség U = (12 ± 0,2) V

Hőmérséklet: ..... T = (23 ± 5) °C

6.4.2.2. Ellenállás a hőmérséklet és a feszültség változásainak

Ellenőrizni kell, hogy a 6.4.2.1.1. szakasz előírásai a következő körülmények között is teljesülnek-e:

6.4.2.2.1. Vizsgálati hőmérséklet: ..... T (– 40 ± 2) °C

Vizsgálati feszültség: ..... U = (9 ± 0,2) V

Tárolás időtartama: ..... 4 óra

6.4.2.2.2. Az utas- vagy csomagtérbe beépített alkatrészek esetében:

Vizsgálati hőmérséklet: ..... T = (+ 85 ± 2) °C

Vizsgálati feszültség: ..... U = (15 ± 0,2) V

Tárolás időtartama: ..... 4 óra

6.4.2.2.3. Eltérő rendelkezés hiányában a motortérbe beépítendő alkatrészek esetében:

Vizsgálati hőmérséklet: .....T = (+ 125 ± 2) °C

Vizsgálati feszültség: ..... U = (15 ± 0,2) V

Tárolás időtartama: ..... 4 óra

6.4.2.2.4. A jármű-riasztórendszert mind bekapcsolt, mind kikapcsolt állapotban 18 ± 0,2 V-os túlfeszültségnek kell kitenni 1 órán keresztül.

6.4.2.2.5. A jármű-riasztórendszert mind bekapcsolt, mind kikapcsolt állapotban 24 ± 0,2 V-os túlfeszültségnek kell kitenni 1 percen keresztül.

6.4.2.3. Biztonságos működés az idegentest- és vízbehatolással szembeni védelem vizsgálata után

Az IEC 529-1989 szerinti idegentest- és vízbehatolásnak a 6.4.1.2. szakasz szerinti védelmi fokozatnak megfelelő vizsgálata után meg kell ismételni a 6.4.2.1. szakasz szerinti működési vizsgálatokat.

A műszaki szolgálat egyetértése esetén ezt a követelményt a következő esetekben nem kell alkalmazni:

a) olyan jármű-riasztórendszer típusjóváhagyása, amely önálló műszaki egységként kap típusjóváhagyást.

Ebben az esetben a jármű-riasztórendszer gyártója:

i. az adatközlő lap (1. melléklet, 2. rész) 4.5. szakaszában jelzi, hogy az e szakaszban szereplő követelmény (ezen előírás 7. szakaszának megfelelően) nem vonatkozik a jármű-riasztórendszerre; és

ii. az adatközlő lap 4.1. szakaszában felsorolja azon járműveket, amelyekbe a jármű-riasztórendszert be kívánják építeni, a 4.2. szakaszban pedig a vonatkozó beépítési feltételeket;

b) jármű típusjóváhagyása a riasztórendszer tekintetében:

ebben az esetben a gyártó az adatközlő lap (1. melléklet, 1. rész) 3.1.3.1.1. szakaszában jelzi, hogy az e szakaszban szereplő követelmény a beépítési feltételek jellege miatt nem vonatkozik a riasztórendszerre, és a gyártó ezt a vonatkozó dokumentumokat benyújtva igazolja;

c) jármű típusjóváhagyása olyan jármű-riasztórendszer beépítése tekintetében, amely önálló műszaki egységként típusjóváhagyást kapott:

ebben az esetben a gyártó az adatközlő lap (1. melléklet, 1. rész) 3.1.3.1.1. szakaszában jelzi, hogy az e szakaszban szereplő követelmény nem vonatkozik a jármű-riasztórendszer beépítésére, amennyiben teljesülnek a beépítés feltételei.

Ez a követelmény nem alkalmazandó abban az esetben, ha az 1. melléklet 1. részének 3.1.3.1.1. szakaszában előírt információt már benyújtották az önálló műszaki egység jóváhagyásához.

6.4.2.4. Biztonságos működés a páralecsapódás hatásának vizsgálata után

Az IEC 68-2-30 (1980) szerinti nedvességállósági vizsgálat után meg kell ismételni a 6.4.2.1. szakasz szerinti működési vizsgálatokat.

6.4.2.5. A fordított polaritás elleni védelem vizsgálata

A jármű-riasztórendszert és alkatrészeit legfeljebb 13 V-os, 2 percen keresztül fennálló feszültségnél a fordított polaritás nem teheti tönkre. E vizsgálat után a 6.4.2.1. szakasz szerinti működési vizsgálatokat meg kell ismételni, szükség esetén a biztosítékok cseréje után.

6.4.2.6. A rövidzárlat elleni védelem vizsgálata

A jármű-riasztórendszer elektromos csatlakozásainál 13 V-os feszültségig nem léphet fel földzárlat, és/vagy biztosítékkal kell védeni őket. E vizsgálat után a 6.4.2.1. szakasz szerinti működési vizsgálatokat meg kell ismételni, szükség esetén a biztosítékok cseréje után.

6.4.2.7. Energiafogyasztás bekapcsolt állapotban

A teljes riasztórendszer, beleértve az állapotkijelzőt is, energiafogyasztása bekapcsolt állapotban a 6.4.2.1.2. szakaszban megadott feltételek között átlagosan nem lehet több mint 20 mA.

A műszaki szolgálat egyetértése esetén ezt a követelményt a következő esetekben nem kell alkalmazni:

a) olyan jármű-riasztórendszer típusjóváhagyása, amely önálló műszaki egységként kap típusjóváhagyást.

Ebben az esetben a jármű-riasztórendszer gyártója:

i. az adatközlő lap (1. melléklet, 2. rész) 4.5. szakaszában jelzi, hogy az e szakaszban szereplő követelmény (ezen előírás 7. szakaszának megfelelően) nem vonatkozik a jármű-riasztórendszerre;

ii. az adatközlő lap 4.1. szakaszában felsorolja azon járműveket, amelyekbe a jármű-riasztórendszert be kívánják építeni, a 4.2. szakaszban pedig a vonatkozó beépítési feltételeket; és

iii. a vonatkozó dokumentumokat benyújtva igazolja, hogy a rendszer nem lépi túl az energiafogyasztás felső határát;

b) jármű típusjóváhagyása a riasztórendszer tekintetében:

ebben az esetben a gyártó az adatközlő lap (1. melléklet, 1. rész) 3.1.3.1.1. szakaszában jelzi, hogy az e szakaszban szereplő követelmény a beépítési feltételek jellege miatt nem vonatkozik a riasztórendszerre, és a gyártó ezt a vonatkozó dokumentumokat benyújtva igazolja;

c) jármű típusjóváhagyása olyan jármű-riasztórendszer beépítése tekintetében, amely önálló műszaki egységként típusjóváhagyást kapott:

ebben az esetben a gyártó az adatközlő lap (1. melléklet, 1. rész) 3.1.3.1.1. szakaszában jelzi, hogy az e szakaszban szereplő követelmény nem vonatkozik a jármű-riasztórendszer beépítésére, amennyiben teljesülnek a beépítés feltételei.

Ez a követelmény nem alkalmazandó abban az esetben, ha az 1. melléklet 1. részének 3.1.3.1.1. szakaszában előírt információt már benyújtották az önálló műszaki egység jóváhagyásához.

6.4.2.8. Biztonságos működés rázópróba után

6.4.2.8.1. Ehhez a vizsgálathoz az alkatrészeket két csoportra kell osztani:

1. típus: szokásosan a járműbe épített alkatrészek,

2. típus: a motorhoz csatlakoztatható alkatrészek.

6.4.2.8.2. Az alkatrészeket vagy a jármű-riasztórendszert olyan szinuszos rezgésnek kell kitenni, amelynek a következők a jellemzői:

6.4.2.8.2.1. Az 1. típus esetében:

A frekvenciának 10 Hz és 500 Hz között állíthatónak kell lennie, az amplitúdó legfeljebb ± 5 mm, a gyorsulás pedig legfeljebb 3 g lehet (0 és a csúcsérték között).

6.4.2.8.2.2. A 2. típus esetében:

A frekvenciának 20 Hz és 300 Hz között állíthatónak kell lennie, az amplitúdó legfeljebb ± 2 mm, a gyorsulás pedig legfeljebb 15 g lehet (0 és a csúcsérték között).

6.4.2.8.2.3. Mind az 1., mind a 2. típus esetében:

a frekvenciaingadozás 1 oktáv/perc,

a ciklusok száma 10, a próbát mindhárom tengely irányában el kell végezni,

a rezgést kis frekvencián a legnagyobb állandó amplitúdóval, nagy frekvencián pedig a legnagyobb állandó gyorsulással kell alkalmazni.

6.4.2.8.3. A rázópróba alatt a jármű-riasztórendszernek elektromosan csatlakoztatva kell lennie és a kábelnek 200 milliméter után rögzítve kell lennie.

6.4.2.8.4. A rázópróba után a 6.4.2.1. szakasz szerinti működési vizsgálatokat meg kell ismételni.

6.4.2.9. Tartóssági vizsgálat

A 6.4.2.1.2. szakaszban meghatározott vizsgálati feltételek között 300 teljes riasztási ciklust (hang és/vagy fény) kell indítani, a hangjelző készülék 5–5 perces pihentetésével.

6.4.2.10. A (járműre kívülről felszerelt) külső kulcsos kapcsoló vizsgálata

Az alábbi vizsgálatokat csak akkor kell elvégezni, ha az eredeti ajtózár zárhengerét nem használják.

6.4.2.10.1. A kulcsos kapcsolót úgy kell megtervezni és gyártani, hogy teljes mértékben működőképes maradjon mindkét irányban történő 2 500 bekapcsolási/kikapcsolási ciklus után, amelyet követően a berendezést legalább 96 órás, az IEC 68-2-11-1981 szabványnak megfelelő, sópermetkamrában végzett korrózióállósági vizsgálatnak vetették alá.

6.4.2.11. Az utastér védelmére szolgáló rendszerek vizsgálata

A riasztónak működésbe kell lépnie, ha egy 0,2 × 0,15 m méretű függőleges lapot 0,4 m/s sebességgel 0,3 m-re (a függőleges lap közepétől mérve) becsúsztatnak az első ajtó nyitott ablakán keresztül az utastérbe előre és párhuzamosan az úttal, a jármű hosszirányú középsíkjával 45°-ot bezáró szögben. (Lásd az ezen előírás 8. mellékletében szereplő rajzokat).

6.4.2.12. Elektromágneses összeférhetőség

A jármű-riasztórendszeren el kell végezni a 9. mellékletben leírt vizsgálatot.

Ebben az esetben egy olyan jármű-riasztórendszer, amely a 9. mellékletben előírt vizsgálatok valamennyi funkcionális állapotának megfelel, a 6.3.1.2.1. szakasz követelményeivel összefüggésben úgy tekinthető, hogy nem ad szükségtelenül riasztási hangjelzést.

Az egyes vizsgálatok funkcionális állapotának való megfelelés tekintetében egy olyan jármű-riasztórendszer, amelyet úgy terveztek, hogy bekapcsolt állapotban a 9. mellékletben megadott egyes vizsgálati feltételek között, valamint a vizsgálatok során riasztási hangjelzést adjon, úgy tekinthető, hogy a vizsgálatok során a tervek szerint működik, és ezért megfelel a vizsgálatok funkcionális állapotának. Ebben az esetben a jármű-riasztórendszer gyártója a kapcsolódó dokumentumokat benyújtva igazolja mindezeket.

6.4.2.13. Védelem téves riasztás ellen a jármű megütése esetén

Meg kell győződni arról, hogy egy 165 mm átmérőjű és 70 ± 10 Shore A keménységű félgömb alakú test ívelt felületével a jármű karosszériájára vagy üvegezett felületére mért 4,5 Joule energiájú ütés nem okoz téves riasztást.

6.4.2.14. Védelem feszültségcsökkenés miatti téves riasztás ellen

Meg kell győződni arról, hogy a fő akkumulátor feszültségének 0,5 V/h lassú folyamatos kisüléssel 3 V feszültségre történő csökkenése nem okoz téves riasztást.

Vizsgálati feltételek: lásd a fenti 6.4.2.1.2. szakaszt.

6.4.2.15. Az utastér-ellenőrzés téves riasztása elleni védelem vizsgálata

Az utastér védelmére szolgáló, a fenti 6.3.1.1. szakasz szerinti rendszereket járművel együtt kell vizsgálni a szokásos feltételek között (lásd a 6.4.2.1.2. szakaszt).

A gyártó útmutatója szerint beépített rendszer nem kapcsolhat be akkor, amikor 0,5 s időközökkel ötször elvégzik a fenti 6.4.2.13. szakaszban leírt vizsgálatot.

A járművet megérintő vagy a körül mozgó személy (ha az ablakok zárva vannak) nem okozhat téves riasztást.

6.5. ÚTMUTATÓK

Minden jármű-riasztórendszerhez mellékelni kell az alábbi dokumentumokat:

6.5.1. Beépítési útmutató, amely tartalmazza a következőket:

6.5.1.1. azoknak a járműveknek és járműmodelleknek a felsorolása, amelyekhez a készüléket tervezték. Ez a felsorolás lehet konkrét vagy általános, például „minden 12 V-os negatív földelésű akkumulátorral felszerelt benzinmotoros személygépkocsi”;

6.5.1.2. a fényképekkel és/vagy egyértelmű rajzokkal illusztrált beépítési módszer;

6.5.1.3. indításgátlót is tartalmazó jármű-riasztórendszer esetében az ezen előírás IV. részében szereplő előírások teljesüléséhez szükséges kiegészítő utasítások.

6.5.2. Kitöltetlen beépítési nyilatkozat a 7. mellékletben lévő minta szerint.

6.5.3. Általános nyilatkozat a jármű-riasztórendszer vevője számára, amely felhívja a figyelmet a következőkre:

a jármű-riasztórendszert a gyártó útmutatása szerint kell beépíteni,

a beépítéssel ajánlatos szakembert megbízni (a jármű-riasztórendszer gyártója ajánlhat megfelelő szakembereket),

a jármű-riasztórendszert kísérő beépítési nyilatkozatot a beépítést végző szakembernek kell kiállítania.

6.5.4. Használati útmutató

6.5.5. Karbantartási útmutató

6.5.6. Általános figyelmeztetés a rendszeren végzett bármilyen módosítás vagy kiegészítés veszélyeire vonatkozóan; az ilyen módosítás és kiegészítés automatikusan érvényteleníti a fenti 6.5.2. szakaszban említett beépítési nyilatkozatot.

6.5.7. Az ezen előírás 4.4. szakaszában említett nemzetközi jóváhagyási jel helyének megadása, illetve az ezen előírás 4.10. szakaszban említett nemzetközi megfelelőségi tanúsítvány.

7. III. RÉSZ: JÁRMŰVEK JÓVÁHAGYÁSA RIASZTÓRENDSZERÜK TEKINTETÉBEN

Ha ezen előírás II. része szerint jóváhagyott jármű-riasztórendszert építenek be egy olyan járműbe, amelyre az ezen előírás III. része szerinti jóváhagyást kérik, akkor nem kell megismételni azokat a vizsgálatokat, amelyeket a jármű-riasztórendszeren el kellett végezni az ezen előírás II. része szerinti jóváhagyáshoz.

7.1. FOGALOMMEGHATÁROZÁSOK

Ezen előírás III. részének alkalmazásában:

7.1.1. „riasztórendszer”: eredeti termékként egy járműtípusba beépített alkatrészek együttese, amelyet arra terveztek, hogy jelezze a járműbe való behatolást vagy a jármű állapotába történő beavatkozást; az ilyen rendszerek további védelmet nyújthatnak a jármű jogosulatlan használatának megakadályozására;

7.1.2. „járműtípus, riasztórendszere tekintetében”: olyan járművek, amelyek nem különböznek egymástól jelentősen olyan lényeges jellemzők tekintetében, mint:

a) a gyártó márkaneve vagy védjegye;

b) a jármű olyan jellemzői, amelyek jelentősen befolyásolják a riasztórendszer működését;

c) a riasztórendszer vagy jármű-riasztórendszer típusa és kialakítása;

7.1.3. „jármű jóváhagyása”: járműtípus jóváhagyása az alábbi 7.2., 7.3. és 7.4. szakasz előírásai tekintetében;

7.1.4. a III. részre vonatkozó többi fogalommeghatározást ezen előírás 6.1. szakasza tartalmazza.

7.2. ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK

7.2.1. A riasztórendszert úgy kell megtervezni és gyártani, hogy a járműbe való behatolás vagy a jármű állapotába történő beavatkozás esetén figyelmeztető jelzést kell adnia, továbbá tartalmazhat indításgátlót is.

A figyelmeztető jelzésnek hangjelzésnek kell lennie, és azon felül lehet még fényjelzés, rádiós riasztás vagy ezek kombinációja is.

7.2.2. A riasztórendszerrel felszerelt járműnek meg kell felelnie a vonatkozó műszaki előírásoknak, különösen az elektromágneses összeférhetőség szempontjából.

7.2.3. Ha a riasztórendszer rádióhullámokkal is működhet, például a riasztórendszer bekapcsolása, kikapcsolása vagy a riasztás továbbítása céljából, akkor meg kell felelnie a vonatkozó ETSI-szabványoknak is (lásd a 6.2.3. szakaszhoz tartozó 1. lábjegyzetet), például: 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) és EN 301 489-3 V1.2.1. (2000-08) (beleértve a tájékoztatási kötelezettséget is). A riasztórendszer bekapcsolásához és kikapcsolásához használt rádióhullámok frekvenciájának és legnagyobb sugárzási teljesítményének meg kell felelnie a CEPT/ERC (lásd a 6.2.3. szakaszhoz tartozó 2. lábjegyzetet) 70-03 ajánlásában (2000. február 17.) a rövid hatósugarú készülékekre előírt követelményeknek (lásd a 6.2.3. szakaszhoz tartozó 3. lábjegyzetet).

7.2.4. A riasztórendszer és alkatrészei nem kapcsolódhatnak be véletlenül, különösen akkor nem, amikor a motor jár.

7.2.5. A riasztórendszer meghibásodása vagy áramellátásának kiesése nem befolyásolhatja a jármű biztonságos működését.

7.2.6. A riasztórendszert, annak alkatrészeit és az általa ellenőrzött részeket úgy kell beépíteni, hogy a lehető legnagyobb mértékben kizárják azt, hogy ezeket gyorsan és figyelemfelkeltés nélkül működésképtelenné vagy tönkre lehessen tenni, például olcsó, könnyen elrejthető, széles körben hozzáférhető szerszámokkal, készülékekkel vagy utánzatokkal.

7.2.7. A rendszert úgy kell kialakítani, hogy a figyelmeztető jelzés valamely áramkörének zárlata azon az áramkörön kívül, ahol a zárlat keletkezett, semmilyen szempontból ne okozza a riasztórendszer működésképtelenségét.

7.3. RÉSZLETES KÖVETELMÉNYEK

7.3.1. A védelem mértéke

7.3.1.1. Különleges követelmények

A riasztórendszernek legalább a jármű bármelyik ajtajának, a motorháztetőnek és a csomagtartónak a kinyitását észlelnie és jeleznie kell. A fényforrások, például az utastér világításának meghibásodása vagy kikapcsolása nem akadályozhatja a védelem működését.

Megengedhető hatékony kiegészítő érzékelők beépítése, például a következők megjelenítésére:

i. a járműbe történő behatolás, például utastér-ellenőrzés, ablaküveg-ellenőrzés, üvegfelület betörése; vagy

ii. járműlopási kísérlet, például dőlésérzékelő,

figyelembe véve a szükségtelen riasztás (= téves riasztás, lásd az alábbi 7.3.1.2. szakaszt) megakadályozását szolgáló intézkedéseket.

Ha ezek a kiegészítő érzékelők riasztásjelet adnak még a behatolás után is (például üvegfelület betörése miatt) vagy külső hatásra (például szél), akkor a fent említett érzékelők valamelyikével működésbe hozott riasztásjel legfeljebb tízszer kapcsolódhat be a riasztórendszer egy működési periódusa alatt.

Ilyenkor a működési periódust korlátoznia kell a rendszer jogosult kikapcsolásának, amelyre a jármű használójának beavatkozásával kerül sor.

A kiegészítő érzékelők egyes fajtáit – például az (ultrahangos, infravörös) utastér-ellenőrzést vagy a dőlésérzékelőt stb. – lehessen szándékosan hatástalanítani. Az ilyen hatástalanítást minden alkalommal a riasztórendszer bekapcsolása előtt külön szándékos művelettel kell elvégezni. Ki kell zárni, hogy az érzékelők a riasztórendszer bekapcsolt állapotában hatástalaníthatók legyenek.

7.3.1.2. Védelem téves riasztás ellen

7.3.1.2.1. Biztosítani kell, hogy a riasztórendszer sem bekapcsolt, sem kikapcsolt állapotban ne adjon szükségtelenül riasztási hangjelzést olyan esetekben, mint:

a) a jármű megütése: a 6.4.2.13. szakaszban leírt vizsgálat;

b) elektromágneses összeférhetőség: a 6.4.2.12. szakaszban leírt vizsgálat;

c) az akkumulátor feszültségének csökkenése folyamatos kisülés miatt: a 6.4.2.14. szakaszban leírt vizsgálat,

d) az utastér-ellenőrzéstől származó téves riasztás: a 6.4.2.15. szakaszban leírt vizsgálat.

7.3.1.2.2. Ha a jóváhagyást kérelmező igazolni tudja – például műszaki adatokkal, – hogy a téves riasztás elleni védelem kielégítő, akkor a jóváhagyási vizsgálat elvégzéséért felelős műszaki szolgálat a fenti vizsgálatok közül néhánytól eltekinthet.

7.3.2. Riasztási hangjelzés

7.3.2.1. Általános előírások

A figyelmeztető jelzésnek tisztán hallhatónak és felismerhetőnek kell lennie, és jelentősen különböznie kell a közúti közlekedésben előforduló más hangjelzésektől.

Az eredeti hangjelző készüléken kívül egy külön hangjelző készülék is beépíthető a járműnek a riasztórendszer által ellenőrzött olyan területére, ahol nem lehet könnyen és gyorsan hozzáférni.

Az alábbi 7.3.2.3.1. szakasz szerinti külön hangjelző készülék alkalmazása esetén a riasztórendszer kiegészítésül működtetheti az eredeti szokásos hangjelző készüléket is, feltéve, ha a szokásos hangjelző készülék (amelyhez általában könnyebben hozzá lehet férni) esetleges manipulálása nem befolyásolja a kiegészítő hangjelző készülék működését.

7.3.2.2. A hangjelzés időtartama

Legalább: 25 s

Legfeljebb: 30 s

A hangjelzés csak a jármű állapotába történő következő beavatkozás után szólalhat meg újra, azaz a fent megadott idő eltelte után. (Korlátozások: lásd a fenti 7.3.1.1. és 7.3.1.2. szakaszt).

A riasztórendszer kikapcsolásának a jelzést azonnal meg kell szüntetnie.

7.3.2.3. A hangjelzésre vonatkozó előírások

7.3.2.3.1. Állandó hangszínű hangjelző készülék (állandó frekvenciaspektrum), például kürt, amelynek akusztikai stb. adatai megfelelnek az EGB 28. sz. előírása I. részének.

Szaggatott jelzés (be/ki):

Indítófrekvencia: ..... (2 ± 1) Hz

Bekapcsolt állapot időtartama = kikapcsolt állapot időtartama ± 10 %

7.3.2.3.2. Hangjelző készülék frekvenciamodulációval: akusztikai stb. adatok az EGB 28. sz. előírásának I. része szerint, de a fent említett tartományon belül (1 800–3 550 Hz) elég jelentős frekvenciatartományt mindkét irányban azonos mértékben végigjár.

Átmenő frekvencia: ..... (2 ± 1) Hz

7.3.2.3.3. Hangnyomásszint

A hangforrás:

i. vagy az EGB 28. sz. előírásának I. része szerint jóváhagyott hangjelző készülék;

ii. vagy olyan készülék legyen, amely megfelel az EGB 28. sz. előírása I. része 6.1. és 6.2. szakaszának.

Az eredeti hangjelző készüléktől eltérő hangforrás esetében azonban a legkisebb hangnyomásszint 100 dB(A) értékre csökkenthető, a 28. sz. előírás I. része szerint mérve.

7.3.3. Fényjelzés – ha van

7.3.3.1. Általános előírások

A járműbe való behatolás vagy a jármű állapotába történő beavatkozás esetén a készüléknek az alábbi 7.3.3.2. és 7.3.3.3. szakaszban leírtaknak megfelelő fényjelzést kell működésbe hoznia.

7.3.3.2. A fényjelzés időtartama

A riasztás bekapcsolása után a fényjelzésnek 25 másodperc és 5 perc közötti időtartamig kell működnie. A riasztórendszer kikapcsolásának azonnal meg kell szüntetnie a jelzést.

7.3.3.3. A fényjelzés típusa

A jármű valamennyi irányjelzőjének és/vagy utastér-világításának villogása, beleértve az azonos áramkörön lévő összes lámpát.

Indítófrekvencia: ..... (2 ± 1) Hz

A hangjelzéshez viszonyítva a fényjelzés lehet aszinkron.

Bekapcsolt állapot időtartama = kikapcsolt állapot időtartama ± 10 %

7.3.4. Rádiós riasztás (személyhívó) – ha van

A riasztórendszerben lehet olyan funkció, amely rádióhullámok adásával állít elő riasztásjelet.

7.3.5. A riasztórendszer bekapcsolásának letiltása

7.3.5.1. Ki kell zárni, hogy a riasztórendszert szándékosan vagy véletlenül be lehessen kapcsolni, amikor a motor jár.

7.3.6. A riasztórendszer bekapcsolása és kikapcsolása

7.3.6.1. Bekapcsolás

A riasztórendszer bekapcsolása bármilyen megfelelő eszközzel megengedett, feltéve, hogy az ilyen eszköz nem okoz véletlenül téves riasztást.

7.3.6.2. Kikapcsolás

A riasztórendszer kikapcsolása a következő eszközök valamelyikével vagy azok kombinációjával történhet. Az azonos teljesítményt nyújtó egyéb eszközök alkalmazása megengedett.

7.3.6.2.1. Kívülről használható (az ezen előírás 10. mellékletének követelményeinek megfelelő) mechanikus kulcs, amely a jármű legalább 1 000 variációval rendelkező központi zárrendszerével párosulhat.

7.3.6.2.2. Elektromos/elektronikus készülék, például távirányításnál, legalább 50 000 variációval, amely ugrókódokat alkalmaz és/vagy a beazonosítása legalább 10 napot igényel, például legkevesebb 50 000 variáció esetén 24 óra alatt legfeljebb 5 000 variációt lehet kipróbálni.

7.3.6.2.3. Mechanikus kulcs vagy elektromos/elektronikus készülék a védett utastéren belül, kiszállási/beszállási késleltetéssel.

7.3.7. Kiszállási késleltetés

Ha a riasztórendszer bekapcsoló készüléke a védett területen belül van beépítve, kiszállási késleltetést kell biztosítani. Lehetővé kell tenni, hogy a kiszállási késleltetést be lehessen állítani úgy, hogy a kapcsoló működtetése után a késleltetés 15 és 45 másodperc között legyen. A késleltetésnek az egyéni igények szerint állíthatónak kell lennie.

7.3.8. Beszállási késleltetés

Ha a riasztórendszer kikapcsoló készüléke a védett területen belül van beépítve, legalább 5 másodperces és legfeljebb 15 másodperces késleltetést kell lehetővé tenni a hang- és fényjelzések működésbe lépése előtt. A késleltetésnek az egyéni igények szerint állíthatónak kell lennie.

7.3.9. Állapotkijelző

7.3.9.1. A riasztórendszer állapotáról (bekapcsolva, kikapcsolva, riasztásbekapcsolási időtartam, riasztás be lett kapcsolva) adandó tájékoztatás céljából vizuális kijelzők felszerelhetők az utastéren kívül és belül. A jármű utasterén kívül felszerelt fényjelzés fényerőssége legfeljebb 0,5 cd lehet.

7.3.9.2. Ha a gyors dinamikus műveletekre, mint például a rendszer kikapcsolására vagy bekapcsolására van kijelzés, akkor annak a 7.3.10.1. szakasz szerinti fényjelzésnek kell lennie. Ilyen vizuális kijelzés lehet az irányjelzők és/vagy az utastér-világítás egyidejű működése is, feltéve, hogy az irányjelzők nem maradnak 3 másodpercnél hosszabb ideig bekapcsolva.

7.3.10. Energiaellátás

A riasztórendszer energiaforrása lehet a jármű akkumulátora vagy újratölthető akkumulátor. Ha van, használható további újratölthető vagy újra nem tölthető akkumulátor. Ezek az akkumulátorok semmiképpen sem szolgáltathatnak energiát a jármű többi elektromos rendszerének.

7.3.11. A választható funkciókra vonatkozó előírások

7.3.11.1. Önellenőrzés, automatikus hibajelzés

A riasztórendszer bekapcsolásakor a rendszer önellenőrzéssel (valószínűségi ellenőrzés) érzékelhet rendellenes helyzeteket, például nyitott ajtók stb., és ezeket jelezheti.

7.3.11.2. Pánikriasztó

A pánikriasztó fényjelzést, hangjelzést, illetve rádiós riasztást tesz lehetővé a riasztórendszer állapotától (bekapcsolva vagy kikapcsolva), illetve működésétől függetlenül. Ennek a riasztásnak a jármű belsejéből kell bekapcsolhatónak lennie, és nem befolyásolhatja a riasztórendszer állapotát (bekapcsolva vagy kikapcsolva). Lehetővé kell tenni továbbá, hogy a jármű használója ki tudja kapcsolni a pánikriasztót. Hangjelzéses riasztás esetén az egy riasztásbekapcsoláshoz tartozó időtartamot nem szabad korlátozni. A segélykérő riasztó nem gátolhatja meg a motor indítását, és nem állíthatja le, ha az jár.

7.4. VIZSGÁLATI FELTÉTELEK

A jármű-riasztórendszer vagy a riasztórendszer összes alkatrészét a 6.4. szakaszban leírt eljárásokkal kell vizsgálni.

Ez a követelmény nem vonatkozik a következőkre:

7.4.1. azok az alkatrészek, amelyeket a jármű részeként építettek be és vizsgáltak meg, függetlenül attól, hogy jármű-riasztórendszer/riasztórendszer be van-e építve (például lámpák); vagy

7.4.2. azok az alkatrészek, amelyeket korábban már a jármű részeként megvizsgáltak és ezt dokumentumokkal igazolták.

7.5. ÚTMUTATÓK

Minden járműhöz mellékelni kell az alábbi dokumentumokat:

7.5.1. Használati útmutató.

7.5.2. Karbantartási útmutató.

7.5.3. Általános figyelmeztetés a rendszeren végzett bármilyen módosítás vagy kiegészítés veszélyeire vonatkozóan.

8. IV. RÉSZ: INDÍTÁSGÁTLÓK JÓVÁHAGYÁSA ÉS JÁRMŰVEK JÓVÁHAGYÁSA INDÍTÁSGÁTLÓJUK TEKINTETÉBEN

8.1. FOGALOMMEGHATÁROZÁSOK

Ezen előírás IV. részének alkalmazásában:

8.1.1. „indításgátló”: olyan készülék, amely megakadályozza a jármű szokásos elindítását saját energiaforrásával (jogosulatlan használat megelőzése);

8.1.2. „vezérlőegység”: olyan berendezés, amely az indításgátló bekapcsolásához és/vagy kikapcsolásához szükséges;

8.1.3. „állapotkijelző”: olyan készülék, amely az indításgátló állapotát (bekapcsolva/kikapcsolva, váltás bekapcsolt állapotról kikapcsolt állapotra és fordítva) jelzi;

8.1.4. „bekapcsolt állapot”: az az állapot, amikor a járművet saját energiaforrásával nem lehet elindítani;

8.1.5. „kikapcsolt állapot”: az az állapot, amikor a jármű a szokásos módon vezethető;

8.1.6. „kulcs”: olyan eszköz, amelyet úgy terveztek és gyártottak, hogy az ehhez tervezett és gyártott zárrendszer csak ezzel az eszközzel működjön;

8.1.7. „hatástalanító”: olyan funkció, amely az indításgátlót kikapcsolt állapotában lezárja;

8.1.8. „ugrókód”: több elemből álló elektronikus kód; az elemek kombinációja a távadó minden egyes működése után véletlenszerűen megváltozik;

8.1.9. „indításgátló típusa”: olyan rendszerek, amelyek nem különböznek egymástól jelentősen olyan lényeges jellemzők tekintetében, mint

a) a gyártó márkaneve vagy védjegye;

b) a vezérlőegység fajtája;

c) a vonatkozó járműrendszerekre gyakorolt hatásuk elve (lásd az alábbi 8.3.1. szakaszt);

8.1.10. „járműtípus, indításgátlója tekintetében”: olyan járművek, amelyek nem különböznek egymástól jelentősen olyan lényeges jellemzők tekintetében, mint:

a) a gyártó márkaneve vagy védjegye;

b) a jármű olyan jellemzői, amelyek jelentősen befolyásolják az indításgátló működését;

c) az indításgátló típusa és kialakítása.

8.2. ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK

8.2.1. Az indításgátlót e követelményeknek megfelelően be-, illetve ki- kell tudni kapcsolni.

8.2.2. Ha az indításgátló rádióhullámokkal is működhet, például a bekapcsoláshoz vagy kikapcsoláshoz, akkor meg kell felelnie a vonatkozó ETSI-szabványoknak (lásd a 6.2.3. szakaszhoz tartozó 1. lábjegyzetet) is, például: 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) és EN 301 489-3 V1.2.1. (2000-08) (beleértve a tájékoztatási kötelezettséget is). Az indításgátló bekapcsolásához és kikapcsolásához használt rádióhullámok frekvenciájának és legnagyobb sugárzási teljesítményének meg kell felelnie a CEPT/ERC (lásd a 6.2.3. szakaszhoz tartozó 2. lábjegyzetet) 70-03 ajánlásában (2000. február 17.) a rövid hatósugarú készülékekre előírt követelményeknek (lásd a 6.2.3. szakaszhoz tartozó 3. lábjegyzetet).

8.2.3. Az indításgátlót úgy kell kialakítani és a beépítését úgy kell megtervezni, hogy az azzal felszerelt jármű továbbra is megfeleljen a műszaki előírásoknak.

8.2.4. Az indításgátló nem kerülhet bekapcsolt állapotba, amikor a gyújtás rá van adva, és a motor jár, kivéve, ha

a) a járművet mentő, tűzoltó vagy rendőrségi járműként szerelték fel vagy fogják felszerelni; vagy

b) a motor feladata

i. a jármű részét képező vagy a járműre szerelt gépezet hajtása, nem a jármű meghajtása céljából; vagy

ii. a jármű ilyen gépezet vagy szerelvény hajtására szolgáló akkumulátorai elektromos energiájának megfelelő szinten tartása,

és a jármű álló helyzetben van, továbbá a rögzítőfék be van húzva. Ilyen kivétel esetén ezt fel kell tüntetni az értesítés (ezen előírás 2. melléklete) kiegészítésének 2. pontjában.

8.2.5. Az indításgátló tartós hatástalanítása nem megengedhető.

8.2.6. Az indításgátlót úgy kell megtervezni és gyártani, hogy beépítése ne érintse hátrányosan a jármű tervezett funkcióit és biztonságos működését, még az indításgátló meghibásodása esetén sem.

8.2.7. Az indításgátlót úgy kell megtervezni és gyártani, hogy a gyártó útmutatása szerint történő beépítés után azt ne lehessen gyorsan és a figyelemfelkeltés nélkül működésképtelenné tenni vagy tönkretenni, például olcsó, könnyen elrejthető, széles körben hozzáférhető szerszámokkal, készülékekkel vagy utánzatokkal. A főbb alkatrészeknek vagy egységeknek az indításgátló kiiktatása céljából történő cseréje nehéz és időigényes kell, hogy legyen.

8.2.8. Az indításgátlót úgy kell megtervezni és gyártani, hogy amikor a gyártó által meghatározott módon beépítik, ésszerűen elvárható élettartama alatt elviselje a járműben uralkodó viszonyokat (a vizsgálatot lásd a 8.4. szakaszban). Különösen a fedélzeti áramkörök elektromos tulajdonságait nem befolyásolhatja hátrányosan az indításgátló beépítése (vezeték-keresztmetszetek, érintésvédelem stb.).

8.2.9. Az indításgátlót egyesíteni lehet a jármű egyéb rendszereivel, vagy egybe lehet építeni azokkal (például motorvezérlés, riasztórendszerek).

8.2.10. Az indításgátló nem akadályozhatja meg a jármű fékjeinek kioldását, kivéve az olyan indításgátlót, amely pneumatikusan kioldható rugóerő-tárolós fék [1] kioldását akadályozza meg, és úgy működik, hogy a szokásos működés, illetve meghibásodás esetén az ezen előírás szerinti típus-jóváhagyási kérelem beadásának idején hatályban levő 13. sz. előírás műszaki követelményei teljesülnek.

E szakasz követelményeinek teljesítése nem jelenti azt, hogy a pneumatikusan kioldható rugóerő-tárolós fék kioldását megakadályozó indításgátló mentesül az ezen előírásban megállapított műszaki követelmények alól.

8.2.11. Indításgátló nem működhet úgy, hogy a jármű fékjeit húzza be.

8.3. RÉSZLETES KÖVETELMÉNYEK

8.3.1. Az indításgátlás mértéke

8.3.1.1. Az indításgátlót úgy kell megtervezni, hogy a jármű saját energiaforrással való működését a következő módszerek közül legalább az egyikkel megakadályozza:

8.3.1.1.1. utólagos beépítés vagy dízelmotoros jármű esetében a jármű legalább két olyan külön áramkörének letiltása, amelyek a jármű saját energiaforrással való működéséhez szükségesek (például indítómotor, gyújtás, üzemanyag-ellátás, pneumatikusan kioldható rugóerő-tárolós fékek stb.);

8.3.1.1.2. a jármű működéséhez szükséges vezérlőegységek legalább egyikének kódos letiltása.

8.3.1.2. Katalizátorral felszerelt járműbe beépítendő indításgátló miatt nem kerülhet el nem égett üzemanyag a kipufogórendszerbe.

8.3.2. A működés megbízhatósága

A működés megbízhatóságát az indításgátló megfelelő tervezésével kell elérni, számításba véve a járműben uralkodó konkrét viszonyokat (lásd a 8.2.8. és a 8.4. szakaszt).

8.3.3. A működés biztonsága

Biztosítani kell, hogy a 8.4. szakaszban leírt vizsgálatok hatására ne változzon meg az indításgátló állapota (bekapcsolva/kikapcsolva).

8.3.4. Az indításgátló bekapcsolása

8.3.4.1. A járművezetőnek az indításgátlót az alábbi módszereknek legalább az egyikével, járulékos művelet nélkül be kell tudnia kapcsolni:

a) a gyújtáskapcsolóban az indítókulcs „0” állásba fordításával és egy ajtó kinyitásával; ezenkívül az olyan indításgátlók, amelyek közvetlenül a jármű szokásos indítási művelete előtt vagy alatt kapcsolnak ki, bekapcsolhatnak a gyújtás kikapcsolásával is;

b) legfeljebb 1 perccel az után, hogy a gyújtáskapcsolóból kivették a kulcsot.

8.3.4.2. Ha az indításgátló a 8.2.4. szakasz szerint bekapcsolható akkor is, amikor a gyújtás rá van adva, és a motor jár, akkor az indításgátlót bekapcsolhatja a járművezető felőli ajtó kinyitása és/vagy a jogosult személy valamilyen szándékos cselekedete.

8.3.5. Kikapcsolás

8.3.5.1. A kikapcsolást a következő berendezések egyikével vagy ezek kombinációjával kell végrehajtani. Azonos teljesítményű és azonos biztonsági szintű egyéb berendezések alkalmazása is megengedett:

8.3.5.1.1. olyan billentyűzet, amellyel legalább 10 000 variánssal rendelkező, egyedileg kiválasztott kódot lehet bevinni;

[1] Az EGB módosított 13. sz. előírása 8. mellékletének fogalommeghatározása szerint.

8.3.5.1.2. elektromos/elektronikus készülék, például távirányításnál, legalább 50 000 variációval, amely ugrókódokat alkalmaz és/vagy a végigkérdezése legalább 10 napot igényel, például legkevesebb 50 000 variáció esetén 24 óra alatt legfeljebb 5 000 variációt lehet kipróbálni;

8.3.5.1.3. ha távirányítással végezhető a kikapcsolás, akkor az indításgátlónak a kikapcsolás után 5 percen belül vissza kell állnia bekapcsolt állapotba, ha az indítómotor áramkörénél nem történik újabb beavatkozás.

8.3.6. Állapotkijelző

8.3.6.1. Az indításgátló állapotáról (bekapcsolva/kikapcsolva, váltás a bekapcsolt és kikapcsolt állapot között) adandó tájékoztatás céljából vizuális kijelzők felszerelhetők az utastéren kívül és belül. A jármű utasterén kívül felszerelt fényjelzés fényerőssége legfeljebb 0,5 cd lehet.

8.3.6.2. Ha a gyors dinamikus műveletekre, mint például a rendszer kikapcsolására vagy bekapcsolására van kijelzés, akkor annak a 8.3.6.1. szakasz szerinti fényjelzésnek kell lennie. Ilyen vizuális kijelzés lehet az irányjelzők és/vagy az utastér-világítás egyidejű működése is, feltéve, hogy az irányjelzők nem maradnak 3 másodpercnél hosszabb ideig bekapcsolva.

8.4. MŰKÖDÉSI PARAMÉTEREK ÉS VIZSGÁLATI FELTÉTELEK

8.4.1. Működési paraméterek

Az indításgátló minden alkatrészének meg kell felelnie az ezen előírás 6.4. szakaszában megadott előírásoknak.

Ez a követelmény nem vonatkozik a következőkre:

i. azok az alkatrészek, amelyeket a jármű részeként építettek be és vizsgáltak meg, függetlenül attól, hogy indításgátló be van-e építve (például lámpák); vagy

ii. azok az alkatrészek, amelyeket korábban már a jármű részeként megvizsgáltak, és ezt dokumentumokkal igazolták.

8.4.2. Vizsgálati feltételek

Minden vizsgálatot egyetlen indításgátlón, egymás után kell elvégezni. A vizsgálatot végrehajtó hatóság azonban dönthet úgy, hogy más mintapéldányok is használhatók, ha ez nem befolyásolja a többi vizsgálat eredményét.

8.4.3. Működési vizsgálat

Az alább meghatározott összes vizsgálat befejezése után az indításgátlót az ezen előírás 6.4.2.1.2. szakaszában meghatározott szokásos vizsgálati feltételek között meg kell vizsgálni, azt ellenőrizendő, hogy továbbra is megfelelően működik-e. Szükség esetén a biztosítékokat a vizsgálat előtt ki lehet cserélni.

Az indításgátló minden alkatrészének meg kell felelnie az ezen előírás 6.4.2.2–6.4.2.8. és 6.4.2.12. szakaszában megadott előírásoknak.

8.5. ÚTMUTATÓK

(A 8.5.1–8.5.3. szakasz csak az utólagos beépítésre vonatkozik.)

Minden indításgátlóhoz mellékelni kell az alábbi dokumentumokat:

8.5.1. Beépítési útmutató, amely tartalmazza a következőket:

8.5.1.1. azoknak a járműveknek és járműmodelleknek a felsorolása, amelyekhez a készüléket tervezték. Ez a felsorolás lehet konkrét vagy általános, például „minden 12 V-os negatív földelésű akkumulátorral felszerelt benzinmotoros személygépkocsi”;

8.5.1.2. a fényképekkel és/vagy egyértelmű rajzokkal illusztrált beépítési módszer.

8.5.1.3. A beszállító által megadott részletes beépítési útmutatónak olyannak kell lennie, hogy ha a beépítést végző szakember megfelelően követi azokat, az indításgátló ne befolyásolja a jármű biztonságát és megbízhatóságát.

8.5.1.4. A beépítési útmutatóban meg kell határozni az indításgátló villamos teljesítményigényét, és adott esetben nagyobb kapacitású akkumulátor használatát kell javasolni.

8.5.1.5. A beszállítónak meg kell adnia a jármű beépítés utáni ellenőrzéséhez szükséges eljárásokat. A biztonsággal kapcsolatos jellemzőknek különös figyelmet kell szentelni.

8.5.2. Kitöltetlen beépítési nyilatkozat a 7. mellékletben lévő minta szerint.

8.5.3. Általános nyilatkozat az indításgátló vevője számára, amely felhívja a figyelmet a következőkre:

8.5.3.1. az indításgátlót a gyártó útmutatása szerint kell beépíteni;

8.5.3.2. a beépítéssel ajánlatos szakembert megbízni (az indításgátló gyártója ajánlhat megfelelő szakembereket);

8.5.3.3. az indításgátlót kísérő beépítési nyilatkozatot a beépítést végző szakembernek kell kiállítania.

8.5.4. Használati útmutató.

8.5.5. Karbantartási útmutató.

8.5.6. Általános figyelmeztetés az indításgátlón végzett bármilyen módosítás vagy kiegészítés veszélyeire vonatkozóan; az ilyen módosítás és kiegészítés automatikusan érvényteleníti a fenti 8.5.2. szakaszban említett beépítési nyilatkozatot.

9. A TÍPUS MÓDOSÍTÁSA ÉS A JÓVÁHAGYÁS KITERJESZTÉSE

9.1. Jármű- vagy alkatrésztípus ezen előírás tekintetében történő minden módosításáról értesíteni kell a jármű- vagy alkatrésztípust jóváhagyó hatóságot. A hatóság ezt követően a következőképpen járhat el:

9.1.1. úgy ítéli meg, hogy az elvégzett módosításoknak nagy valószínűséggel nincs számottevő kedvezőtlen hatása, és az alkatrész vagy jármű továbbra is megfelel az előírásoknak; vagy

9.1.2. új vizsgálati jegyzőkönyvet kér a vizsgálat elvégzéséért felelős műszaki szolgálattól.

9.2. A jóváhagyás megerősítéséről vagy elutasításáról, a változások részletes leírásával együtt, a fenti 4.3. szakaszban említett eljárással értesíteni kell a megállapodásban részes és ezen előírást alkalmazó szerződő feleket.

9.3. A jóváhagyás kiterjesztését engedélyező illetékes hatóság az ilyen kiterjesztéshez készített minden értesítéshez sorszámot rendel.

10. A GYÁRTÁS MEGFELELŐSÉGÉNEK ELLENŐRZÉSÉRE SZOLGÁLÓ ELJÁRÁSOK

A gyártás megfelelőségének ellenőrzésére szolgáló eljárásoknak meg kell felelniük a megállapodás (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev. 2) 2. függelékében megállapított eljárásoknak, valamint az alábbi követelményeknek:

10.1. Az ezen előírás szerint jóváhagyott járműveket/alkatrészeket úgy kell gyártani, hogy az előírás vonatkozó részeiben foglalt követelményeket teljesítve megfeleljenek a jóváhagyott típusnak.

10.2. Az ezen előírás vonatkozó részeiben előírt vizsgálatokat a jármű vagy alkatrész minden típusán az elismert minőségbiztosítási eljárások egyikét követve, statisztikailag ellenőrzött módon és véletlenszerűen kell elvégezni.

10.3. A jóváhagyást megadó hatóság bármikor ellenőrizheti az egyes gyártóüzemekben alkalmazott megfelelőség-ellenőrzési módszereket. Az ilyen ellenőrzésre általában kétévente kerül sor.

11. SZANKCIÓK NEM MEGFELELŐ GYÁRTÁS ESETÉN

11.1. Az ezen előírás alapján egy adott jármű-/alkatrésztípusra megadott jóváhagyás visszavonható, ha nem teljesülnek a fenti 10. szakaszban előírt követelmények.

11.2. Ha a megállapodásban részes és ezen előírást alkalmazó valamely szerződő fél visszavon egy előzőleg általa megadott jóváhagyást, akkor erről az ezen előírás 2. melléklete 1., 2. vagy 3. részének megfelelő nyomtatványon haladéktalanul értesíti az ezen előírást alkalmazó többi szerződő felet.

12. GYÁRTÁS VÉGLEGES LEÁLLÍTÁSA

Ha a jóváhagyás birtokosa véglegesen leállítja az ezen előírás szerint jóváhagyott jármű-/alkatrésztípus gyártását, akkor erről értesítenie kell a jóváhagyást megadó hatóságot. A hatóság az értesítés kézhezvétele után az ezen előírás 2. melléklete 1., 2. vagy 3. részének megfelelő nyomtatványon értesíti erről a megállapodásban részes és ezen előírást alkalmazó szerződő feleket.

13. ÁTMENETI RENDELKEZÉSEK

13.1. INDÍTÁSGÁTLÓ TÍPUSJÓVÁHAGYÁSA

13.1.1. Az előírás eredeti változata 1. kiegészítésének hatálybalépésétől számított 36 hónap után az ezen előírást alkalmazó szerződő felek csak akkor adhatnak ki jóváhagyást, ha a jóváhagyandó alkatrésztípus vagy önálló műszaki egység teljesíti az előírás eredeti változata 1. kiegészítésével módosított ezen előírás követelményeit.

13.1.2. Az ezen előírást alkalmazó szerződő felek továbbra is megadják a jóváhagyásokat azokra az alkatrésztípusokra vagy önálló műszaki egységekre, amelyek megfelelnek az előírás eredeti változatában foglalt követelményeknek, feltéve, hogy az alkatrész vagy az önálló műszaki egység használatban lévő járművekbe cseréként történő beépítés céljára készült, és műszakilag nem lenne megvalósítható olyan alkatrész vagy önálló műszaki egység beépítése, amely teljesíti az előírás eredeti változata 1. kiegészítésével módosított ezen előírás követelményeit.

13.2. JÁRMŰTÍPUS JÓVÁHAGYÁSA

Az előírás eredeti változata 1. kiegészítésének hatálybalépésétől számított 36 hónap után az ezen előírást alkalmazó szerződő felek csak akkor adhatnak ki jóváhagyást, ha a jóváhagyandó járműtípus teljesíti az előírás eredeti változata 1. kiegészítésével módosított ezen előírás követelményeit.

14. A JÓVÁHAGYÁSI VIZSGÁLAT ELVÉGZÉSÉÉRT FELELŐS MŰSZAKI SZOLGÁLATOK ÉS A JÓVÁHAGYÓ HATÓSÁGOK NEVE ÉS CÍME

A megállapodásban részes és ezen előírást alkalmazó szerződő felek megadják az Egyesült Nemzetek Titkárságának a jóváhagyási vizsgálat elvégzéséért felelős műszaki szolgálatok nevét és címét, valamint a jóváhagyásokat megadó, illetve a más országok által kiadott jóváhagyásokat, kiterjesztéseket, elutasításokat vagy visszavonásokat igazoló értesítéseket fogadó hatóságok nevét és címét.

1. MELLÉKLET

1. rész

(Megengedett legnagyobb formátum: A4 [210 mm × 297 mm])

ADATKÖZLŐ LAP

a 116. számú előírás járműtípusnak a jogosulatlan használat elleni védelmére szolgáló készülékek tekintetében történő EGB-típusjóváhagyásáról szóló 5., 7., illetve 8. szakaszának megfelelően

riasztórendszer nélkül/riasztórendszerrel [1]

indításgátló nélkül/indításgátlóval [1]

1. ÁLTALÁNOS ADATOK

1.1. Gyártmány (gyártó márkaneve):

1.2. Típus:

1.3. A típus azonosításának módja, ha fel van tüntetve a berendezésen [2]:

1.3.1. A jelölés helye:

1.4. Járműkategória [3]:

1.5. A gyártó neve és címe:

1.6. Az EGB-jóváhagyási jel helye:

1.7. Az összeszerelő üzem(ek) címe:

2. A JÁRMŰ ÁLTALÁNOS SZERKEZETI FELÉPÍTÉSÉRE VONATKOZÓ JELLEMZŐK

2.1. A reprezentatív járműről készült fényképek és/vagy rajzok:

2.2. A kormánykerék elhelyezése: bal oldali/jobb oldali [1]

3. EGYEBEK

3.1. A jármű jogosulatlan használata elleni védelemre szolgáló berendezések

3.1.1. Védőberendezés:

3.1.1.1. A jármű típusának részletes leírása, tekintettel a vezérlőrendszer vagy azon egység elrendezésére és kialakítására, amelyre a védőberendezés kifejti hatását:

3.1.1.2. Rajzok a védőberendezésről és annak a járműbe történő beépítéséről:

3.1.1.3. A berendezés műszaki leírása:

3.1.1.4. Az alkalmazott zárkombináció részletes adatai:

3.1.2. Jármű-indításgátló

3.1.2.1. Típus-jóváhagyási szám, ha van:

3.1.2.2. Jóváhagyással még nem rendelkező indításgátlók esetében

3.1.2.2.1. A jármű indításgátlójának és a véletlen bekapcsolás ellen tett intézkedések részletes műszaki leírása:

3.1.2.2.2. Az(ok) a rendszer(ek), amelyre/amelyekre a jármű indításgátlója a hatását kifejti:

3.1.2.2.3. A ténylegesen felcserélhető kódok száma, ha van ilyen:

3.1.3. Riasztórendszer, ha van ilyen:

3.1.3.1. Típus-jóváhagyási szám, ha van:

---

[1] A nem kívánt rész törlendő. (Előfordulhat, hogy nincs törlendő rész, ha nem csak egy bejegyzés érvényes.)

[2] Ha a típus azonosításának módja olyan írásjeleket tartalmaz, amelyek az ezen adatközlő lapon szereplő jármű-, alkatrész- vagy önálló műszaki egységtípusok leírása szempontjából nem lényegesek, akkor ezeket az írásjeleket a vonatkozó dokumentumokban kérdőjellel helyettesítjük (pl. ABC??123??).

[3] A Motoros járművekre vonatkozó egységesített állásfoglalás (R.E.3) (dokumentum: a módosított TRANS/WP.29/78/Rev. 1) 7. mellékletének meghatározása szerint.

3.1.3.1.1. A jármű típusának részletes leírása, tekintettel a beépített jármű-riasztórendszer elrendezésére, amelyet fényképek vagy rajzok illusztrálnak (amennyiben a jármű-riasztórendszer önálló műszaki egységként már típusjóváhagyást kapott, hivatkozni lehet a jármű-riasztórendszer gyártója által megadott adatközlő lap 4.2. pontjában szereplő leírásra):

3.1.3.2. Jóváhagyással még nem rendelkező riasztórendszerek esetében

3.1.3.2.1. A riasztórendszer és a beépített riasztórendszerrel kapcsolatban lévő járműalkatrészek részletes leírása:

3.1.3.2.2. A riasztórendszert alkotó fő alkatrészek felsorolása:

2. rész

(Megengedett legnagyobb formátum: A4 [210 mm × 297 mm])

ADATKÖZLŐ LAP

a 116. számú előírás riasztórendszer alkatrészként vagy önálló műszaki egységként történő EGB-típusjóváhagyásáról szóló 6. szakaszának megfelelően

1. ÁLTALÁNOS ADATOK

1.1. Gyártmány (gyártó márkaneve):

1.2. Típus:

1.3. A típus azonosításának módja, ha fel van tüntetve a berendezésen ([1]):

1.3.1. A jelölés helye:

1.4. A gyártó neve és címe:

1.5. Az EGB-jóváhagyási jel helye:

1.6. Az összeszerelő üzem(ek) címe:

2. A BERENDEZÉS LEÍRÁSA

2.1. A riasztórendszer és a beépített riasztórendszerrel kapcsolatban lévő járműalkatrészek részletes leírása:

2.1.1. A riasztórendszert alkotó fő alkatrészek felsorolása:

2.1.2. A téves riasztások elkerülése érdekében tett intézkedések:

2.2. A berendezés által nyújtott védelem mértéke:

2.3. A berendezés bekapcsolásának/kikapcsolásának módja:

2.4. A ténylegesen felcserélhető kódok száma, ha van ilyen:

2.5. A berendezést alkotó fő alkatrészek felsorolása, valamint adott esetben ezek hivatkozási jele:

3. RAJZOK

3.1. A berendezés fő alkatrészeiről készült rajzok (a rajzokon adott esetben fel kell tüntetni az EGB-típusjóváhagyási jel vagy a hivatkozási jel helyét):

4. ÚTMUTATÓK

4.1. Azoknak a járműveknek a felsorolása, amelyekbe a berendezést be kívánják építeni:

4.2. A beépítési módszer leírása, fényképekkel és/vagy rajzokkal illusztrálva:

4.3. Használati útmutató:

4.4. Karbantartási útmutató, ha van:

4.5. Ezen előírás azon szakaszainak felsorolása, amelyek meghatározott járművekbe, meghatározott helyekre beépítendő, önálló műszaki egységként típusjóváhagyást kapott jármű-riasztórendszer beépítési feltételei következtében nem alkalmazandók.

([1]) Ha a típus azonosításának módja olyan írásjeleket tartalmaz, amelyek az ezen adatközlő lapon szereplő alkatrész- vagy önálló műszaki egységtípusok leírása szempontjából nem lényegesek, akkor ezeket az írásjeleket a vonatkozó dokumentumokban kérdőjellel helyettesítjük (pl. ABC??123??).

3. rész

(Megengedett legnagyobb formátum: A4 [210 mm × 297 mm])

ADATKÖZLŐ LAP

a 116. számú előírás indításgátló rendszer alkatrészként vagy önálló műszaki egységként történő EGB-típusjóváhagyásáról szóló 8. szakaszának megfelelően

1. ÁLTALÁNOS ADATOK

1.1. Gyártmány (gyártó márkaneve):

1.2. Típus:

1.3. A típus azonosításának módja, ha fel van tüntetve a berendezésen ([1]):

1.3.1. A jelölés helye:

1.4. A gyártó neve és címe:

1.5. Az EGB-jóváhagyási jel helye:

1.6. Az összeszerelő üzem(ek) címe:

2. A BERENDEZÉS LEÍRÁSA

2.1. A jármű indításgátlójának és a véletlen bekapcsolás ellen tett intézkedések részletes műszaki leírása:

2.2. A jármű azon rendszer(i), amelyre/amelyekre a jármű indításgátlója a hatását kifejti:

2.3. A berendezés bekapcsolásának/kikapcsolásának módja:

2.4. A ténylegesen felcserélhető kódok száma, ha van ilyen:

2.5. A berendezést alkotó fő alkatrészek felsorolása, valamint adott esetben ezek hivatkozási jele:

3. RAJZOK

3.1. A berendezés fő alkatrészeiről készült rajzok (a rajzokon adott esetben fel kell tüntetni az EGB-típusjóváhagyási jel helyét):

4. ÚTMUTATÓK

4.1. Azoknak a járműveknek a felsorolása, amelyekbe a berendezést be kívánják építeni:

4.2. A beépítési módszer leírása, fényképekkel és/vagy rajzokkal illusztrálva:

4.3. Használati útmutató:

4.4. Karbantartási útmutató, ha van:

([1]) Ha a típus azonosításának módja olyan írásjeleket tartalmaz, amelyek az ezen adatközlő lapon szereplő alkatrész- vagy önálló műszaki egységtípusok leírása szempontjából nem lényegesek, akkor ezeket az írásjeleket a vonatkozó dokumentumokban kérdőjellel helyettesítjük (pl. ABC??123??).

2. MELLÉKLET

1. rész

ÉRTESÍTÉS

(Megengedett legnagyobb formátum: A4 [210 mm × 297 mm])



Kibocsátó: Hatóság neve:

.....

.....

.....

Tárgy (2): JÓVÁHAGYÁS MEGADÁSA
JÓVÁHAGYÁS KITERJESZTÉSE
JÓVÁHAGYÁS ELUTASÍTÁSA
JÓVÁHAGYÁS VISSZAVONÁSA
GYÁRTÁS VÉGLEGES LEÁLLÍTÁSA

járműtípusra vonatkozóan, a jogosulatlan használat megakadályozására szolgáló berendezések tekintetében, a 116. számú előírás szerint

riasztórendszer nélkül/riasztórendszerrel (2)

indításgátló nélkül/indításgátlóval (2)

Jóváhagyás száma: ..... Kiterjesztés száma: .....

A kiterjesztés indoka: .....

I. SZAKASZ

1. ÁLTALÁNOS ADATOK

1.1. Gyártmány (gyártó márkaneve): .....

1.2. Típus: .....

1.3. A típus azonosításának módja, ha fel van tüntetve a járművön/alkatrészen/önálló műszaki egységen (2)(3): .....

1.3.1. A jelölés helye: .....

1.4. Járműkategória (4): .....

1.5. A gyártó neve és címe: .....

1.6. Az EGB-jóváhagyási jel helye: .....

1.7. Az összeszerelő üzem(ek) címe(i): .....

II. SZAKASZ

1. Kiegészítő adatok (adott esetben): lásd a kiegészítést .....

2. A jóváhagyási vizsgálat elvégzéséért felelős műszaki szolgálat: .....

3. A vizsgálati jegyzőkönyv dátuma: .....

4. A vizsgálati jegyzőkönyv száma: .....

5. Megjegyzések (adott esetben): lásd a kiegészítést .....

6. Hely: .....

7. Dátum: .....

8. Aláírás: .....

9. A jóváhagyó hatósághoz benyújtott – és kérésre kiadható – információs csomag tartalomjegyzéke mellékelve.

(1) A jóváhagyást megadó/kiterjesztő/elutasító/visszavonó ország egyedi azonosító száma (lásd ezen előírás jóváhagyásra vonatkozó rendelkezéseit).

(2) A nem kívánt rész törlendő. (Előfordulhat, hogy nincs törlendő rész, ha nem csak egy bejegyzés érvényes.)

(3) Ha a típus azonosításának módja olyan írásjeleket tartalmaz, amelyek az ezen adatközlő lapon szereplő jármű-, alkatrész- vagy önálló műszaki egységtípusok leírása szempontjából nem lényegesek, akkor ezeket az írásjeleket a vonatkozó dokumentumokban kérdőjellel helyettesítjük (pl. ABC??123??).

(4) A Motoros járművekre vonatkozó egységesített állásfoglalás (R.E.3) (dokumentum: a módosított TRANS/WP.29/78/Rev. 1) 7. mellékletének meghatározása szerint.

Kiegészítés

a … számú EGK-típusbizonyítványhoz

járműtípus jóváhagyása a 116. sz. előírás alapján

1. További adatok:

1.1. A jogosulatlan használat megakadályozására szolgáló berendezés(ek) és azoknak a járműalkatrészeknek a rövid leírása, amelyekre ez(ek) hatását/hatásukat kifejti(k):

1.2. Az indításgátló rövid leírása:

1.3. A riasztórendszer rövid leírása, adott esetben, beleértve a névleges hálózati feszültséget ([1]):

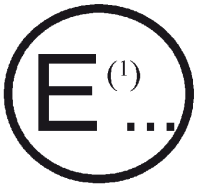
2. Megjegyzések:

([1]) Csak olyan jármű-riasztórendszerek esetében kell feltüntetni, amelyeket olyan járművekbe kívánnak beépíteni, amelyeknek a névleges hálózati feszültsége 12 V-tól eltérő.

2. rész

ÉRTESÍTÉS

(Megengedett legnagyobb formátum: A4 [210 mm × 297 mm])



Kibocsátó: Hatóság neve:

.....

.....

.....

Tárgy (2): JÓVÁHAGYÁS MEGADÁSA
JÓVÁHAGYÁS KITERJESZTÉSE
JÓVÁHAGYÁS ELUTASÍTÁSA
JÓVÁHAGYÁS VISSZAVONÁSA
GYÁRTÁS VÉGLEGES LEÁLLÍTÁSA

alkatrész vagy önálló műszaki egység, mint riasztórendszer típusára vonatkozóan, a 116. sz. előírás szerint

Jóváhagyás száma: ..... Kiterjesztés száma: .....

A kiterjesztés indoka: .....

I. SZAKASZ

1. ÁLTALÁNOS ADATOK

1.1. Gyártmány (gyártó márkaneve): .....

1.2. Típus: .....

1.3. A típus azonosításának módja, ha fel van tüntetve a berendezésen (3): .....

1.3.1. A jelölés helye: .....

1.4. A gyártó neve és címe: .....

1.5. Az EGB-jóváhagyási jel helye: .....

1.6. Az összeszerelő üzem(ek) címe: .....

II. SZAKASZ

1. Kiegészítő adatok (adott esetben): lásd a kiegészítést .....

2. A jóváhagyási vizsgálat elvégzéséért felelős műszaki szolgálat: .....

3. A vizsgálati jegyzőkönyv dátuma: .....

4. A vizsgálati jegyzőkönyv száma: .....

5. Megjegyzések (adott esetben): lásd a kiegészítést .....

6. Hely: .....

7. Dátum: .....

8. Aláírás: .....

9. A jóváhagyó hatósághoz benyújtott – és kérésre kiadható – információs csomag tartalomjegyzéke mellékelve.

(1) A jóváhagyást megadó/kiterjesztő/elutasító/visszavonó ország egyedi azonosító száma (lásd ezen előírás jóváhagyásra vonatkozó rendelkezéseit).

(2) A nem kívánt rész törlendő. (Előfordulhat, hogy nincs törlendő rész, ha nem csak egy bejegyzés érvényes.)

(3) Ha a típus azonosításának módja olyan írásjeleket tartalmaz, amelyek az ezen adatközlő lapon szereplő jármű-, alkatrész- vagy önálló műszaki egységtípusok leírása szempontjából nem lényegesek, akkor ezeket az írásjeleket a vonatkozó dokumentumokban kérdőjellel helyettesítjük (pl. ABC??123??).

Kiegészítés

a … számú EGK-típusbizonyítványhoz

jármű-riasztórendszer típusjóváhagyása a 116. sz. előírás alapján

1. További adatok:

1.1. A riasztórendszer rövid leírása, adott esetben, beleértve a névleges hálózati feszültséget ([1]):

1.2. Azoknak a járműveknek a felsorolása, amelyekbe a riasztóberendezést be kívánják építeni:

1.3. Azok a járműtípusok, amelyeken a riasztóberendezést vizsgálták:

1.4. A riasztóberendezést alkotó, megfelelően azonosított fő alkatrészek felsorolása:

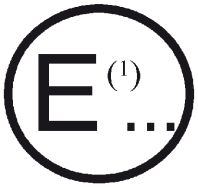
2. Megjegyzések:

([1]) Csak olyan jármű-riasztórendszerek esetében kell feltüntetni, amelyeket olyan járművekbe kívánnak beépíteni, amelyeknek a névleges hálózati feszültsége 12 V-tól eltérő.

3. rész

ÉRTESÍTÉS

(Megengedett legnagyobb formátum: A4 [210 mm × 297 mm])



Kibocsátó: Hatóság neve:

.....

.....

.....

Tárgy (2): JÓVÁHAGYÁS MEGADÁSA
JÓVÁHAGYÁS KITERJESZTÉSE
JÓVÁHAGYÁS ELUTASÍTÁSA
JÓVÁHAGYÁS VISSZAVONÁSA
GYÁRTÁS VÉGLEGES LEÁLLÍTÁSA

alkatrész vagy önálló műszaki egység, mint indításgátló típusára vonatkozóan, a 116. sz. előírás szerint

Jóváhagyás száma: ..... Kiterjesztés száma: .....

A kiterjesztés indoka: .....

I. SZAKASZ

1. ÁLTALÁNOS ADATOK

Gyártmány (gyártó márkaneve): .....

Típus: .....

A típus azonosításának módja, ha fel van tüntetve a berendezésen (3): .....

A jelölés helye: .....

A gyártó neve és címe: .....

Az EGB-jóváhagyási jel helye: .....

Az összeszerelő üzem(ek) címe: .....

II. SZAKASZ

1. Kiegészítő adatok (adott esetben): lásd a kiegészítést .....
2. A jóváhagyási vizsgálat elvégzéséért felelős műszaki szolgálat: .....
3. A vizsgálati jegyzőkönyv dátuma: .....
4. A vizsgálati jegyzőkönyv száma: .....
5. Megjegyzések (adott esetben): lásd a kiegészítést .....
6. Hely: .....
7. Dátum: .....
8. Aláírás: .....
9. A jóváhagyó hatósághoz benyújtott – és kérésre kiadható – információs csomag tartalomjegyzéke mellékelve.

(1) A jóváhagyást megadó/kiterjesztő/elutasító/visszavonó ország egyedi azonosító száma (lásd ezen előírás jóváhagyásra vonatkozó rendelkezéseit).

(2) A nem kívánt rész törlendő. (Előfordulhat, hogy nincs törlendő rész, ha nem csak egy bejegyzés érvényes.)

(3) Ha a típus azonosításának módja olyan írásjeleket tartalmaz, amelyek az ezen adatközlő lapon szereplő alkatrész- vagy önálló műszaki egységtípusok leírása szempontjából nem lényegesek, akkor ezeket az írásjeleket a vonatkozó dokumentumokban kérdőjellel helyettesítjük (pl. ABC??123??).

Kiegészítés

a … számú EGK-típusbizonyítványhoz

indításgátló típusjóváhagyása a 116. sz. előírás alapján

1. További adatok:

1.1. Az indításgátló rövid leírása:

1.2. Azoknak a járműveknek a felsorolása, amelyekbe az indításgátlót be kívánják építeni:

1.3. Azok a járműtípusok, amelyeken az indításgátlót vizsgálták:

1.4. Az indításgátlót alkotó, megfelelően azonosított fő alkatrészek felsorolása:

2. Megjegyzések:

3. MELLÉKLET

A JÓVÁHAGYÁSI JELEK ELRENDEZÉSE

A. MINTA

(Lásd ezen előírás 4.4. szakaszát.)

1. ábra

(Lásd ezen előírás 4.4.3.4. szakaszát.)

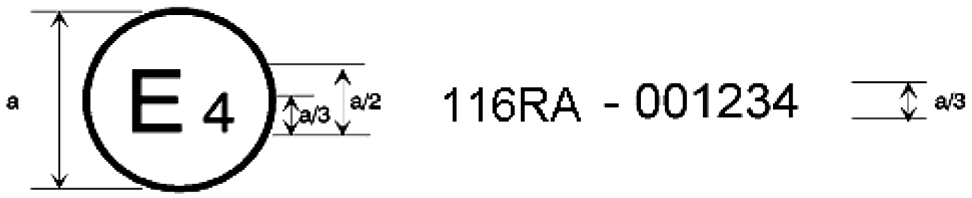


a = legalább 8 mm

Járművön elhelyezve, a fenti 1. ábrán látható jóváhagyási jel azt mutatja, hogy az adott típust a 001234 jóváhagyási számmal Hollandiában (E4) hagyták jóvá a 116. sz. előírás I. része szerint. A jóváhagyási szám első két számjegye (00) azt jelzi, hogy a jóváhagyást az eredeti, változatlan formájú 106. sz. előírás követelményei szerint adták meg.

2. ábra

(Lásd ezen előírás 4.4.3.1. szakaszát.)

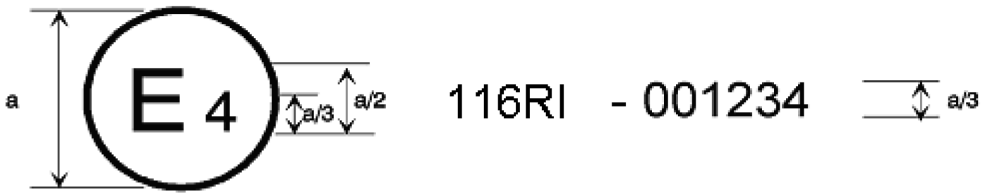


a = legalább 8 mm

Jármű-riasztórendszeren elhelyezve, a fenti 2. ábrán látható jóváhagyási jel azt mutatja, hogy az adott típust a 001234 jóváhagyási számmal Hollandiában (E4) hagyták jóvá a 116. sz. előírás II. része szerint. A jóváhagyási szám első két számjegye (00) azt jelzi, hogy a jóváhagyást az eredeti, változatlan formájú 106. sz. előírás követelményei szerint adták meg.

3. ábra

(Lásd ezen előírás 4.4.3.2. szakaszát.)



a = legalább 8 mm

Indításgátlón elhelyezve, a fenti 3. ábrán látható jóváhagyási jel azt mutatja, hogy az adott típust a 001234 jóváhagyási számmal Hollandiában (E4) hagyták jóvá a 116. sz. előírás IV. része szerint. A jóváhagyási szám első két számjegye (00) azt jelzi, hogy a jóváhagyást az eredeti, változatlan formájú 106. sz. előírás követelményei szerint adták meg.

4. ábra

(Lásd ezen előírás 4.4.3.5. szakaszát.)



a = legalább 8 mm

Járművön elhelyezve, a fenti 4. ábrán látható jóváhagyási jel azt mutatja, hogy az adott típust a 001234 jóváhagyási számmal Hollandiában (E4) hagyták jóvá a 116. sz. előírás III. része szerint. A jóváhagyási szám első két számjegye (00) azt jelzi, hogy a jóváhagyást az eredeti, változatlan formájú 106. sz. előírás követelményei szerint adták meg.

5. ábra

(Lásd ezen előírás 4.4.3.6. szakaszát.)



a = legalább 8 mm

Járművön elhelyezve, a fenti 5. ábrán látható jóváhagyási jel azt mutatja, hogy az adott típust a 001234 jóváhagyási számmal Hollandiában (E4) hagyták jóvá a 116. sz. előírás I. és IV. része szerint. A jóváhagyási szám első két számjegye (00) azt jelzi, hogy a jóváhagyást az eredeti, változatlan formájú 106. sz. előírás követelményei szerint adták meg.

6. ábra

(Lásd ezen előírás 4.4.3.7. szakaszát.)



a = legalább 8 mm

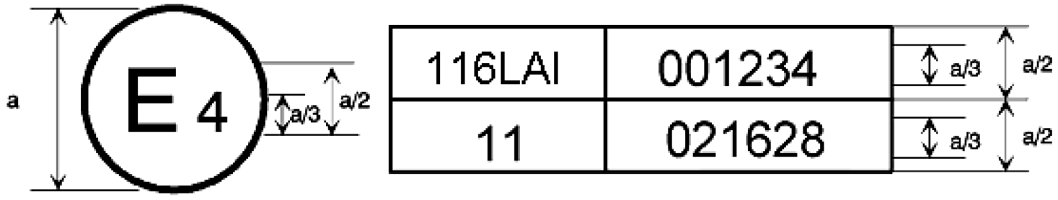
Járművön elhelyezve, a fenti 6. ábrán látható jóváhagyási jel azt mutatja, hogy az adott típust a 001234 jóváhagyási számmal Hollandiában (E4) hagyták jóvá a 116. sz. előírás I., II. és IV. része szerint. A jóváhagyási szám első két számjegye (00) azt jelzi, hogy a jóváhagyást az eredeti, változatlan formájú 106. sz. előírás követelményei szerint adták meg.

B. MINTA

(Lásd ezen előírás 4.5. szakaszát.)

7. ábra

(minta)



a = legalább 8 mm

A járművön elhelyezett fenti jóváhagyási jel azt mutatja, hogy az adott típust Hollandiában (E4) hagyták jóvá a 116. sz. előírás I., II. és IV. része, valamint a 11. sz. előírás szerint. A jóváhagyási szám első két számjegye azt jelzi, hogy amikor a jóváhagyásokat megadták, akkor a 116. sz. előírás még az eredeti, változatlan formájában volt, a 11. sz. előírás pedig már tartalmazta a 02. módosítássorozatot.

4. MELLÉKLET

1. rész

A KORMÁNYSZERKEZETRE HATÓ, JOGOSULATLAN HASZNÁLAT ELLENI VÉDELEMRE SZOLGÁLÓ BERENDEZÉSEK KOPÁSVIZSGÁLATI ELJÁRÁSA

1. Mérőfelszerelés

A mérőfelszerelés a következőkből áll:

1.1. a mintaként szolgáló kormányszerkezet felszerelésére alkalmas szerkezet ezen előírás 5.1.2. szakaszában meghatározott, jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezéssel kiegészítve;

1.2. a védőberendezés kulcs használatával járó bekapcsolására és kikapcsolására szolgáló berendezés;

1.3. a kormányrúdnak a jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezéshez viszonyított elforgatására szolgáló eszköz.

2. Vizsgálati módszer

2.1. A jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezéssel kiegészített, mintaként szolgáló kormányszerkezetet rögzíteni kell a fenti 1.1. szakaszban említett szerkezethez.

2.2. A vizsgálati eljárás egy ciklusa az alábbi műveletekből áll:

2.2.1. Kiindulási helyzet. A jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezést ki kell kapcsolni, és a kormányrudat olyan helyzetbe kell forgatni, amely megakadályozza a jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezés bekapcsolódását, kivéve, ha az olyan típusú, amely a kormányszerkezet bármilyen helyzetében lehetővé teszi a lezárást.

2.2.2. Bekapcsolás. A jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezést a kulccsal kikapcsolt állapotból bekapcsolt állapotba kell helyezni.

2.2.3. ([1]) Bekapcsolt állapot. A kormánytengelyt annyira el kell forgatni, hogy a tengelyen mérhető forgatónyomaték a jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezés bekapcsolásának pillanatában 40 Nm ± 2 Nm legyen.

2.2.4. Kikapcsolt állapot. A jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezést a szokásos módon ki kell kapcsolni úgy, hogy a kikapcsolódás elősegítése érdekében nullára csökkentik a forgatónyomatékot.

2.2.5. ([1]) Visszaállás. A kormánytengelyt olyan helyzetbe kell forgatni, amely megakadályozza a jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezés bekapcsolódását.

2.2.6. Ellenkező irányú forgatás. Meg kell ismételni a 2.2.2., a 2.2.3., a 2.2.4. és a 2.2.5. szakaszban ismertetett lépéseket a kormánytengely ellenkező irányban történő forgatásával.

2.2.7. A berendezés két egymást követő bekapcsolódása közötti időintervallumnak legalább 10 s-nak kell lennie.

2.3. A kopásvizsgálati ciklust az előírás 5.3.1.3. szakaszában meghatározott alkalommal meg kell ismételni.

2. rész

A KORMÁNYSZERKEZETRE HATÓ, JOGOSULATLAN HASZNÁLAT ELLENI VÉDELEMRE SZOLGÁLÓ BERENDEZÉSEK FORGATÓNYOMATÉK-KORLÁTOZÓ BERENDEZÉS SEGÍTSÉGÉVEL VÉGZETT VIZSGÁLATI ELJÁRÁSA

1. Mérőfelszerelés

A mérőfelszerelés a következőkből áll:

1.1. a kormányszerkezet adott alkatrészeinek rögzítésére alkalmas szerkezet, vagy amennyiben a vizsgálat a teljes járművön történik, egy olyan emelőrendszer, amely képes valamennyi kormányzott kereket felemelni a talajról; valamint

1.2. a 2.3. pontban leírtak szerint a kormányműre kifejtett forgatónyomaték előállítására és mérésére alkalmas berendezés vagy berendezések. A mérési pontatlanság legfeljebb 2 % lehet.

2. A vizsgálati eljárás leírása

2.1. Ha a vizsgálatot a teljes járművön végzik el, a vizsgálatot úgy kell elvégezni, hogy a jármű valamennyi kormányzott kerekét felemelik a talajról.

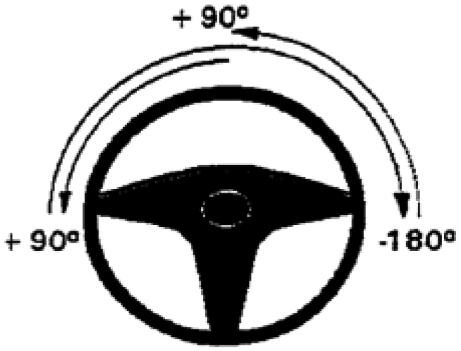
([1]) Amennyiben a jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló berendezés a kormányszerkezet bármilyen állásában lehetővé teszi a lezárást, a 2.2.3. és a 2.2.5. szakaszban leírt műveletet ki kell hagyni.

2.2. A kormányzárat be kell kapcsolni, hogy a kormányzás blokkolva legyen.

2.3. A kormányműre akkora forgatónyomatékot kell kifejteni, hogy az forogjon.

2.4. A vizsgálati ciklus a kormánymű 90°-os elforgatásával kezdődik, amelyet 180°-os ellentétes irányban történő forgatás, majd az eredeti irányba történő újabb 90°-os forgatás követ (lásd az ábrát);

1 ciklus = + 90°/– 180°/+ 90°, ± 10 százalékos tűréssel.



2.5. Egy ciklus időtartama 20 s ± 2 s.

2.6. Öt vizsgálati ciklust kell elvégezni.

2.7. A vizsgálati ciklusok mindegyike alatt a forgatónyomaték legkisebb mért értékének nagyobbnak kell lennie az előírás 5.3.1.4.2. szakaszában megadott értéknél.

---

5. MELLÉKLET

(Fenntartva)

---

6. MELLÉKLET

MEGFELELŐSÉGI TANÚSÍTVÁNY MINTÁJA

Alulírott .....
(családi név és keresztnév)

igazolom, hogy a jármű alább leírt riasztórendszere/indításgátlója ([1]):

Gyártmány: .....

Típus: .....

teljes mértékben megfelel az alábbi helyen és időpontban jóváhagyott típusnak

....-án/-én
(a jóváhagyás helye) *(ideje)*

..... jóváhagyási számú értesítésben leírtak szerint.

A főbb alkatrész(ek) azonosítása:

Alkatrész: ..... Jelölés: .....

Kelt: .... -án/-én.

A gyártó teljes címe és bélyegzője .....

Aláírás: ..... (beosztás)

([1]) A nem kívánt rész törlendő.

7. MELLÉKLET

BEÉPÍTÉSI NYILATKOZAT MINTÁJA

Alulírott .....
képesített szakember igazolom, hogy az alább leírt jármű-riasztórendszer/indításgátló([1]) beépítését én végeztem el a rendszer gyártójának a beépítésre adott utasításai szerint.

A jármű leírása:

Gyártmány: .....

Típus: .....

Gyártási szám: .....

Rendszám: .....

A jármű riasztórendszerének/indításgátlójának leírása([1])

Gyártmány: .....

Típus: .....

Jóváhagyási szám: .....

Kelt: .... -án/-én

A beépítést végző szakember teljes címe és bélyegzője: .....

.....

.....

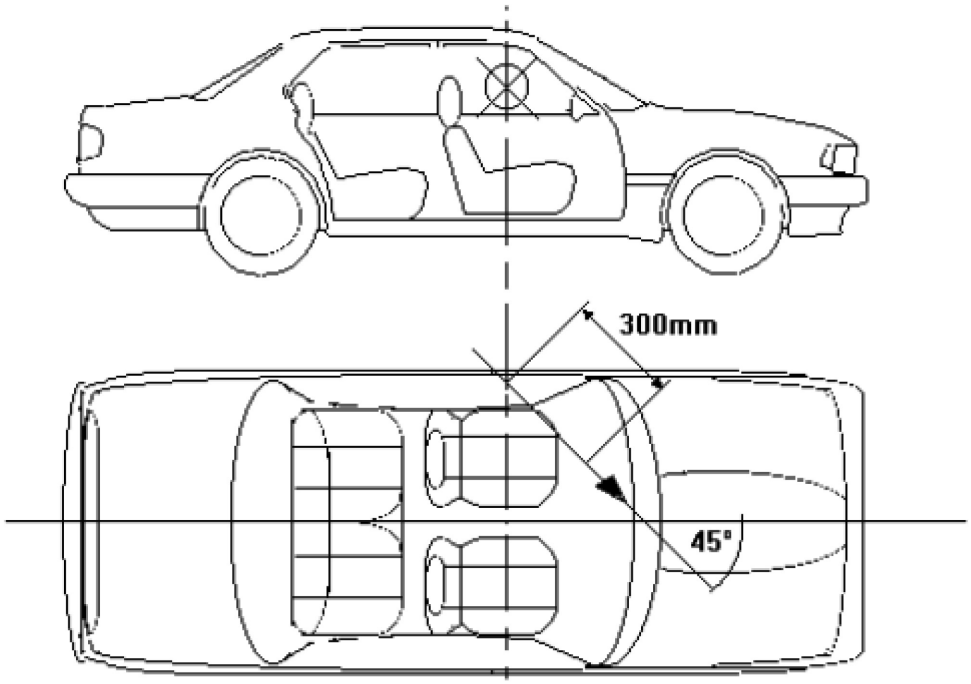
Aláírás: ..... (beosztás)

([1]) A nem kívánt rész törlendő.

8. MELLÉKLET

6.4.2.11. és 7.4. szakasz

AZ UTASTÉR VÉDELMÉRE SZOLGÁLÓ RENDSZEREK VIZSGÁLATA



9. MELLÉKLET

ELEKTROMÁGNESES ÖSSZEFÉRHETŐSÉG

Megjegyzés: Az elektromágneses összeférhetőség vizsgálatát vagy az 1. szakasz, vagy a 2. szakasz szerint kell elvégezni, a rendelkezésre álló mérőfelszereléstől függően.

1. **ISO-módszer**

Védelem a tápvezetékekben folyó áram zavaraival szemben

Az ISO 7637-2:2004 nemzetközi szabványban megadott 1, 2a/2b, 3a, 3b, 4 és 5a/5b jelű impulzusokat kell ráadni a tápvezetékekre és a jármű-riasztórendszer/riasztórendszer más olyan csatlakozásaira, amelyek üzemszerűen a tápvezetékhez csatlakoznak.

Az 5. számú impulzus esetében az 5b. jelű impulzust olyan járműveknél kell alkalmazni, amelyek beépített feszültségkorlátozó diódával rendelkező generátorral vannak felszerelve, az 5a. jelű impulzust pedig az összes többi esetben.

A 2. számú impulzus esetében a 2a. jelű impulzust minden esetben, a 2b. jelű impulzust pedig a járműgyártó és a műszaki szolgálat közötti megállapodás esetén lehet alkalmazni.

A műszaki szolgálat egyetértése esetén az 5a/5b. jelű impulzust a következő esetekben nem kell alkalmazni:

a) olyan jármű-riasztórendszer típusjóváhagyása, amely önálló műszaki egységként kap típusjóváhagyást, és amelyet generátor nélkül szándékoznak jármű(vek)be beépíteni.

   Ebben az esetben a jármű-riasztórendszer gyártója:

   i. az adatközlő lap (1. melléklet, 2. rész) 4.5. szakaszában jelzi, hogy az e szakaszban szereplő követelmény (ezen előírás 7. szakaszának megfelelően) nem vonatkozik a jármű-riasztórendszerre;

   ii. és az adatközlő lap 4.1. szakaszában felsorolja azon járműveket, amelyekbe a jármű-riasztórendszert be kívánják építeni, a 4.2. szakaszban pedig a vonatkozó beépítési feltételeket;

b) jármű típusjóváhagyása olyan riasztórendszer tekintetében, amelyet generátor nélkül szándékoznak jármű(vek)be beépíteni:

   ebben az esetben a gyártó az adatközlő lap (1. melléklet, 1. rész) 3.1.3.1.1. szakaszában jelzi, hogy az e szakaszban szereplő követelmény a beépítési feltételek jellege miatt nem vonatkozik a riasztórendszerre;

c) jármű típusjóváhagyása olyan jármű-riasztórendszer beépítése tekintetében, amely önálló műszaki egységként típusjóváhagyást kapott, és amelyet generátor nélkül szándékoznak jármű(vek)be beépíteni:

   ebben az esetben a gyártó az adatközlő lap (1. melléklet, 1. rész) 3.1.3.1.1. szakaszában jelzi, hogy az e szakaszban szereplő követelmény nem vonatkozik a jármű-riasztórendszer beépítésére, amennyiben teljesülnek a beépítés feltételei.

   Ez a követelmény nem alkalmazandó abban az esetben, ha az 1. melléklet 1. részének 3.1.3.1.1. szakaszában előírt információt már benyújtották az önálló műszaki egység jóváhagyásához.

Jármű-riasztórendszer/riasztórendszer kikapcsolt állapotban és bekapcsolt állapotban

Az 1–5 jelű impulzusokat kell alkalmazni. A méréshez használt összes impulzusnál megkívánt funkcionális állapot az 1. táblázatban látható.

1. táblázat

Erősség/funkcionális állapot (tápvezetéknél)

A mérés során alkalmazott impulzus jele	Erősség	Funkcionális állapot
1	III	C
2a	III	B
2b	III	C

A mérés során alkalmazott impulzus jele	Erősség	Funkcionális állapot
3a	III	A
3b	III	A
4	III	B
5a/5b	III	A

Védelem jelvezetékhez kapcsolódó zavarokkal szemben

Azokat a vezetékeket, amelyek nem csatlakoznak tápvezetékhez (például különleges jelvezetékeket) az ISO7637-3:1995 nemzetközi szabvány (és 1. helyesbítése) szerint kell vizsgálni. A méréshez használt összes impulzusnál megkívánt funkcionális állapot a 2. táblázatban látható.

2. táblázat

Erősség/funkcionális állapot (jelvezetéknél)

A mérés során alkalmazott impulzus jele	Erősség	Funkcionális állapot
3a	III	C
3b	III	A

Védelem nagyfrekvenciás sugárzott zavarokkal szemben

A járműben a jármű-riasztórendszer/riasztórendszer védelmének vizsgálatát a 10. sz. előírás (02. módosításssorozat) rendelkezései és a járművekre vonatkozó 6. melléklet, valamint az önálló műszaki egységekre vonatkozó 9. melléklet módszereivel lehet elvégezni.

Elektrosztatikus kisülésből származó elektromos zavarok

Az elektromos zavarokkal szembeni védelmet az ISO/TR 10605-1993 műszaki jelentés szerint kell vizsgálni.

A műszaki szolgálat egyetértése esetén ezt a követelményt a következő esetekben nem kell alkalmazni:

a) olyan jármű-riasztórendszer típusjóváhagyása, amely önálló műszaki egységként kap típusjóváhagyást.

Ebben az esetben a jármű-riasztórendszer gyártója:

i. az adatközlő lap (1. melléklet, 2. rész) 4.5. szakaszában jelzi, hogy az e szakaszban szereplő követelmény (ezen előírás 7. szakaszának megfelelően) nem vonatkozik a jármű-riasztórendszerre;

ii. és az adatközlő lap 4.1. szakaszában felsorolja azon járműveket, amelyekbe a jármű-riasztórendszert be kívánják építeni, a 4.2. szakaszban pedig a vonatkozó beépítési feltételeket;

b) jármű típusjóváhagyása a riasztórendszer tekintetében:

ebben az esetben a gyártó az adatközlő lap (1. melléklet, 1. rész) 3.1.3.1.1. szakaszában jelzi, hogy az e szakaszban szereplő követelmény a beépítési feltételek jellege miatt nem vonatkozik a riasztórendszerre, és a gyártó ezt a vonatkozó dokumentumokat benyújtva igazolja;

c) jármű típusjóváhagyása olyan jármű-riasztórendszer beépítése tekintetében, amely önálló műszaki egységként típusjóváhagyást kapott:

ebben az esetben a gyártó az adatközlő lap (1. melléklet, 1. rész) 3.1.3.1.1. szakaszában jelzi, hogy az e szakaszban szereplő követelmény nem vonatkozik a jármű-riasztórendszer beépítésére, amennyiben teljesülnek a beépítés feltételei.

Ez a követelmény nem alkalmazandó abban az esetben, ha az 1. melléklet 1. részének 3.1.3.1.1. szakaszában előírt információt már benyújtották az önálló műszaki egység jóváhagyásához.

Sugárzás

Vizsgálatot kell végezni a 10. sz. előírásban (02. módosítássorozat) előírtak szerint, valamint a járművekre vonatkozó 4. és 5. mellékletben, vagy az önálló műszaki egységekre vonatkozó 7. és 8. mellékletben leírt vizsgálati módszerekkel.

2. **IEC-módszer**

Elektromágneses tér

A jármű-riasztórendszeren/riasztórendszeren el kell végezni az alapvizsgálatot. A rendszeren el kell végezni az IEC 839-1-3-1998 sz. kiadványában szereplő A-13 jelű vizsgálatában leírt, elektromágneses térre vonatkozó mérést 20 MHz-től 1 000 MHz-ig terjedő frekvenciatartományban és 30 V/m térerősség-szinttel.

Ezenkívül a jármű-riasztórendszeren/riasztórendszeren el kell végezni értelemszerűen az ISO 7637 nemzetközi szabvány 1:1990, 2:1990, és 3:1995 részében leírt, a vezetett és a csatolásos elektromos tranzienseket vizsgáló méréseket is.

Elektrosztatikus kisülésből származó elektromos zavarok

A jármű-riasztórendszeren/riasztórendszeren el kell végezni az alapvizsgálatot. Vizsgálni kell a védelmét elektrosztatikus kisülés ellen vagy az EN 61000-4-2, vagy az ISO/TR 10605-1993 szabvány szerint, a gyártó választásától függően.

Sugárzás

A jármű-riasztórendszert/riasztórendszert vizsgálni kell rádiófrekvenciás interferenciával szembeni védelem szempontjából a 10. sz. előírásban (02. módosítássorozat) előírt vizsgálatokkal, valamint a járművekre vonatkozó 4. és 5. mellékletben és az önálló műszaki egységekre vonatkozó 7. és 8. mellékletben leírt módszerekkel.

10. MELLÉKLET

MECHANIKUS KULCSOS KAPCSOLÓK KÖVETELMÉNYEI

1. A kulcsos kapcsoló zárhengere legfeljebb 1 mm-re állhat ki a burkolatból, és a kiálló résznek kúposnak kell lennie.

2. A zárhenger magja és burkolata közötti illesztésnek képesnek kell lennie arra, hogy ellenálljon 600 N húzóerőnek és 25 Nm nyomatéknak.

3. Biztosítani kell, hogy a kulcsos kapcsoló zárhengerét ne lehessen megfúrni.

4. A kulcs profiljának legalább 1 000 érvényes permutációt kell biztosítania.

5. A kulcsos kapcsolót ne lehessen olyan kulccsal működtetni, amely akár csak egy permutáció tekintetében is különbözik a kulcsos kapcsolóba illeszkedő kulcstól.

6. Külső kulcsos kapcsoló kulcsnyílását a szennyeződések és/vagy víz bejutása ellen lezárással vagy egyéb módon védeni kell.