II

(Μη νομοθετικές πράξεις)

ΠΡΑΞΕΙΣ ΠΟΥ ΕΚΔΙΔΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΦΟΡΕΙΣ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΣΥΣΤΑΘΕΙ ΜΕ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ

Μόνον τα πρωτότυπα κείμενα της ΗΕ/ΟΕΕ έχουν νομική ισχύ σύμφωνα με το διεθνές δημόσιο δίκαιο. Η κατάσταση και η ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού πρέπει να ελεγχθεί στην τελευταία έκδοση του εγγράφου που αφορά την κατάσταση προσχώρησης στους κανονισμούς UN-ECE, δηλαδή του εγγράφου TRANS/WP.29/343, που είναι διαθέσιμο στον ακόλουθο δικτυακό τόπο: http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html

Κανονισμός αριθ. 116 της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (ΗΕ/ΟΕΕ) — Ενιαίες τεχνικές προδιαγραφές σχετικά με την προστασία των μηχανοκίνητων οχημάτων από μη εξουσιοδοτημένη χρήση

Ενσωματώνει όλο το έγκυρο κείμενο έως:

Συμπλήρωμα 3 στην αρχική έκδοση του κανονισμού — Ημερομηνία έναρξης ισχύος: 23 Ιουνίου 2011

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ

1. Πεδίο εφαρμογής

2. Ορισμοί: Γενικά

3. Αίτηση έγκρισης

4. Έγκριση

5. ΜΕΡΟΣ Ι: ΕΓΚΡΙΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Μ1 ΚΑΙ Ν1 ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΙΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΑΠΟ ΜΗ ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΗ ΧΡΗΣΗ

5.1. Ορισμοί

5.2. Γενικές προδιαγραφές

5.3. Ειδικές προδιαγραφές

5.4. Ηλεκτρομηχανικές και ηλεκτρονικές διατάξεις προστασίας από μη εξουσιοδοτημένη χρήση

6. ΜΕΡΟΣ ΙΙ: ΕΓΚΡΙΣΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΣΥΝΑΓΕΡΜΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ

6.1. Ορισμοί

6.2. Γενικές προδιαγραφές

6.3. Ειδικές προδιαγραφές

6.4. Παράμετροι λειτουργίας και συνθήκες δοκιμής

6.5. Οδηγίες

7. ΜΕΡΟΣ ΙΙΙ: ΕΓΚΡΙΣΗ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΣΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΣΥΝΑΓΕΡΜΟΥ

7.1. Ορισμοί

7.2. Γενικές προδιαγραφές

7.3. Ειδικές προδιαγραφές

7.4. Συνθήκες δοκιμασίας

7.5. Οδηγίες

8. ΜΕΡΟΣ IV: ΕΓΚΡΙΣΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΑΚΙΝΗΤΟΠΟΙΗΣΗΣ ΚΑΙ ΕΓΚΡΙΣΗ ΤΥΠΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΣΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΚΙΝΗΤΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΟΥ

8.1. Ορισμοί

8.2. Γενικές προδιαγραφές

8.3. Ειδικές προδιαγραφές

8.4. Παράμετροι λειτουργίας και συνθήκες δοκιμής

8.5. Οδηγίες

9. Τροποποίηση τύπου και επέκταση έγκρισης

10. Διαδικασίες συμμόρφωσης της παραγωγής

11. Κυρώσεις για μη συμμόρφωση της παραγωγής

12. Οριστική παύση παραγωγής

13. Μεταβατικές διατάξεις

14. Ονόματα και διευθύνσεις των τεχνικών υπηρεσιών που είναι υπεύθυνες για τη διεξαγωγή δοκιμών έγκρισης και των διοικητικών αρχών

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

Παράρτημα 1 — Πληροφοριακό έγγραφο:

Μέρος 1: σύμφωνα με τις παραγράφους 5, 7 και 8 κατά περίπτωση, του κανονισμού αριθ. 116 σχετικά με την έγκριση τύπου ΟΕΕ συστήματος για τύπο οχήματος όσον αφορά στις διατάξεις προστασίας από μη εξουσιοδοτημένη χρήση

Μέρος 2: σύμφωνα με την παράγραφο 6 του κανονισμού αριθ. 116 σχετικά με την έγκριση τύπου ΟΕΕ στοιχείου για σύστημα συναγερμού

Μέρος 3: σύμφωνα με την παράγραφο 8 του κανονισμού αριθ. 116 σχετικά με την έγκριση τύπου ΟΕΕ στοιχείου για σύστημα ακινητοποίησης

Παράρτημα 2 — Κοινοποίηση σχετικά με τη χορήγηση, επέκταση, απόρριψη, ανάκληση έγκρισης και με οριστική διακοπή παραγωγής:

Μέρος 1: τύπου οχήματος όσον αφορά στις διατάξεις προστασίας από μη εξουσιοδοτημένη χρήση δυνάμει του κανονισμού αριθ. 116

Μέρος 2: τύπου στοιχείου, όπως το σύστημα συναγερμού, δυνάμει του κανονισμού αριθ. 116

Μέρος 3: τύπου στοιχείου, όπως το σύστημα ακινητοποίησης, δυνάμει του κανονισμού αριθ. 116

Παράρτημα 3 — Διατάξεις των σημάτων έγκρισης

Παράρτημα 4 — Μέρος 1: Διαδικασία δοκιμής πρόκλησης φθοράς για διατάξεις προστασίας από μη εξουσιοδοτημένη χρήση οι οποίες επενεργούν στο σύστημα διεύθυνσης

Μέρος 2: Διαδικασία δοκιμής για διατάξεις προστασίας από μη εξουσιοδοτημένη χρήση οι οποίες επενεργούν στο σύστημα διεύθυνσης με διάταξη περιορισμού της ροπής στρέψεως

Παράρτημα 5 — (Προς συμπλήρωση)

Παράρτημα 6 — Υπόδειγμα πιστοποιητικού συμμόρφωσης

Παράρτημα 7 — Υπόδειγμα πιστοποιητικού τοποθέτησης

Παράρτημα 8 — Δοκιμή συστημάτων προστασίας θαλάμου επιβατών

Παράρτημα 9 — Ηλεκτρομαγνητική συμβατότητα

Παράρτημα 10 — Προδιαγραφές μηχανικών κλειθρων

1. ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στο εξής:

1.1. ΜΕΡΟΣ I — Έγκριση οχημάτων κατηγορίας M1 και N1 ([1]) όσον αφορά στις διατάξεις προστασίας από την μη εξουσιοδοτημένη χρήση.

1.2. ΜΕΡΟΣ II — Έγκριση συστημάτων συναγερμού οχημάτων τα οποία προορίζονται για μόνιμη εγκατάσταση σε οχήματα κατηγορίας M1 και κατηγορίας N1 με μέγιστη μάζα έως και 2 τόνους ([1]).

1.3. ΜΕΡΟΣ III — Έγκριση οχημάτων κατηγορίας M1 και κατηγορίας N1 με μέγιστη μάζα έως και 2 τόνους, όσον αφορά στο (στα) σύστημα(-τα) συναγερμού ([2]).

1.4. ΜΕΡΟΣ IV — Έγκριση συστημάτων ακινητοποίησης και οχημάτων κατηγορίας M1 και κατηγορίας N1 με μέγιστη μάζα έως και 2 τόνους όσον αφορά στα συστήματα ακινητοποίησης ([2]) ([1]).

1.5. Η εγκατάσταση των διατάξεων που ορίζονται στο μέρος I σε οχήματα άλλων κατηγοριών είναι προαιρετική. Ωστόσο, οι τοποθετούμενες διατάξεις πρέπει να συμμορφώνονται με όλες τις συναφείς διατάξεις του παρόντος κανονισμού.

1.6. Η εγκατάσταση των διατάξεων που ορίζονται στα μέρη III και IV σε οχήματα άλλων κατηγοριών ή σε οχήματα κατηγορίας N1 με μέγιστη μάζα άνω των 2 τόνων είναι προαιρετική. Ωστόσο, οι τοποθετούμενες διατάξεις πρέπει να συμμορφώνονται με όλες τις συναφείς διατάξεις του παρόντος κανονισμού.

1.7. Ύστερα από αίτημα του κατασκευαστή, τα συμβαλλόμενα μέρη δύνανται να χορηγήσουν εγκρίσεις σύμφωνα με τα μέρη I έως IV σε οχήματα άλλων κατηγοριών και σε διατάξεις που προορίζονται για τοποθέτηση στα εν λόγω οχήματα.

1.8. Κατά την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, τα συμβαλλόμενα μέρη θα δηλώσουν ποια μέρη του κανονισμού σκοπεύουν να καταστήσουν υποχρεωτικά στην επικράτειά τους για κάθε κατηγορία οχημάτων ([3]).

2. ΟΡΙΣΜΟΙ: ΓΕΝΙΚΑ

2.1. «Κατασκευαστικό στοιχείο»: διάταξη η οποία υπόκειται στις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού και προορίζεται να αποτελέσει μέρος ενός οχήματος και η οποία μπορεί να λάβει έγκριση τύπου ανεξάρτητα από το όχημα όταν η κανονιστική πράξη το προβλέπει ρητά,

2.2. «χωριστή τεχνική μονάδα»: διάταξη η οποία υπόκειται στις απαιτήσεις κανονιστικής πράξης, και προορίζεται να αποτελέσει μέρος οχήματος και η οποία μπορεί να λάβει χωριστή έγκριση τύπου αλλά μόνο σε σχέση προς έναν ή περισσότερους συγκεκριμένους τύπους οχημάτων, όταν ο παρών κανονισμός το προβλέπει ρητά,

([1]) Όπως ορίζεται στο παράρτημα 7 του ενοποιημένου ψηφίσματος για την κατασκευή οχημάτων (R.E.3), παράρτημα 7 (έγγραφο TRANS/WP.29/78/Rev.1, όπως έχει τροποποιηθεί).

([2]) Λαμβάνονται υπόψη μόνο οχήματα με ηλεκτρικά συστήματα 12 volt.

([3]) Συνιστάται στα συμβαλλόμενα μέρη να εφαρμόζουν τα μέρη I και IV για την έγκριση των οχημάτων κατηγορίας M1 και το μέρος I μόνο για την έγκριση των οχημάτων κατηγορίας N1, ενώ οι υπόλοιπες απαιτήσεις παραμένουν προαιρετικές Τα μέρη II, III και IV εφαρμόζονται σε περίπτωση εγκατάστασης του εξοπλισμού αυτού στις κατηγορίες οχημάτων που περιλαμβάνονται στις παραγράφους 1.3 έως 1.5.

2.3. «κατασκευαστής» το πρόσωπο ή ο φορέας που είναι υπεύθυνος έναντι της αρμόδιας για την έγκριση αρχής για όλες τις πτυχές της διαδικασίας έγκρισης τύπου και για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης παραγωγής. Δεν είναι απαραίτητο το συγκεκριμένο πρόσωπο ή φορέας να εμπλέκεται άμεσα σε όλα τα στάδια κατασκευής του οχήματος, συστήματος, κατασκευαστικού στοιχείου ή αυτόνομης τεχνικής μονάδας που υποβάλλεται στη διαδικασία έγκρισης.

3. ΑΙΤΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ

3.1. Η αίτηση έγκρισης ενός τύπου οχήματος ή κατασκευαστικού στοιχείου βάσει του παρόντος κανονισμού υποβάλλεται από τον κατασκευαστή.

3.2. Θα συνοδεύεται από έγγραφο πληροφοριών συντεταγμένο σύμφωνα με το υπόδειγμα που αναφέρεται στο παράρτημα 1 μέρος 1, 2 ή 3 κατά περίπτωση και το οποίο παρέχει περιγραφή των τεχνικών χαρακτηριστικών της διάταξης για την αποτροπή της μη εξουσιοδοτημένης χρήσης ή/και ΣΣΟ ή/και της διάταξης ακινητοποίησης (immobilizer) και της μεθόδου (των μεθόδων) εγκατάστασης για κάθε κατασκευαστή και τύπο οχήματος όπου προβλέπεται η εγκατάσταση της διάταξης προστασίας.

3.3. Όχημα (οχήματα) / κατασκευαστικό στοιχείο (στοιχεία) αντιπροσωπευτικά του προς έγκριση τύπου υποβάλλονται στην τεχνική υπηρεσία που είναι αρμόδια για τη διενέργεια των δοκιμών έγκρισης.

4. ΕΓΚΡΙΣΗ

4.1. Αν ο τύπος που υποβάλλεται προς έγκριση βάσει του παρόντος κανονισμού πληροί τις απαιτήσεις του συναφούς μέρους (μερών) του παρόντος κανονισμού, χορηγείται έγκριση για τον συγκεκριμένο τύπο.

4.2. Για κάθε εγκεκριμένο τύπο χορηγείται αριθμός έγκρισης. Τα δύο πρώτα ψηφία του (επί του παρόντος 00, σύμφωνα με τον κανονισμό στην αρχική μορφή του) παραπέμπουν στη σειρά τροποποιήσεων στην οποία περιέχεται η πιο πρόσφατη [σημαντική] τεχνική τροποποίηση του κανονισμού κατά την έκδοση της έγκρισης. Απαγορεύεται το ίδιο συμβαλλόμενο μέρος να αποδώσει τον ίδιο αριθμό σε άλλο τύπο οχήματος ή κατασκευαστικού στοιχείου βάσει του παρόντος κανονισμού.

4.3. Η κοινοποίηση της έγκρισης ή της επέκτασης της έγκρισης τύπου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό αποστέλλεται στα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό με έντυπο που έχει ως βάση το υπόδειγμα του παραρτήματος 2 μέρος 1, 2 ή 3, κατά περίπτωση.

4.4. Σε κάθε όχημα ή κατασκευαστικό στοιχείο που ανήκει στον εγκεκριμένο βάσει του παρόντος κανονισμού τύπο, τοποθετείται, σε σημείο εμφανές και εύκολα προσπελάσιμο το οποίο καθορίζεται στο έντυπο της έγκρισης, διεθνές σήμα έγκρισης αποτελούμενο από:

4.4.1. έναν κύκλο που περικλείει το γράμμα «E» και ακολουθείται από τον διακριτικό αριθμό της χώρας που χορήγησε την έγκριση ([1]) και

4.4.2. τον αριθμό του παρόντος κανονισμού, ακολουθούμενο από το γράμμα «R», μια παύλα και τον αριθμό έγκρισης, δεξιά του κύκλου που περιγράφηκε στην παράγραφο 4.4.1, και

([1]) 1 για τη Γερμανία, 2 για τη Γαλλία, 3 για την Ιταλία, 4 για τις Κάτω Χώρες, 5 για τη Σουηδία, 6 για το Βέλγιο, 7 για την Ουγγαρία, 8 για τη Τσεχική Δημοκρατία, 9 για την Ισπανία, 10 για τη Γιουγκοσλαβία, 11 για το Ηνωμένο Βασίλειο, 12 για την Αυστρία, 13 για το Λουξεμβούργο, 14 για την Ελβετία, 15 (κενόν), 16 για τη Νορβηγία, 17 για την Φινλανδία, 18 για τη Δανία, 19 για τη Ρουμανία, 20 για την Πολωνία, 21 για την Πορτογαλία, 22 για τη Ρωσική Ομοσπονδία, 23 για την Ελλάδα, 24 (κενόν), 25 για την Κροατία, 26 για τη Σλοβενία, 27 για τη Σλοβακία, 28 για την Λευκορωσία, 29 για την Εσθονία, 30 (κενόν), 31 για τη Βοσνία και Ερζεγοβίνη, 3233 (κενόν), 37 για την Τουρκία, 3835 (κενόν) και 40 για την Πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας, 41 (κενόν), 42 για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα (οι εγκρίσεις χορηγούνται από τα κράτη μέλη με χρήση του αντίστοιχου συμβόλου ΟΕΕ) 43 για την Ιαπωνία, 44 (κενόν), 45 για την Αυστραλία, 46 για την Ουκρανία, 47 για τη Νότια Αφρική και 48 για τη Νέα Ζηλανδία., 49 για την Κύπρο, 50 για τη Μάλτα και 51 για τη Δημοκρατία της Κορέας. Επόμενοι αριθμοί δίνονται σε άλλες χώρες με τη χρονολογική σειρά κατά την οποία κυρώνουν ή προσχωρούν στη συμφωνία σχετικά με την υιοθέτηση ενιαίων τεχνικών προδιαγραφών για τροχοφόρα οχήματα, εξοπλισμό και εξαρτήματα τα οποία δύνανται να τοποθετηθούν ή/και να χρησιμοποιηθούν σε τροχοφόρα οχήματα και σχετικά με τις προϋποθέσεις για την αμοιβαία αναγνώριση των εγκρίσεων που χορηγούνται με βάση τις προδιαγραφές αυτές, οι δε αριθμοί που δίδονται κατ' αυτόν τον τρόπο κοινοποιούνται στα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας από τον Γενικό Γραμματέα των Ηνωμένων Εθνών.

4.4.3. ένα πρόσθετο σύμβολο:

4.4.3.1. «A» για τα συστήματα συναγερμού (μέρος II)·

4.4.3.2. «I» για τα συστήματα ακινητοποίησης (μέρος IV)·

4.4.3.3. «AI» στην περίπτωση συνδυασμού συστήματος συναγερμού και συστήματος ακινητοποίησης·

4.4.3.4. «L» για τις περιπτώσεις έγκρισης οχημάτων όσον αφορά στις διατάξεις προστασίας από μη εξουσιοδοτημένη χρήση (μέρος I)·

4.4.3.5. «LA» στην περίπτωση έγκρισης οχήματος όσον αφορά τις διατάξεις του για την προστασία από μη εξουσιοδοτημένη χρήση (Μέρος I) σε συνδυασμό με σύστημα συναγερμού·

4.4.3.6. «LI» για τις περιπτώσεις έγκρισης οχημάτων όσον αφορά στις διατάξεις προστασίας από μη εξουσιοδοτημένη χρήση (μέρος I) σε συνδυασμό με σύστημα ακινητοποίησης·.

4.4.3.7. «LAI» στην περίπτωση έγκρισης οχήματος όσον αφορά τις διατάξεις του για την προστασία από μη εξουσιοδοτημένη χρήση (Μέρος I) σε συνδυασμό με σύστημα συναγερμού και σύστημα ακινητοποίησης.

4.5. Αν ένας τύπος είναι σύμφωνος με έναν εγκεκριμένο τύπο, βάσει ενός ή περισσότερων κανονισμών που επισυνάπτονται στη συμφωνία, στη χώρα που έχει χορηγήσει έγκριση βάσει του παρόντος κανονισμού, δεν χρειάζεται να επαναληφθεί το σύμβολο που ορίζεται στην παράγραφο 4.4.1. Στην περίπτωση αυτή, ο κανονισμός βάσει του οποίου χορηγήθηκε έγκριση στη χώρα που χορήγησε έγκριση δυνάμει του παρόντος κανονισμού τίθεται σε κάθετες στήλες στα δεξιά του συμβόλου που ορίζεται στην παράγραφο 4.4.1.

4.6. Το σήμα έγκρισης είναι ευανάγνωστο και ανεξίτηλο.

4.7. Στα οχήματα, το σήμα έγκρισης τοποθετείται κοντά ή επάνω στην πινακίδα με τα στοιχεία του οχήματος που τοποθετεί ο κατασκευαστής.

4.8. Σε κατασκευαστικά στοιχεία που εγκρίνονται ξεχωριστά ως συστήματα συναγερμού ή συστήματα ακινητοποίησης ή και τα δύο, το σήμα έγκρισης τοποθετείται από τον κατασκευαστή στο κύριο στοιχείο(-α) της συσκευής.

4.9. Στο παράρτημα 3 του παρόντος κανονισμού παρέχονται παραδείγματα διατάξεων σημάτων έγκρισης.

4.10. Ως εναλλακτική λύση στο σήμα έγκρισης που περιγράφεται ανωτέρω στην παράγραφο 4.4, θα εκδίδεται πιστοποιητικό συμμόρφωσης για κάθε σύστημα συναγερμού οχήματος και σύστημα ακινητοποίησης που διατίθεται προς πώληση.

Όταν ένας κατασκευαστής ΣΣΟ ή/και συστημάτων ακινητοποίησης υποβάλλει ένα εγκεκριμένο σύστημα συναγερμού οχήματος χωρίς επισήμανση ή/και σύστημα ακινητοποίησης σε έναν κατασκευαστή οχημάτων, για να το εγκαταστήσει ο εν λόγω κατασκευαστής ως αυθεντικό εξοπλισμό σε ένα μοντέλο ή σε σειρά μοντέλων οχημάτων, ο κατασκευαστής ΣΣΟ ή/και συστημάτων ακινητοποίησης παραδίδει στον κατασκευαστή των οχημάτων έναν επαρκή αριθμό αντιγράφων του πιστοποιητικού συμμόρφωσης προκειμένου να μπορέσει ο τελευταίος να λάβει έγκριση οχήματος σύμφωνα με τα Μέρη III ή/και IV, κατά περίπτωση, του παρόντος κανονισμού.

Αν το ΣΣΟ ή το σύστημα ακινητοποίησης αποτελείται από διακριτά κατασκευαστικά στοιχεία, τα κύρια στοιχεία πρέπει να φέρουν σήμα αναφοράς και το πιστοποιητικό συμμόρφωσης να περιέχει κατάλογο των εν λόγω σημάτων αναφοράς.

Το παράρτημα 6 του παρόντος κανονισμού περιέχει υπόδειγμα του πιστοποιητικού συμμόρφωσης.

5. ΜΕΡΟΣ Ι: ΕΓΚΡΙΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Μ1 ΚΑΙ Ν1 ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΙΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΑΠΟ ΠΑΡΑΝΟΜΗ ΧΡΗΣΗ

5.1. ΟΡΙΣΜΟΙ

Για τους σκοπούς του μέρους Ι του παρόντος κανονισμού,

5.1.1. ως «τύπος οχήματος» ορίζεται μια κατηγορία μηχανοκίνητων οχημάτων που δεν παρουσιάζουν μεταξύ τους ουσιαστικές διαφορές ως προς:

5.1.1.1. τον καθοριζόμενο από τον κατασκευαστή τύπο,

5.1.1.2. τη διευθέτηση και τον σχεδιασμό του κατασκευαστικού στοιχείου ή των κατασκευαστικών στοιχείων του οχήματος στα οποία επενεργεί η διάταξη προστασίας από μη εξουσιοδοτημένη χρήση,

5.1.1.3. ο τύπος της διάταξης προστασίας από μη εξουσιοδοτημένη χρήση.

5.1.2. Ως «διάταξη προστασίας από μη εξουσιοδοτημένη χρήση» ορίζεται ένα σύστημα που σκοπό έχει να εμποδίσει την μη εξουσιοδοτημένη θέση του κινητήρα σε λειτουργία με συνήθη μέσα ή τη χρήση άλλης σημαντικής κινητήριας πηγής του οχήματος, σε συνδυασμό με μία τουλάχιστον διάταξη που να επιτρέπει:

α) τη μανδάλωση του συστήματος διεύθυνσης· ή

β) τη μανδάλωση του συστήματος μετάδοσης· ή

γ) τη μανδάλωση του χειριστηρίου αλλαγής ταχυτήτων· ή

δ) τη μανδάλωση του συστήματος πέδησης

Στην περίπτωση των συστημάτων που επιτρέπουν τη μανδάλωση του συστήματος πέδησης, η απενεργοποίηση της διάταξης δεν θα απασφαλίζει αυτόματα τα φρένα χωρίς τη θέληση του οδηγού.

5.1.3. Ως «σύστημα διεύθυνσης» ορίζεται το χειριστήριο διεύθυνσης, η κολόνα διεύθυνσης και τα προσαρτημένα σε αυτήν στοιχεία επένδυσης, ο άξονας διεύθυνσης, το κιβώτιο διεύθυνσης και όλα τα λοιπά στοιχεία που επηρεάζουν απ' ευθείας την αποτελεσματικότητα της διάταξης προστασίας.

5.1.4. Ως «συνδυασμός» ορίζεται μία από τις παραλλαγές του συστήματος μανδάλωσης, η οποία είναι σχεδιασμένη και κατασκευασμένη έτσι ώστε, όταν ενεργοποιείται σωστά, να θέτει σε λειτουργία το εν λόγω σύστημα μανδάλωσης.

5.1.5. Ως «κλειδί» νοείται οιαδήποτε διάταξη που είναι σχεδιασμένη και κατασκευασμένη για να παρέχει έναν τρόπο λειτουργίας του συστήματος μανδάλωσης, το οποίο με τη σειρά του είναι σχεδιασμένο και κατασκευασμένο για να λειτουργεί μόνο με αυτή τη διάταξη.

5.1.6. Ως «μεταβαλλόμενος κωδικός» νοείται ένας ηλεκτρονικός κωδικός αποτελούμενος από διάφορα στοιχεία, ο συνδυασμός των οποίων αλλάζει μετά από κάθε χειρισμό του πομπού.

5.2. ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

5.2.1. Η διάταξη προστασίας από μη εξουσιοδοτημένη χρήση πρέπει να είναι έτσι σχεδιασμένη ώστε να απαιτείται απενεργοποίησή της προκειμένου:

5.2.1.1. να μπορεί να τεθεί σε λειτουργία ο κινητήρας με το κανονικό χειριστήριο και

5.2.1.2. να μπορεί να διευθυνθεί, να οδηγηθεί ή να κινηθεί το όχημα με ίδια μέσα.

5.2.1.3. Η απαίτηση της παραγράφου 5.2.1. μπορεί να επιτευχθεί ταυτόχρονα ή πριν από τις ενέργειες που περιγράφονται στις παραγράφους 5.2.1.1. και 5.2.1.2.

5.2.2. Οι απαιτήσεις της παραγράφου 5.2.1. πρέπει να πληρούνται με χρήση ενός και μόνου κλειδιού.

5.2.3. Εκτός από την περίπτωση του σημείου 5.3.1.5, τα συστήματα που ενεργοποιούνται με την εισαγωγή κλειδιού στο κλείθρο πρέπει να είναι σχεδιασμένα έτσι ώστε να μην επιτρέπουν την απόσυρση του κλειδιού πριν ενεργοποιηθεί ή οπλιστεί η διάταξη προστασίας που αναφέρεται στο σημείο 5.2.1.

5.2.4. Η διάταξη προστασίας που αναφέρεται στο σημείο 5.2.1. ανωτέρω, και τα κατασκευαστικά στοιχεία του οχήματος στα οποία επενεργεί πρέπει να είναι σχεδιασμένα έτσι ώστε το εν λόγω σύστημα να μην μπορεί να ανοιχθεί, να εξουδετερωθεί ή να καταστραφεί γρήγορα και διακριτικά, π.χ. με φθηνά, συνηθέστατα και εύκολα αποκρυβόμενα εργαλεία, όργανα ή ιδιοκατασκευάσματα ευρέως διαδεδομένα.

5.2.5. Η διάταξη προστασίας πρέπει να αποτελεί μέρος του εκ κατασκευής εξοπλισμού του οχήματος (δηλαδή πρέπει να τοποθετείται από τον κατασκευαστή πριν την πρώτη λιανική πώληση). Πρέπει να συναρμολογείται έτσι ώστε, όταν είναι στη θέση μανδάλωσης, να μπορεί να αποσυναρμολογηθεί μόνον με ειδικά εργαλεία, ακόμη και μετά την αφαίρεση του κιβωτίου μέσα στο οποίο είναι στερεωμένο. Εάν η αφαίρεση ορισμένων κοχλιών επιτρέπει την εξουδετέρωση της διάταξης προστασίας, πρέπει να είναι αδύνατη η αφαίρεσή τους, ειδάλλως οι κοχλίες αυτοί πρέπει να καλύπτονται από στοιχεία της προστατευτικής διάταξης όταν η διάταξη είναι μανδαλωμένη.

5.2.6. Οι μηχανικές διατάξεις μανδάλωσης πρέπει να προσφέρουν τουλάχιστον 1 000 διαφορετικούς συνδυασμούς ή αριθμό συνδυασμών ίσο προς τον ετήσιο αριθμό κατασκευαζόμενων οχημάτων εφόσον αυτός ο αριθμός είναι κατώτερος των 1 000. Στα οχήματα ιδίου τύπου, η συχνότητα κάθε χρησιμοποιούμενου συνδυασμού πρέπει να είναι της τάξεως του 1 προς 1 000.

5.2.7. Τα ηλεκτρικά / ηλεκτρονικά συστήματα μανδάλωσης, π.χ. τα τηλεχειριστήρια, πρέπει να έχουν τουλάχιστον 50 000 παραλλαγές και ενσωματωμένους μεταβαλλόμενους κωδικούς ή/και ελάχιστο χρόνο παρέλευσης δέκα ημερών, δηλαδή 5 000 το μέγιστον παραλλαγές ανά 24 ώρες για τουλάχιστον 50 000 παραλλαγές.

5.2.8. Όσον αφορά τη φύση της διάταξης προστασίας από μη εξουσιοδοτημένη χρήση, θα ισχύει η παράγραφος 5.2.6. ή η παράγραφος 5.2.7.

5.2.9. Οι κωδικοί του κλειδιού και του κλείθρου δεν πρέπει να είναι εμφανείς.

5.2.10. Το κλείθρο πρέπει να είναι σχεδιασμένο, κατασκευασμένο και τοποθετημένο έτσι ώστε μόνον η χρήση του αντίστοιχου κλειδιού να επιτρέπει την περιστροφή του βικίου, για την απομανδάλωση της διάταξης, ασκώντας ροπή κάτω των 2,45 Nm και

5.2.10.1. στα βικία με περόνες, να μην υπάρχουν άνω των δύο παρακείμενων ταυτόσημων αυλάκων, οι οποίες να λειτουργούν προς την ίδια κατεύθυνση, και να μην υπάρχουν άνω του 60 % ταυτόσημοι αύλακες στο ίδιο κλείθρο·

5.2.10.2. στα βικία με δίσκους, να μην υπάρχουν άνω των δύο ταυτόσημων παρακείμενων αυλάκων, οι οποίοι να λειτουργούν προς την ίδια κατεύθυνση, και να μην υπάρχουν άνω του 50 % ταυτόσημοι αύλακες στο ίδιο κλείθρο.

5.2.11. Οι προστατευτικές διατάξεις πρέπει να είναι έτσι κατασκευασμένες ώστε να αποκλείεται κάθε κίνδυνος τυχαίας εμπλοκής όταν το όχημα κινείται και, ιδίως, να αποκλείεται οιαδήποτε εμπλοκή ικανή να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια.

5.2.11.1. Δεν πρέπει να είναι δυνατή η ενεργοποίηση των διατάξεων προστασίας από μη εξουσιοδοτημένη χρήση, παρά μόνο αν τεθούν προηγουμένως τα χειριστήρια του κινητήρα στη θέση στάσης και στη συνέχεια πραγματοποιηθεί μια ενέργεια που δεν αποτελεί αδιάλειπτη συνέχεια της διακοπής του κινητήρα ή μόνο αν τεθούν πρώτα τα χειριστήρια του κινητήρα στη θέση στάσης και το όχημα είναι ακίνητο με ενεργοποιημένη την πέδη στάθμευσης ή η ταχύτητα του οχήματος δεν υπερβαίνει τα 4 km/h.

5.2.11.2. Όταν οι διατάξεις προστασίας τίθενται σε λειτουργία με απόσυρση του κλειδιού, πρέπει να ενεργοποιούνται μόνον εφόσον το κλειδί έχει αποσυρθεί κατά τουλάχιστον 2 mm ή πρέπει να διαθέτουν μηχανισμό ασφαλείας, ο οποίος να εμποδίζει την τυχαία ή μερική απόσυρση του κλειδιού.

5.2.11.3. Οι παράγραφοι 5.2.10, 5.2.10.1. ή 5.2.10.2, και 5.2.11.2. ισχύουν μόνο για διατάξεις που περιλαμβάνουν μηχανικά κλειδιά.

5.2.12. Η μανδάλωση ή η απομανδάλωση της διάταξης προστασίας μπορεί να ενεργοποιείται με σερβομηχανισμό. Η διάταξη προστασίας διατηρείται στη θέση λειτουργίας μόνον με μηχανικά μέσα.

5.2.13. Φυσιολογικά πρέπει να είναι αδύνατον να τεθεί σε λειτουργία ο κινητήρας του οχήματος, εφόσον η διάταξη προστασίας παραμένει ενεργοποιημένη.

5.2.14. Οι διατάξεις προστασίας από μη εξουσιοδοτημένη χρήση που εμποδίζουν την αποσύσφιξη της πέδης του οχήματος, επιτρέπονται μόνο όταν τα ενεργά στοιχεία του συστήματος πέδης διατηρούνται σε ασφαλισμένη θέση μέσω μιας καθαρά μηχανικής διάταξης. Στην περίπτωση αυτή, δεν ισχύουν οι προδιαγραφές που ορίζονται στην παράγραφο 5.2.13.

5.2.15. Όταν το σύστημα προστασίας διαθέτει διάταξη προειδοποίησης του οδηγού, η διάταξη αυτή πρέπει να τίθεται σε λειτουργία όταν ανοίγεται η θύρα του οδηγού, εκτός εάν η διάταξη προστασίας δεν έχει οπλιστεί και το κλειδί έχει αφαιρεθεί.

5.3. ΕΙΔΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

Εκτός από τις γενικές προδιαγραφές που προβλέπονται στην παράγραφο 5.2, η διάταξη προστασίας πρέπει να πληροί τις κάτωθι προϋποθέσεις:

5.3.1. Διατάξεις προστασίας που επενεργούν στο σύστημα διεύθυνσης

5.3.1.1. Η διάταξη προστασίας που επενεργεί στο σύστημα διεύθυνσης πρέπει να το εμπλέκει. Πριν τεθεί σε λειτουργία ο κινητήρας, πρέπει να μπορεί να αποκατασταθεί η φυσιολογική λειτουργία του συστήματος διεύθυνσης.

5.3.1.2. Πρέπει να είναι αδύνατον να εμποδιστεί η λειτουργία της διάταξης προστασίας όταν είναι οπλισμένη.

5.3.1.3. Η διάταξη προστασίας πρέπει να εξακολουθεί να πληροί τις προδιαγραφές των σημείων 5.2.11, 5.3.1.1, 5.3.1.2. και 5.3.1.4. μετά από 2 500 κύκλους μανδάλωσης προς κάθε κατεύθυνση κατά τη δοκιμή της φθοράς που περιγράφεται στο μέρος 1 του παραρτήματος 4 του παρόντος κανονισμού.

5.3.1.4. Η διάταξη προστασίας, όταν είναι οπλισμένη, πρέπει να πληροί ένα από τα κάτωθι κριτήρια:

5.3.1.4.1. πρέπει να ανθίσταται στην άσκηση, υπό στατικές συνθήκες, ροπής στρέψεως 300 Nm και στις δύο κατευθύνσεις στην κολόνα διεύθυνσης, χωρίς αυτό να επιφέρει φθορά του μηχανισμού διεύθυνσης, ικανή να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια·

5.3.1.4.2. να έχει ενσωματωμένο μηχανισμό σχεδιασμένο έτσι ώστε να παράγει ή να ελευθερώνει, σε σημείο που να ανθίσταται το σύστημα, είτε συνεχώς είτε κατά διαστήματα, στην άσκηση ροπής στρέψεως τουλάχιστον 100 Nm. Το σύστημα μανδάλωσης πρέπει να εξακολουθεί να ανθίσταται στην άσκηση αυτής της ροπής στρέψεως μετά τη δοκιμή που αναφέρεται στο μέρος 2 του παραρτήματος 4 του παρόντος κανονισμού·

5.3.1.4.3. να έχει ενσωματωμένο μηχανισμό σχεδιασμένο έτσι ώστε να επιτρέπει στον κινητήριο τροχό να περιστρέφεται ελεύθερα στον άξονα διεύθυνσης που έχει υποστεί εμπλοκή. Ο μηχανισμός εμπλοκής πρέπει να είναι αρκετά ανθεκτικός ώστε να υφίσταται την άσκηση ροπής στρέψεως 200 Nm στον άξονα διεύθυνσης και προς τις δύο κατευθύνσεις υπό στατικές συνθήκες.

5.3.1.5. Οι διατάξεις προστασίας που επιτρέπουν απόσυρση του κλειδιού, όταν αυτό βρίσκεται σε θέση διαφορετική από εκείνη που εξασφαλίζει την εμπλοκή του συστήματος διεύθυνσης, πρέπει να είναι σχεδιασμένη έτσι ώστε η θέση αυτή να μην αλλάζει σε περίπτωση απροσεξίας.

5.3.1.6. Εάν ένα κατασκευαστικό στοιχείο αστοχεί, οπότε δεν μπορούν να επιτευχθούν εύκολα οι απαιτήσεις ροπής στρέψεως που ορίζονται στις παραγράφους 5.3.1.4.1, 5.3.1.4.2. και 5.3.1.4.3, αλλά το σύστημα διεύθυνσης παραμένει ανενεργό, τότε το σύστημα πληροί τις απαιτήσεις.

5.3.2. Διατάξεις προστασίας που επενεργούν στο σύστημα μετάδοσης της κίνησης

5.3.2.1. Οι διατάξεις προστασίας που επενεργούν στο σύστημα μετάδοσης της κίνησης πρέπει να εμποδίζουν την περιστροφή των κινητήριων τροχών του οχήματος.

5.3.2.2. Μια διάταξη για προστασία από μη εξουσιοδοτημένη χρήση που επενεργεί στο σύστημα πέδησης πρέπει να ακινητοποιεί τουλάχιστον έναν τροχό σε κάθε πλευρά τουλάχιστον ενός άξονα.

5.3.2.3. Πρέπει να είναι αδύνατον να εμποδιστεί η λειτουργία της διάταξης προστασίας όταν είναι οπλισμένη.

5.3.2.4. Δεν πρέπει να επιτυγχάνεται εμπλοκή της μετάδοσης της κίνησης ή της πέδησης λόγω απροσεξίας, όταν το κλειδί βρίσκεται μέσα στο κλείθρο της διάταξης προστασίας ακόμη και όταν έχει ενεργοποιηθεί ή οπλιστεί η διάταξη που εμποδίζει την έναρξη λειτουργίας του κινητήρα. Αυτό δεν ισχύει στις περιπτώσεις όπου οι απαιτήσεις της παραγράφου 5.3.2. του παρόντος κανονισμού πληρούνται από συσκευές που χρησιμοποιούνται και για άλλο σκοπό και το κλείθρο υπό τις ως άνω προϋποθέσεις είναι αναγκαίο για αυτή την πρόσθετη λειτουργία (π.χ. ηλεκτρική πέδη στάθμευσης).

5.3.2.5. Η διάταξη προστασίας πρέπει να είναι σχεδιασμένη και κατασκευασμένη έτσι ώστε να παραμένει αποτελεσματική ακόμη και μετά από τη φθορά που συνεπάγονται 2 500 κύκλοι μανδάλωσης και προς τις δύο κατευθύνσεις. Στην περίπτωση διάταξης προστασίας που επενεργεί στην πέδηση, κάθε μηχανικό ή ηλεκτρικό επιμέρους τμήμα λαμβάνεται υπόψη.

5.3.2.6. Η διάταξη προστασίας που επιτρέπει απόσυρση του κλειδιού, όταν αυτό βρίσκεται σε θέση διαφορετική από εκείνη που εξασφαλίζει την εμπλοκή του συστήματος μετάδοσης της κίνησης, πρέπει να είναι σχεδιασμένη έτσι ώστε η θέση αυτή να μην είναι δυνατό να αλλάξει λόγω απροσεξίας.

5.3.2.7. Η διάταξη προστασίας πρέπει να ανθίσταται στην άσκηση, και προς τις δύο κατευθύνσεις και υπό στατικές συνθήκες, ροπής ανώτερης κατά 50 τοις εκατό της μέγιστης ροπής, η οποία μπορεί να ασκηθεί στη μετάδοση χωρίς να δημιουργούνται ζημίες ικανές να θέσουν σε κίνδυνο την ασφάλεια. Το μέγεθος αυτής της ροπής δοκιμής καθορίζεται βάσει της μέγιστης ροπής που μπορεί να μεταδοθεί από το συμπλέκτη ή το αυτόματο κιβώτιο, και όχι βάσει της μέγιστης ροπής του κινητήρα.

5.3.2.8. Στην περίπτωση διατάξεων προστασίας που επενεργούν στο σύστημα πέδησης, η διάταξη πρέπει να είναι σε θέση να διατηρήσει ένα έμφορτο όχημα στάσιμο σε ανωφέρεια ή κατωφέρεια με κλίση 20 τοις εκατό.

5.3.2.9. Στην περίπτωση διατάξεων προστασίας που επενεργούν στο σύστημα πέδησης, οι απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού δεν μπορούν να ερμηνευθούν ως παρέκκλιση από τις απαιτήσεις του κανονισμού αριθ. 13 ή 13-Η ακόμα και σε περίπτωση βλάβης.

5.3.3. Διατάξεις προστασίας που επενεργούν στο χειριστήριο αλλαγής ταχυτήτων

5.3.3.1. Οι διατάξεις προστασίας που επενεργούν στο χειριστήριο αλλαγής ταχυτήτων πρέπει να μπορούν να εμποδίζουν κάθε αλλαγή ταχυτήτων.

5.3.3.2. Στα χειροκίνητα κιβώτια, είναι δυνατόν να μανδαλώνεται ο μοχλός του χειριστηρίου ταχυτήτων μόνον στη θέση οπισθοπορείας· συμπληρωματικά, γίνεται δεκτή η μανδάλωση στο νεκρό σημείο.

5.3.3.3. Στα αυτόματα κιβώτια που διαθέτουν θέση στάθμευσης («park»), είναι δυνατόν να μανδαλώνεται ο μηχανισμός μόνο στη θέση αυτή· συμπληρωματικά γίνεται δεκτή η μανδάλωση στο νεκρό σημείο ή/και στη θέση οπισθοπορείας.

5.3.3.4. Στα αυτόματα κιβώτια που δεν διαθέτουν θέση στάθμευσης («park»), η μανδάλωση του μηχανισμού είναι δυνατή μόνο στις ακόλουθες θέσεις: νεκρό σημείο ή/και θέση οπισθοπορείας.

5.3.3.5. Η διάταξη προστασίας πρέπει να είναι σχεδιασμένη και κατασκευασμένη έτσι ώστε να παραμένει αποτελεσματική ακόμη και μετά από τη φθορά που συνεπάγονται 2 500 κύκλοι μανδάλωσης και προς τις δύο κατευθύνσεις.

5.4. ΗΛΕΚΤΡΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΑΡΑΝΟΜΗ ΧΡΗΣΗ

Όταν τοποθετούνται στο όχημα ηλεκτρομηχανικές ή ηλεκτρονικές διατάξεις προστασίας πρέπει να πληρούνται οι απαιτήσεις των παραγράφων 5.2. και 5.3. ανωτέρω και της παραγράφου 8.4. κατωτέρω, τηρουμένων των αναλογιών.

Αν η τεχνολογία της διάταξης είναι τέτοια ώστε να μην εφαρμόζονται οι παράγραφοι 5, 6, και 8.4, πρέπει να επαληθεύεται ότι έχει ληφθεί μέριμνα για τη διαφύλαξη της ασφάλειας του οχήματος. Η διαδικασία λειτουργίας των διατάξεων αυτών πρέπει να περιλαμβάνει ασφαλή μέσα για την πρόληψη κάθε κινδύνου εμπλοκής ή τυχαίας δυσλειτουργίας που θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια του οχήματος.

6. ΜΕΡΟΣ ΙΙ: ΕΓΚΡΙΣΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΣΥΝΑΓΕΡΜΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ

6.1. ΟΡΙΣΜΟΙ

Για τους σκοπούς του μέρους ΙΙ του παρόντος κανονισμού,

6.1.2. Ως «σύστημα συναγερμού οχήματος» (ΣΣΟ) νοείται ένα σύστημα που προορίζεται να τοποθετηθεί σε έναν ή περισσότερους τύπους οχήματος(-ων) και έχει σχεδιασθεί για να δείχνει την παρείσφρηση ή την παρέμβαση στο όχημα· Τα συστήματα αυτά μπορούν να παρέχουν πρόσθετη προστασία από μη εξουσιοδοτημένη χρήση του οχήματος.

6.1.3. Ως «αισθητήρας» νοείται η διάταξη η οποία αντιλαμβάνεται μια μεταβολή εξαιτίας παρείσφρησης ή παρέμβασης στο όχημα.

6.1.4. Ως «διάταξη προειδοποίησης» νοείται η διάταξη που δείχνει παρείσφρηση ή παρέμβαση στο όχημα.

6.1.5. Ως «εξοπλισμός χειρισμού» νοείται ο εξοπλισμός που χρειάζεται για την ενεργοποίηση, την απενεργοποίηση και τη δοκιμή του συστήματος συναγερμού οχήματος και για την έναρξη λειτουργίας των διατάξεων προειδοποίησης.

6.1.6. Ως «ενεργοποίηση» νοείται η κατάσταση του ΣΣΟ στην οποία μπορούν να τεθούν σε λειτουργία οι διατάξεις προειδοποίησης.

6.1.7. Ως «απενεργοποίηση» νοείται η κατάσταση του ΣΣΟ στην οποία δεν μπορούν να τεθούν σε λειτουργία οι διατάξεις προειδοποίησης.

6.1.8. Ως «κλειδί» νοείται οιαδήποτε διάταξη που είναι σχεδιασμένη και κατασκευασμένη για να παρέχει έναν τρόπο λειτουργίας του συστήματος μανδάλωσης, το οποίο με τη σειρά του είναι σχεδιασμένο και κατασκευασμένο για να λειτουργεί μόνο με αυτή τη διάταξη.

6.1.9. Ως «τύπος συστήματος συναγερμού οχήματος» νοούνται τα συστήματα που δεν διαφέρουν σημαντικά σε ουσιαστικά θέματα, όπως:

α) η εμπορική επωνυμία ή το σήμα του κατασκευαστή·

β) το είδος αισθητήρα·

γ) το είδος διάταξης προειδοποίησης·

δ) το είδος εξοπλισμού χειρισμού.

6.1.10. Ως «έγκριση συστήματος συναγερμού οχήματος» νοείται η έγκριση ενός τύπου συστήματος συναγερμού οχήματος όσον αφορά στις απαιτήσεις που ορίζονται στις παραγράφους 6.2, 6.3. και 6.4. κατωτέρω.

6.1.11. Ως «σύστημα ακινητοποίησης» νοείται η διάταξη που επενεργεί στον κινητήρα του οχήματος για να αποτρέπεται η μη εξουσιοδοτημένη χρήση του.

6.1.12. Ως «συναγερμός πανικού» νοείται η διάταξη που επιτρέπει σε ένα άτομο να χρησιμοποιεί ένα συναγερμό τοποθετημένο στο όχημα, για να καλεί βοήθεια σε περίπτωση ανάγκης.

6.2. ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

6.2.1. Το ΣΣΟ πρέπει, σε περίπτωση παρείσφρησης ή παρέμβασης στο όχημα, να προκαλεί την εκπομπή σήματος προειδοποίησης. Το σήμα προειδοποίησης είναι ηχητικό και μπορεί να περιλαμβάνει επιπλέον διατάξεις οπτικού σήματος, ή να έχει ασύρματη ζεύξη ή να αποτελεί συνδυασμό αυτών.

6.2.2. Το σύστημα συναγερμού οχήματος πρέπει να σχεδιάζεται, να κατασκευάζεται και να τοποθετείται έτσι ώστε το εξοπλισμένο με αυτό όχημα να εξακολουθεί να πληροί όλες τις σχετικές τεχνικές απαιτήσεις και ειδικά εκείνες που αφορούν την ηλεκτρομαγνητική συμβατότητα (EMC).

6.2.3. Εάν το ΣΣΟ περιλαμβάνει τη δυνατότητα εκπομπής ραδιοκυμάτων, π.χ. για την ενεργοποίηση ή απενεργοποίηση του συναγερμού ή τη μετάδοση συναγερμού, πρέπει να ανταποκρίνεται στα πρότυπα ETSI [1], π.χ. 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) και EN 301 489-3 V1.2.1. (2000-08) (περιλαμβανομένων τυχόν συμβουλευτικών απαιτήσεων). Η συχνότητα και η μέγιστη ακτινοβολούμενη ισχύς των ραδιομεταδόσεων για την ενεργοποίηση ή την απενεργοποίηση του συναγερμού πρέπει να συμμορφώνονται με τη σύσταση CEPT/ERC [2] 70-03 (17 Φεβρουαρίου 2000) σχετικά με τη χρήση διατάξεων μικρής εμβέλειας. [3]

6.2.4. Η εγκατάσταση ενός συστήματος συναγερμού οχήματος σε ένα όχημα δεν πρέπει να μπορεί να επηρεάζει τις επιδόσεις του οχήματος (στη θέση απενεργοποίησης) ούτε την ασφαλή λειτουργία του.

6.2.5. Το σύστημα συναγερμού οχήματος και τα κατασκευαστικά στοιχεία του δεν πρέπει να ενεργοποιούνται ακούσια, ιδίως όταν ο κινητήρας είναι σε κατάσταση λειτουργίας.

6.2.6. Βλάβη στο ΣΣΟ ή βλάβη στην παροχή ηλεκτρικής ενέργειας του ΣΣΟ, δεν πρέπει να επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος.

6.2.7. Το ΣΣΟ, τα κατασκευαστικά του στοιχεία και τα μέρη που ελέγχονται από αυτά πρέπει να είναι σχεδιασμένα, κατασκευασμένα και τοποθετημένα έτσι ώστε να ελαχιστοποιείται ο κίνδυνος να καταστούν αναποτελεσματικά ή να καταστραφούν γρήγορα και διακριτικά, π.χ. με φθηνά, εύκολα αποκρυβόμενα εργαλεία, όργανα ή ιδιοκατασκευάσματα ευρέως διαδεδομένα.

6.2.8. Τα μέσα ενεργοποίησης και απενεργοποίησης του ΣΣΟ είναι σχεδιασμένα έτσι ώστε να μην καθίστανται άκυρες οι απαιτήσεις του μέρους I ανωτέρω. Επιτρέπονται οι ηλεκτρικές συνδέσεις των κατασκευαστικών στοιχείων που καλύπτει το μέρος I του παρόντος κανονισμού.

6.2.9. Το σύστημα πρέπει να είναι διευθετημένο έτσι ώστε η βραχυκύκλωση οιουδήποτε κυκλώματος σήματος συναγερμού να μην καθιστά αναποτελεσματικό το σύστημα συναγερμού από καμία άποψη, εκτός από το κύκλωμα που έχει βραχυκυκλωθεί.

---

[1] ETSI: European Telecommunications Standards Institute (Ευρωπαϊκό Ινστιτούτο τηλεπικοινωνιακών προτύπων). Εάν τα πρότυπα αυτά δεν είναι διαθέσιμα κατά το χρόνο έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού, θα ισχύουν οι αντίστοιχες εγχώριες ρυθμίσεις.

[2] CEPT: Conference of European Posts and Telecommunications (Ευρωπαϊκό Ινστιτούτο Τυποποίησης στον τομέα των Τηλεπικοινωνιών)
ERC: European Radiocommunications Committee (Ευρωπαϊκή Επιτροπή Ραδιοεπικοινωνιών)

[3] Τα συμβαλλόμενα μέρη δύνανται να απαγορεύσουν τη συγκεκριμένη συχνότητα ή / και ισχύ και να θεσπίσουν τη χρήση άλλης συχνότητας ή/και ισχύος.

6.2.10. Το σύστημα συναγερμού οχήματος μπορεί να περιλαμβάνει σύστημα ακινητοποίησης, το οποίο πρέπει να πληροί τις απαιτήσεις του μέρους IV του παρόντος κανονισμού.

6.3. ΕΙΔΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

6.3.1. Φάσμα προστασίας

6.3.1.1. Ειδικές Απαιτήσεις

Το σύστημα συναγερμού οχήματος πρέπει τουλάχιστον να ανιχνεύει και να επισημαίνει το άνοιγμα οιασδήποτε θύρας του οχήματος, του καλύμματος της μηχανής του (καπό) και του χώρου αποσκευών. Η βλάβη, ή η διακοπή όλων των φωτεινών πηγών, π.χ. λυχνία του θαλάμου επιβατών, δεν πρέπει να μειώνουν τη λειτουργία ελέγχου.

Επιτρέπονται πρόσθετοι ικανοί αισθητήρες πληροφόρησης / απεικόνισης, π.χ.:

i) απόπειρας παρεισφρήσεως στο όχημα, π.χ. έλεγχος του θαλάμου επιβατών, έλεγχος υαλοπινάκων, θραύση υαλοπινάκων· ή

ii) απόπειρας κλοπής του αυτοκινήτου, π.χ. αισθητήρας κλίσης,

λαμβανομένων υπόψη των μέτρων κατά οιασδήποτε άσκοπης εκπομπής ηχητικού σήματος συναγερμού (= εσφαλμένος συναγερμός, βλέπε παράγραφο 6.3.1.2. κατωτέρω).

Εφόσον αυτοί οι πρόσθετοι αισθητήρες προκαλούν σήμα συναγερμού ακόμη και μετά την παρείσφρηση στο όχημα (π.χ. λόγω θραύσης υαλοπίνακα) ή λόγω εξωτερικής επήρειας (π.χ. άνεμος), το σήμα συναγερμού το οποίο έχει ενεργοποιηθεί από έναν από τους προαναφερθέντες αισθητήρες, παραμένει ενεργοποιημένο έως δέκα φορές κατ' ανώτατο όριο εντός του ίδιου διαστήματος ενεργοποίησης του ΣΣΟ.

Στην περίπτωση αυτή το διάστημα ενεργοποίησης περιορίζεται από την ενεργοποίηση του συστήματος λόγω αντίστοιχης ενέργειας του κατόχου του οχήματος.

Ορισμένα είδη πρόσθετων αισθητήρων, π.χ. αισθητήρας θαλάμου επιβατών (υπέρηχοι, υπέρυθρες ακτίνες) ή αισθητήρας κλίσης, κλπ. μπορούν να απενεργοποιούνται σκοπίμως. Τότε, πρέπει να υπάρξει ανεξάρτητη ενέργεια κάθε φορά πριν ενεργοποιηθεί το σύστημα συναγερμού οχήματος. Δεν πρέπει να είναι δυνατόν να απενεργοποιούνται οι αισθητήρες όταν το σύστημα συναγερμού είναι ενεργοποιημένο.

6.3.1.2. Ασφάλεια κατά εσφαλμένου συναγερμού

6.3.1.2.1. Με κατάλληλα μέσα, όπως:

i) μηχανικό σχεδιασμό και σχεδιασμό του ηλεκτρικού κυκλώματος ανταποκρινόμενο στις ειδικές συνθήκες των μηχανοκίνητων οχημάτων·

ii) επιλογή και εφαρμογή των αρχών λειτουργίας και ελέγχου στο σύστημα συναγερμού και στα κατασκευαστικά στοιχεία του·

εξασφαλίζεται ότι το ΣΣΟ, ενεργοποιημένο ή μη, δεν μπορεί να προκαλέσει εκπομπή ηχητικού σήματος συναγερμού άσκοπα, σε περίπτωση:

α) κρούσης στο όχημα: η σχετική δοκιμή περιγράφεται στην παράγραφο 6.4.2.13·

β) ηλεκτρομαγνητικής συμβατότητας: οι σχετικές δοκιμές περιγράφονται στην παράγραφο 6.4.2.12·

γ) πτώσης της τάσης του συσσωρευτή λόγω συνεχούς εκφόρτισης: η σχετική δοκιμή περιγράφεται στην παράγραφο 6.4.2.14·

δ) εσφαλμένου συναγερμού της ενδεικτικής λυχνίας του θαλάμου επιβατών: η σχετική δοκιμή περιγράφεται στην παράγραφο 6.4.2.15.

6.3.1.2.2. Εφόσον ο αιτών την έγκριση τύπου μπορεί να αποδείξει, π.χ. με τεχνικά δεδομένα, ότι εξασφαλίζεται, σε ικανοποιητικό βαθμό, ασφάλεια κατά εσφαλμένου συναγερμού, η αρμόδια τεχνική υπηρεσία που διεξάγει τις δοκιμές έγκρισης τύπου μπορεί να μην απαιτήσει ορισμένες από τις προαναφερθείσες δοκιμές.

6.3.2. Ηχητικός συναγερμός

6.3.2.1. Γενικά

Το προειδοποιητικό σήμα πρέπει να είναι ευδιάκριτο ηχητικά και αναγνωρίσιμο, πρέπει δε να διαφέρει σε μεγάλο βαθμό από τα υπόλοιπα ηχητικά σήματα που χρησιμοποιούνται στην οδική κυκλοφορία.

Εκτός από τη διάταξη ηχητικής προειδοποίησης στον αρχικό εξοπλισμό, μπορεί να τοποθετηθεί μια ανεξάρτητη διάταξη ηχητικού συναγερμού στο χώρο του οχήματος που ελέγχεται από το σύστημα συναγερμού οχήματος, όπου δεν θα είναι εύκολα και γρήγορα προσβάσιμη από άτομα.

Εφόσον χρησιμοποιείται ανεξάρτητη διάταξη ηχητικού σήματος σύμφωνα με την παρακάτω παράγραφο 6.3.2.3.1, η αρχική τυποποιημένη διάταξη ηχητικής προειδοποίησης μπορεί επιπροσθέτως να ενεργοποιηθεί από το σύστημα συναγερμού οχήματος, με την προϋπόθεση ότι οιαδήποτε παρέμβαση στην τυποποιημένη διάταξη ηχητικού συναγερμού (που συνήθως είναι πιο εύκολα προσβάσιμη) δεν επηρεάζει τη λειτουργία της χωριστής διάταξης ηχητικού σήματος συναγερμού.

6.3.2.2. Διάρκεια ηχητικού σήματος συναγερμού

ελάχιστη: 25 δευτερόλεπτα

ανώτατη: 30 δευτερόλεπτα

Το ηχητικό σήμα μπορεί να εκπεμφθεί πάλι μόνον μετά την επόμενη παρέμβαση στο όχημα, π.χ. μετά την παρέλευση του προαναφερθέντος χρόνου (περιορισμοί: βλέπε παραγράφους 6.3.1.1. και 6.3.1.2. παραπάνω).

Η απενεργοποίηση του συστήματος συναγερμού πρέπει να παύσει αμέσως την εκπομπή του ηχητικού σήματος.

6.3.2.3. Προδιαγραφές ηχητικού σήματος συναγερμού

6.3.2.3.1. Διάταξη σήματος συναγερμού με σταθερό τόνο (σταθερό φάσμα συχνότητας), π.χ. κόρνα: ηχητικά, κλπ. δεδομένα σύμφωνα με τον κανονισμό ΟΕΕ αριθ. 28 μέρος Ι.

Διαλείπον σήμα συναγερμού (οπλισμένο / παροπλισμένο):

Συχνότητα έναυσης ..... (2 ± 1) Hz

Χρόνος λειτουργίας = χρόνος μη λειτουργίας ± 10 %

6.3.2.3.2. Διάταξη ηχητικού σήματος συναγερμού με διαμόρφωση συχνότητας: ηχητικά κ.α. δεδομένα σύμφωνα με τον κανονισμό ΟΕΕ αριθ. 28 μέρος Ι, ίση όμως διάβαση ενός σημαντικού φάσματος συχνότητας εντός του προαναφερθέντος φάσματος (1 800 έως 3 550 Hz) και προς τις δύο κατευθύνσεις.

Συχνότητα διάβασης ..... (2 ± 1) Hz

6.3.2.3.3. Στάθμη θορύβου

Η πηγή ήχου μπορεί να είναι:

i) είτε μια διάταξη ηχητικής προειδοποίησης εγκεκριμένη βάσει του κανονισμού ΟΕΕ αριθ. 28 μέρος Ι·

ii) είτε μια διάταξη που πληροί τις απαιτήσεις του κανονισμού ΟΕΕ αριθ. 28 μέρος Ι παράγραφοι 6.1 και 6.2.

Ωστόσο, σε περίπτωση μιας πηγής ήχου διαφορετικής από την αρχική διάταξη ηχητικής προειδοποίησης, η ελάχιστη ηχοστάθμη μπορεί να μειωθεί σε 100 dB(A), μετρούμενη υπό τις συνθήκες του κανονισμού ΟΕΕ αριθ. 28 μέρος Ι.

6.3.3. Οπτικός συναγερμός – εφόσον υπάρχει

6.3.3.1. Γενικά

Σε περίπτωση παρείσφρησης ή παρέμβασης στο όχημα, η διάταξη πρέπει να εκπέμψει οπτικό σήμα συναγερμού, όπως ορίζεται στις παραγράφους 6.3.3.2. και 6.3.3.3. κατωτέρω.

6.3.3.2. Διάρκεια του οπτικού σήματος

Το οπτικό σήμα συναγερμού πρέπει να διαρκεί από 25 δευτερόλεπτα έως 5 λεπτά μετά την ενεργοποίηση του συναγερμού. Η απενεργοποίηση του συστήματος συναγερμού πρέπει αμέσως να παύει την εκπομπή του σήματος.

6.3.3.3. Τύπος οπτικού σήματος

Διαλείπουσα λειτουργία των δεικτών διεύθυνσης ή/και της λυχνίας του θαλάμου επιβατών του οχήματος, καθώς και όλων των λυχνιών που ανήκουν στο ίδιο ηλεκτρικό κύκλωμα.

Συχνότητα έναυσης ..... (2 ± 1) Hz

Σε ό,τι αφορά το ηχητικό σήμα, επιτρέπονται και τα ασύγχρονα σήματα.

Χρόνος λειτουργίας = χρόνος μη λειτουργίας ± 10 %

6.3.4. Συναγερμός με εκπομπή ραδιοκυμάτων (συσκευή τηλεειδοποίησης) — εφόσον υπάρχει)

Το ΣΣΟ μπορεί να περιλαμβάνει εγκατάσταση που να προκαλεί σήμα συναγερμού με ασύρματη ζεύξη.

6.3.5. Μανδάλωση ενεργοποίησης του συστήματος συναγερμού

6.3.5.1. Όταν ο κινητήρας είναι σε λειτουργία, πρέπει να είναι αδύνατη η σκόπιμη ή η ακούσια ενεργοποίηση του συστήματος συναγερμού.

6.3.6. Ενεργοποίηση και απενεργοποίηση του ΣΣΟ

6.3.6.1. Ενεργοποίηση

Επιτρέπονται όλα τα κατάλληλα μέσα ενεργοποίησης του ΣΣΟ, με την προϋπόθεση ότι δεν προκαλούν ακούσια εσφαλμένο συναγερμό.

6.3.6.2. Απενεργοποίηση

Η απενεργοποίηση του ΣΣΟ πρέπει να επιτυγχάνεται με μία διάταξη ή με συνδυασμό των κάτωθι διατάξεων. Επιτρέπονται άλλες διατάξεις ισοδύναμων επιδόσεων.

6.3.6.2.1. Μηχανικό κλειδί (που πληροί τις απαιτήσεις του παραρτήματος 10 του παρόντος κανονισμού), το οποίο μπορεί να συνδυάζεται με το κεντρικό σύστημα μανδάλωσης του οχήματος, έχει τουλάχιστον 1 000 παραλλαγές και χρησιμοποιείται από έξω.

6.3.6.2.2. Ηλεκτρική/ηλεκτρονική διάταξη, π.χ. τηλεχειριστήριο, με τουλάχιστον 50 000 παραλλαγές και ενσωματωμένους μεταβαλλόμενους κωδικούς ή/και χρόνο παρέλευσης δέκα ημερών, π.χ. μέγιστο 5 000 παραλλαγές ανά 24 ώρες για ελάχιστο 50 000 παραλλαγές.

6.3.6.2.3. Μηχανικό κλειδί ή ηλεκτρική / ηλεκτρονική διάταξη εντός του προστατευόμενου θαλάμου επιβατών, με χρονικό περιθώριο εισόδου / εξόδου.

6.3.7. Χρονικό περιθώριο εξόδου

Εφόσον ο διακόπτης ενεργοποίησης του συστήματος συναγερμού είναι τοποθετημένος μέσα στην προστατευόμενη περιοχή, πρέπει να προβλέπεται χρονικό περιθώριο εξόδου. Πρέπει να είναι δυνατόν να καθορίζεται το χρονικό περιθώριο εξόδου μεταξύ 15 και 45 δευτερολέπτων μετά την επενέργεια του διακόπτη. Το χρονικό περιθώριο μπορεί να προσαρμόζεται ανάλογα με τις ατομικές ανάγκες του χειριστή.

6.3.8. Χρονικό περιθώριο εισόδου

Εφόσον ο διακόπτης ενεργοποίησης του συστήματος συναγερμού είναι τοποθετημένος μέσα στην προστατευόμενη περιοχή, πρέπει να προβλέπεται χρονικό περιθώριο εισόδου 5 έως και 15 δευτερολέπτων κατ' ανώτατο όριο πριν την ενεργοποίηση του ηχητικού και του οπτικού σήματος συναγερμού. Το χρονικό περιθώριο μπορεί να προσαρμόζεται ανάλογα με τις ατομικές ανάγκες του χειριστή.

6.3.9. Απεικόνιση θέσης

6.3.9.1. Για να παρέχεται πληροφόρηση σχετικά με τη θέση του συστήματος συναγερμού οχήματος (ενεργοποίηση, απενεργοποίηση, χρονικό περιθώριο ενεργοποίησης του συναγερμού, ότι είναι ενεργοποιημένος ο συναγερμός) επιτρέπονται οπτικές απεικονίσεις μέσα και έξω από το θάλαμο επιβατών. Η φωτεινή ένταση των οπτικών σημάτων εκτός του θαλάμου επιβατών δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 0,5 cd.

6.3.9.2. Εάν παρέχεται ένδειξη των μικρών χρονικά «δυναμικών» διεργασιών όπως αλλαγές από τη θέση «ενεργοποίησης» στη θέση «απενεργοποίησης» και αντιστρόφως, η ένδειξη πρέπει να είναι οπτική, σύμφωνα με την παράγραφο 6.3.9.1. Αυτή η οπτική ένδειξη μπορεί επίσης να δίδεται από την ταυτόχρονη λειτουργία των δεικτών διεύθυνσης ή/και της λυχνίας (των λυχνιών) του θαλάμου επιβατών, με την προϋπόθεση ότι η διάρκεια της οπτικής ένδειξης μέσω των δεικτών διεύθυνσης δεν υπερβαίνει τα 3 δευτερόλεπτα.

6.3.10. Τροφοδοσία ισχύος

Η πηγή ισχύος του συστήματος συναγερμού οχήματος μπορεί να είναι είτε ο συσσωρευτής του οχήματος είτε ένας επαναφορτιζόμενος συσσωρευτής. Όταν υφίσταται, επιτρέπεται η χρησιμοποίηση επαναφορτιζόμενου ή μη επαναφορτιζόμενου συσσωρευτή. Δεν επιτρέπεται σε καμία περίπτωση οι συσσωρευτές αυτοί να τροφοδοτούν με ενέργεια άλλα μέρη του ηλεκτρικού συστήματος του οχήματος.

6.3.11. Προδιαγραφές για τις προαιρετικές λειτουργίες

6.3.11.1. Αυτοέλεγχος, αυτόματη ένδειξη βλάβης

Κατά τον οπλισμό του ΣΣΟ, οι ασυνήθιστες καταστάσεις, όπως ανοικτές θύρες κ.λπ. μπορούν να ανιχνεύονται με μια λειτουργία αυτοελέγχου (έλεγχος αληθοφάνειας) και η κατάσταση αυτή μπορεί να υποδεικνύεται.

6.3.11.2. Συναγερμός πανικού

Επιτρέπεται οπτικός ή/και ηχητικός ή/και ραδιοφωνικός συναγερμός μέσω ραδιοκυμάτων ανεξάρτητα από την κατάσταση (οπλισμός ή παροπλισμός) ή/και λειτουργία του συστήματος συναγερμού. Ο συναγερμός αυτός πρέπει να τίθεται σε λειτουργία μέσα στο όχημα και να μην επηρεάζει την κατάσταση (οπλισμός ή παροπλισμός) του συστήματος συναγερμού. Επίσης πρέπει να είναι δυνατό στον κάτοχο του οχήματος να διακόψει το συναγερμό πανικού. Σε περίπτωση ηχητικού συναγερμού, η διάρκεια εκπομπής του ηχητικού σήματος ανά ενεργοποίηση δεν πρέπει να περιορίζεται. Ένας συναγερμός πανικού δεν πρέπει να ακινητοποιεί τον κινητήρα ή να παύει τη λειτουργία του.

6.4. ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΚΑΙ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΔΟΚΙΜΗΣ 8 [1]

6.4.1. Παράμετροι λειτουργίας

Όλα τα κατασκευαστικά στοιχεία του ΣΣΟ πρέπει να λειτουργούν χωρίς καμία αστοχία υπό τις κάτωθι συνθήκες.

6.4.1.1. Κλιματολογικές συνθήκες

Καθορίζονται δύο κλάσεις θερμοκρασίας περιβάλλοντος ως εξής:

α) – 40 °C έως + 85 °C για μέρη που προορίζονται να τοποθετηθούν στο θάλαμο επιβατών ή στο χώρο αποσκευών·

β) – 40 °C έως + 125 °C για μέρη που πρόκειται να τοποθετηθούν στο χώρο του κινητήρα, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά.

[1] Οι λυχνίες που χρησιμοποιούνται ως μέρος των διατάξεων οπτικού συναγερμού και δεν περιλαμβάνονται στο τυποποιημένο σύστημα φωτισμού του αυτοκινήτου δεν χρειάζεται να συμφωνούν με τις παραμέτρους λειτουργίας της παραγράφου 6.4.1, και δεν πρέπει να υποβάλλονται στις δοκιμές που ορίζει η παράγραφος 6.4.2.

6.4.1.2. Βαθμός προστασίας για την εγκατάσταση

Πρέπει να παρέχονται οι κάτωθι βαθμοί προστασίας σύμφωνα με το δημοσίευμα 529 1989 του IEC:

i) P 40 για μέρη που πρόκειται να τοποθετηθούν στον θάλαμο επιβατών·

ii) IP 42 για μέρη που πρόκειται να τοποθετηθούν στον θάλαμο επιβατών των διθέσιων ανοικτών σπορ αυτοκινήτων/των αυτοκινήτων με πτυσσόμενη οροφή και των αυτοκινήτων με ανοιγόμενη οροφή, εφόσον το σημείο τοποθέτησης απαιτεί υψηλότερο βαθμό προστασίας από τον IP 40·

iii) IP 54 για τα υπόλοιπα μέρη.

Ο κατασκευαστής του συστήματος συναγερμού προσδιορίζει στις οδηγίες τοποθέτησης, οιουσδήποτε περιορισμούς όσον αφορά την τοποθέτηση κάποιου μέρους της εγκατάστασης από άποψη σκόνης, νερού και θερμοκρασίας.

6.4.1.3. Αντοχή στις καιρικές συνθήκες

7 ημέρες σύμφωνα με το IEC 68-2-30-1980.

6.4.1.4. Ηλεκτρικές συνθήκες

Ονομαστική τάση παροχής ρεύματος: 12 V

Κλίμακα τάσεως ηλεκτρικού ρεύματος λειτουργίας: από 9 V έως 15 V εντός του εύρους θερμοκρασιών που ορίζεται στην παράγραφο 6.4.1.1.

Χρόνος ανοχής για υπερβάλλουσες τάσεις σε 23 °C:

U = 18 V, μέγιστο όριο 1 ώρα

U = 24 V, μέγιστο όριο 1 λεπτό.

6.4.2. Συνθήκες δοκιμασίας

6.4.2.1. Δοκιμές λειτουργίας

Για τις δοκιμές λειτουργίας που απαιτούνται σύμφωνα με τις παραγράφους 6.4.2.3, 6.4.2.4, 6.4.2.5, 6.4.2.6 και 6.4.2.8.4, αν ορισμένες από τις απαιτούμενες σε καθεμιά από τις παραγράφους αυτές δοκιμές εκτελούνται σε σειρές σε ένα συγκεκριμένο ΣΣΟ, η δοκιμή λειτουργίας δύναται να εκτελεστεί μόνο μία φορά αφού ολοκληρωθούν οι επιλεγείσες δοκιμές αντί να εκτελεστούν οι δοκιμές λειτουργίας που απαιτούνται στις παραγράφους μετά από κάθε επιλεγείσα δοκιμή. Οι κατασκευαστές και οι προμηθευτές των οχημάτων θα πρέπει να εγγυηθούν ικανοποιητικά αποτελέσματα μόνο σε μη σωρευτικές διαδικασίες.

6.4.2.1.1. Πρέπει να ελέγχεται κατά πόσον το ΣΣΟ πληροί τις ακόλουθες προδιαγραφές:

Διάρκεια συναγερμού σύμφωνα με τις παραγράφους 6.3.2.2. και 6.3.3.2·

Συχνότητα και λόγος οπλισμού / παροπλισμού σύμφωνα με τις παραγράφους 6.3.3.3. και 6.3.2.3.1. ή 6.3.2.3.2. αντιστοίχως·

Αριθμός κύκλων συναγερμού σύμφωνα με την παράγραφο 6.3.1.1, εφόσον ισχύει·

Έλεγχος της μανδάλωσης του οπλισμού συστημάτων συναγερμού σύμφωνα με την παράγραφο 6.3.5.

6.4.2.1.2. Κανονικές συνθήκες δοκιμής

Τάση U = (12 ± 0,2) V

Θερμοκρασία ..... T = (23 ± 5) °C

6.4.2.2. Αντίσταση σε μεταβολές της θερμοκρασίας και της τάσης

Πρέπει επίσης να ελέγχεται κατά πόσον πληρούνται οι προδιαγραφές που ορίζονται στην παράγραφο 6.4.2.1.1. υπό τις ακόλουθες συνθήκες:

6.4.2.2.1. Θερμοκρασία δοκιμής .....T (– 40 ± 2) °C

Τάση δοκιμής ..... U (9 ± 0,2) V

Διάρκεια αποθήκευσης ..... 4 ώρες

6.4.2.2.2. Για μέρη που πρόκειται να τοποθετηθούν στο θάλαμο επιβατών ή στο χώρο αποσκευών:

Θερμοκρασία δοκιμής .....T = (+ 85 ± 2) °C

Τάση δοκιμής ..... U = (9 ± 0,2) V

Διάρκεια αποθήκευσης ..... 4 ώρες

6.4.2.2.3. Για μέρη που πρόκειται να τοποθετηθούν στο διαμέρισμα του κινητήρα εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά:

Θερμοκρασία δοκιμής .....T = (+ 125 ± 2) °C

Τάση δοκιμής ..... U = (9 ± 0,2) V

Διάρκεια αποθήκευσης ..... 4 ώρες

6.4.2.2.4. Το ΣΣΟ, τόσο σε κατάσταση οπλισμού όσο και παροπλισμού, πρέπει να υποβάλλεται σε υπερβάλλουσα τάση ίση προς 18 V ± 0,2 V επί 1 ώρα.

6.4.2.2.5. Το ΣΣΟ, τόσο στην κατάσταση οπλισμού όσο και παροπλισμού, πρέπει να υποβάλλεται σε υπερβάλλουσα τάση ίση προς 24 V ± 0,2 V επί 1 λεπτό.

6.4.2.3. Ασφαλής λειτουργία μετά τις δοκιμές ξένου σώματος και υδατοστεγανότητας

Μετά τη δοκιμή στεγανότητας προς ξένο σώμα και προς το νερό σύμφωνα με το IEC 529-1989, για βαθμούς προστασίας βάσει της παραγράφου 6.4.1.2, πρέπει να επαναληφθούν οι δοκιμές λειτουργίας σύμφωνα με την παράγραφο 6.4.2.1.

Με τη σύμφωνη γνώμη της τεχνικής υπηρεσίας η παρούσα απαίτηση του δεν χρειάζεται να εφαρμόζεται στις ακόλουθες περιπτώσεις:

α) Έγκριση τύπου ενός ΣΣΟ που πρόκειται να λάβει έγκριση τύπου ως χωριστή τεχνική μονάδα

Στην εν λόγω περίπτωση, ο κατασκευαστής του ΣΣΟ:

i) προσδιορίζει στην παράγραφο 4.5. του εγγράφου πληροφοριών (παράρτημα μέρος 2), ότι η απαίτηση της εν λόγω παραγράφου δεν εφαρμόσθηκε στο ΣΣΟ (σύμφωνα με την παράγραφο 7 του παρόντος κανονισμού) και

ii) προσδιορίζει στην παράγραφο 4.1. του εγγράφου πληροφοριών, τον πίνακα οχημάτων στα οποία το ΣΣΟ πρόκειται να εγκατασταθεί και τους αντίστοιχους όρους εγκατάστασης στην παράγραφο 4.2.

β) Έγκριση τύπου οχήματος σύμφωνα όσον αφορά ένα ΣΣ

Στην περίπτωση αυτή, ο κατασκευαστής προσδιορίζει στην παράγραφο 3.1.3.1.1. του εγγράφου πληροφοριών (παράρτημα 1 μέρος 1), ότι η απαίτηση της εν λόγω της φύσης της παραγράφου δεν εφαρμόζεται στο ΣΣ λόγω του είδους των συνθηκών της εγκατάστασης και ο κατασκευαστής του οχήματος θα αποδείξει τούτο υποβάλλοντας σχετικά έγγραφα.

γ) Έγκριση τύπου οχήματος όσον αφορά την εγκατάσταση ενός ΣΣΟ το οποίο έχει λάβει έγκριση τύπου ως ξεχωριστή τεχνική μονάδα

Στην περίπτωση αυτή, ο κατασκευαστής του οχήματος προσδιορίζει στην παράγραφο 3.1.3.1.1. του εγγράφου πληροφοριών (παράρτημα 1 μέρος 1), ότι η απαίτηση της εν λόγω παραγράφου δεν εφαρμόζεται στην εγκατάσταση του ΣΣΟ όπου πληρούνται οι κατάλληλες προϋποθέσεις εγκατάστασης.

Η εν λόγω απαίτηση δεν εφαρμόζεται στις περιπτώσεις κατά τις οποίες οι πληροφορίες που απαιτούνται στην παράγραφο 3.1.3.1.1. του παραρτήματος 1 μέρος 1 έχουν ήδη διαβιβαστεί για την έγκριση της χωριστής τεχνικής μονάδας.

6.4.2.4. Ασφαλής λειτουργία μετά τη δοκιμή συμπύκνωσης

Μετά τη δοκιμή αντοχής στην υγρασία που πρέπει να διενεργείται σύμφωνα με το IEC 68-2-30-(1980), πρέπει να επαναληφθούν οι δοκιμές λειτουργίας σύμφωνα με την παράγραφο 6.4.2.1.

6.4.2.5. Δοκιμή για την ασφάλεια από την αναστροφή της πολικότητας

Το σύστημα συναγερμού και τα κατασκευαστικά του στοιχεία δεν πρέπει να καταστρέφονται από αναστροφή της πολικότητας έως 13 V επί 2 λεπτά. Μετά τη δοκιμή αυτή, πρέπει να επαναληφθούν οι δοκιμές λειτουργίας σύμφωνα με την παράγραφο 6.4.2.1.

6.4.2.6. Δοκιμή ασφαλείας από τα βραχυκυκλώματα

Όλες οι ηλεκτρικές συνδέσεις του συστήματος συναγερμού οχήματος πρέπει να είναι απρόσβλητες από τα βραχυκυκλώματα με γείωση μέγιστης τάσεως 13 V ή/και να διαθέτουν αντιστάσεις. Μετά τη δοκιμή αυτή, οι δοκιμές λειτουργίας σύμφωνα με την παράγραφο 6.4.2.1 πρέπει να επαναληφθούν και να αλλαχθούν, εφόσον χρειάζεται, οι αντιστάσεις.

6.4.2.7. Κατανάλωση ενέργειας στη θέση ενεργοποίησης

Η κατανάλωση ενέργειας στη θέση ενεργοποίησης υπό τις συνθήκες που δίδονται στην παράγραφο 6.4.2.1.2, δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 20 mA κατά μέσο όρο για το πλήρες σύστημα συναγερμού, συμπεριλαμβανομένης της απεικόνισης θέσης.

Με τη σύμφωνη γνώμη της τεχνικής υπηρεσίας η απαίτηση αυτή δεν χρειάζεται να εφαρμοστεί στις ακόλουθες περιπτώσεις:

α) Έγκριση τύπου ενός ΣΣΟ του οποίου ο τύπος πρόκειται να εγκριθεί ως χωριστή τεχνική μονάδα

στην εν λόγω περίπτωση, κατασκευαστής του ΣΣΟ:

i) προσδιορίζει στην παράγραφο 4.5. του εγγράφου πληροφοριών (παράρτημα μέρος 2), ότι η απαίτηση της εν λόγω παραγράφου δεν εφαρμόσθηκε στο ΣΣΟ (σύμφωνα με την παράγραφο 7 του παρόντος κανονισμού)·

ii) προσδιορίζει στην παράγραφο 4.1. του εγγράφου πληροφοριών, τον πίνακα οχημάτων στα οποία προβλέπεται να εγκατασταθεί το ΣΣΟ και τους αντίστοιχους όρους εγκατάστασης στην παράγραφο 4.2· και

iii) αποδεικνύει ότι το σύστημα δεν υπερβαίνει τις απαιτήσεις ως προς την κατανάλωση ενέργειας υποβάλλοντας σχετικά έγγραφα.

β) Έγκριση τύπου οχήματος όσον αφορά ένα ΣΣ

Στην περίπτωση αυτή, ο κατασκευαστής προσδιορίζει στην παράγραφο 3.1.3.1.1. του εγγράφου πληροφοριών (παράρτημα 1 μέρος 1), ότι η απαίτηση της λόγω παραγράφου δεν εφαρμόζεται στο ΣΣ λόγω του είδους των όρων εγκατάστασης και ότι ο κατασκευαστής του οχήματος θα αποδείξει τούτο υποβάλλοντας σχετικά έγγραφα.

γ) Έγκριση τύπου οχήματος αναφορικά με την εγκατάσταση ενός ΣΣΟ του οποίου τύπος έχει εγκριθεί ως χωριστή τεχνική μονάδα

Στην περίπτωση αυτή, ο κατασκευαστής του οχήματος προσδιορίζει στην παράγραφο 3.1.3.1.1. του εγγράφου πληροφοριών (παράρτημα 1 μέρος 1), ότι η απαίτηση της εν λόγω παραγράφου δεν εφαρμόζεται στην εγκατάσταση του ΣΣΟ όπου πληρούνται οι κατάλληλες προϋποθέσεις.

Η εν λόγω απαίτηση δεν εφαρμόζεται στις περιπτώσεις κατά τις οποίες οι πληροφορίες που απαιτούνται στην παράγραφο 3.1.3.1.1. του παραρτήματος 1 μέρος 1 έχουν ήδη διαβιβαστεί για την έγκριση της χωριστής τεχνικής μονάδας

6.4.2.8. Ασφαλής λειτουργία μετά τη δοκιμή δόνησης

6.4.2.8.1. Για τη δοκιμή αυτή, τα κατασκευαστικά στοιχεία διακρίνονται σε δύο τύπους:

Τύπος 1: κατασκευαστικά στοιχεία που συναρμολογούνται κανονικά επί του οχήματος

Τύπος 2: κατασκευαστικά στοιχεία που πρόκειται να συνδεθούν με τον κινητήρα.

6.4.2.8.2. Τα κατασκευαστικά στοιχεία / το σύστημα συναγερμού οχήματος υποβάλλονται σε ημιτονοειδή δόνηση, της οποίας τα χαρακτηριστικά είναι τα εξής:

6.4.2.8.2.1. Για τον τύπο 1

Η συχνότητα πρέπει να κυμαίνεται από 10 Hz έως 500 Hz με μέγιστο εύρος κύματος ± 5 mm και μέγιστη επιτάχυνση 3 g (κορυφή στο 0).

6.4.2.8.2.2. Για τον τύπο 2

Η συχνότητα πρέπει να κυμαίνεται από 20 Hz έως 300 Hz με μέγιστο εύρος κύματος ± 2 mm και μέγιστη επιτάχυνση 15 g (κορυφή στο 0).

6.4.2.8.2.3. Για αμφότερους τους τύπους 1 και 2

Η διακύμανση της συχνότητας είναι 1 οκτάβα/λεπτό.

Ο αριθμός κύκλων είναι 10, η δε δοκιμή εκτελείται κατά μήκος καθενός των 3 αξόνων.

Οι δονήσεις ασκούνται σε χαμηλές συχνότητες σε μέγιστο σταθερό εύρος κύματος και με μέγιστη σταθερή επιτάχυνση στις υψηλές συχνότητες.

6.4.2.8.3. Κατά τη διάρκεια της δοκιμής, το σύστημα συναγερμού συνδέεται με την παροχή ρεύματος και το καλώδιο πρέπει να ενισχυθεί μετά από 200 mm.

6.4.2.8.4. Μετά τη δοκιμή δόνησης, πρέπει να επαναληφθεί η δοκιμή λειτουργίας σύμφωνα με την παράγραφο 6.4.2.1.

6.4.2.9. Δοκιμή ανθεκτικότητας

Υπό τις συνθήκες δοκιμής που ορίζονται στην παράγραφο 6.4.2.1.2, έναυση 300 πλήρων κύκλων συναγερμού (ηχητικού ή/και οπτικού) με χρόνο παύσης της ηχητικής διάταξης 5 λεπτών.

6.4.2.10. Δοκιμές εξωτερικών κλείθρων (τοποθετημένων στο εξωτερικό του οχήματος)

Οι δοκιμές που ακολουθούν θα διενεργηθούν μόνον εφόσον δεν χρησιμοποιείται ο κύλινδρος μανδάλωσης του αρχικού εξοπλισμού μανδάλωσης των θυρών.

6.4.2.10.1. Το κλείθρο είναι σχεδιασμένο και κατασκευασμένο κατά τρόπο ώστε να παραμένει πλήρως αποτελεσματικό ακόμη και μετά από: 2 500 κύκλους οπλισμού / παροπλισμού προς κάθε κατεύθυνση, ακολουθούμενους από 96 ώρες ελάχιστης έκθεσης σε δοκιμή αλατούχου αερολύματος σύμφωνα με το IEC 68-2-11-1981, δοκιμή αντίστασης στη διάβρωση.

6.4.2.11. Δοκιμή συστημάτων προστασίας θαλάμου επιβατών

Ο συναγερμός πρέπει να ενεργοποιηθεί όταν ένα κάθετο χώρισμα διαστάσεων 0,2 × 0,15 m εισχωρεί επί 0,3 m (η μέτρηση πραγματοποιείται από το κέντρο του κάθετου χωρίσματος) διαμέσου ενός ανοικτού παραθύρου της εμπρόσθιας θύρας μέσα στο θάλαμο επιβατών, προς τα εμπρός και παράλληλα προς το δρόμο με ταχύτητα 0,4 m/s και υπό γωνία 45° ως προς το διάμεσο διάμηκες επίπεδο του οχήματος (βλέπε σχέδια στο παράρτημα 2 του παρόντος κανονισμού).

6.4.2.12. Ηλεκτρομαγνητική συμβατότητα

Το σύστημα συναγερμού υποβάλλεται στις δοκιμές που περιγράφονται στο παράρτημα 9.

Στην περίπτωση αυτή, ένα ΣΣΟ το οποίο πληροί όλες τις λειτουργικές καταστάσεις των δοκιμών του παραρτήματος 9 δεν θα πρέπει να προκαλεί την άσκοπη εκκίνηση του σήματος συναγερμού σε συνδυασμό με τις απαιτήσεις της παραγράφου 6.3.1.2.1.

Όσον αφορά την συμμόρφωση στη λειτουργική κατάσταση σε κάθε δοκιμή, ένα ΣΣΟ, που έχει σχεδιαστεί για να θέτει σε λειτουργία το συναγερμό στην κατάσταση που προβλέπεται σε ορισμένες από τις συνθήκες δοκιμών που αναφέρονται στο παράρτημα 9 και όντως θέτει σε λειτουργία το σύστημα συναγερμού κατά τις δοκιμές, θεωρείται ότι λειτουργεί όπως έχει σχεδιαστεί κατά τις δοκιμές και, επομένως, θεωρείται ότι ανταποκρίνεται στη λειτουργική κατάσταση των δοκιμών. Στην εν λόγω περίπτωση, ο κατασκευαστής του ΣΣΟ αποδεικνύει τούτο υποβάλλοντας σχετικά έγγραφα.

6.4.2.13. Ασφάλεια κατά εσφαλμένου συναγερμού σε περίπτωση κρούσης στο όχημα

Πρέπει να επαληθεύεται ότι η κρούση έως 4,5 Joules ενός ημισφαιρικού σώματος διαμέτρου 165 mm και σκληρότητας 70 ± Shore A, η οποία επέρχεται σε οιοδήποτε σημείο του αμαξώματος ή των υαλοπινάκων του οχήματος με την εν λόγω καμπύλη επιφάνεια δεν προκαλεί εσφαλμένους συναγερμούς.

6.4.2.14. Ασφάλεια κατά εσφαλμένων συναγερμών σε περίπτωση πτώσης της τάσης

Πρέπει να επαληθεύεται ότι η αργή πτώση της τάσης του κύριου συσσωρευτή με συνεχή εκφόρτιση 0,5 V την ώρα στα 3 V δεν προκαλεί εσφαλμένους συναγερμούς.

Συνθήκες δοκιμής: βλέπε παράγραφο 6.4.2.1.2. ανωτέρω.

6.4.2.15 Δοκιμή ασφαλείας κατά εσφαλμένων συναγερμών της ενδεικτικής λυχνίας του θαλάμου επιβατών

Τα συστήματα που προορίζονται για την προστασία του θαλάμου επιβατών σύμφωνα με την παράγραφο 6.3.1.1. ανωτέρω υποβάλλονται σε δοκιμή μαζί με το όχημα υπό κανονικές συνθήκες (παράγραφος 6.4.2.1.2).

Το σύστημα, τοποθετημένο σύμφωνα με τις οδηγίες του κατασκευαστή, δεν πρέπει να δίδει έναυσμα λειτουργίας του συναγερμού όταν έχει υποβληθεί πέντε φορές στη δοκιμή που περιγράφεται στην ανωτέρω παράγραφο 6.4.2.13. ανά διαστήματα 0,5 δευτερολέπτου.

Η παρουσία ατόμου που ακουμπά ή κινείται γύρω από το όχημα (με κλειστά παράθυρα) δεν πρέπει να προκαλεί εσφαλμένο συναγερμό.

6.5. ΟΔΗΓΙΕΣ

Κάθε σύστημα συναγερμού πρέπει να συνοδεύεται από τα παρακάτω:

6.5.1. Οδηγίες τοποθέτησης:

6.5.1.1. Κατάλογο οχημάτων και μοντέλων οχημάτων για τα οποία προορίζεται. Ο κατάλογος αυτός μπορεί να είναι ειδικός ή γενικός, π.χ. «όλα τα οχήματα με βενζινοκινητήρα και συσσωρευτή τάσεως 12 V με γείωση στον αρνητικό πόλο».

6.5.1.2. Τρόπο τοποθέτησης συνοδευόμενο από φωτογραφίες ή/και πολύ σαφή σχέδια.

6.5.1.3. Εφόσον το σύστημα συναγερμού οχήματος περιλαμβάνει σύστημα ακινητοποίησης, πρέπει να παρέχονται πρόσθετες οδηγίες σχετικά με το κατά πόσον πληρούνται οι απαιτήσεις του μέρους IV του παρόντος κανονισμού.

6.5.2. Πιστοποιητικό τοποθέτησης προς συμπλήρωση, υπόδειγμα του οποίου δίδεται στο παράρτημα 7.

6.5.3. Γενική έκθεση προς τον αγοραστή του ΣΣΟ, με την οποία του εφιστάται η προσοχή στα ακόλουθα σημεία:

το ΣΣΟ πρέπει να τοποθετείται σύμφωνα με τις οδηγίες του κατασκευαστή·

συνιστάται η επιλογή ενός καλού τεχνικού (ο κατασκευαστής του ΣΣΟ μπορεί να υποδεικνύει αρμόδιους τεχνικούς)·

το πιστοποιητικό τοποθέτησης που παρέχεται με το ΣΣΟ πρέπει να συμπληρώνεται από τον τεχνικό τοποθέτησης.

6.5.4. Οδηγίες χρήσης.

6.5.5. Οδηγίες συντήρησης.

6.5.6. Γενική προειδοποίηση σχετικά με τους κινδύνους που εμπεριέχει οιαδήποτε αλλοίωση ή προσθήκη στο σύστημα. Αυτές οι αλλοιώσεις ή προσθήκες καθιστούν αυτομάτως άκυρο το πιστοποιητικό τοποθέτησης που αναφέρεται στην παράγραφο 6.5.2. ανωτέρω.

6.5.7. Υπόδειξη του σημείου (των σημείων) του σήματος έγκρισης τύπου που αναφέρεται στην παράγραφο 4.4. του παρόντος κανονισμού ή/και του διεθνούς πιστοποιητικού συμμόρφωσης που αναφέρεται στην παράγραφο 4.10. του παρόντος κανονισμού.

7. ΜΕΡΟΣ III: ΕΓΚΡΙΣΗ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΣΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΣΥΝΑΓΕΡΜΟΥ

Όταν ένα ΣΣΟ εγκεκριμένο βάσει του μέρους III του παρόντος κανονισμού είναι εγκατεστημένο σε όχημα που υποβλήθηκε σε έγκριση τύπου βάσει του μέρους III του παρόντος παραρτήματος, δεν επαναλαμβάνονται οι δοκιμές που απαιτούνται για ένα ΣΣΟ ούτως ώστε να χορηγηθεί έγκριση τύπου βάσει του μέρους II του παρόντος κανονισμού.

7.1. ΟΡΙΣΜΟΙ

Για τους σκοπούς του μέρους III του παρόντος κανονισμού,

7.1.1. ως «σύστημα συναγερμού» (ΣΣ) νοείται η διευθέτηση κατασκευαστικών στοιχείων που είναι τοποθετημένα ως αρχικός εξοπλισμός ενός τύπου οχήματος και είναι σχεδιασμένα για να δείχνουν παρείσφρηση ή παρέμβαση στο όχημα. Τα συστήματα αυτά μπορούν να παρέχουν πρόσθετη προστασία από μη εξουσιοδοτημένη χρήση του οχήματος.

7.1.2. ως «τύπος οχήματος όσον αφορά το σύστημα συναγερμού» νοείται το όχημα το οποίο δεν διαφέρει σημαντικά σε ουσιαστικά θέματα, όπως:

α) η εμπορική επωνυμία ή το σήμα του κατασκευαστή·

β) τα χαρακτηριστικά του οχήματος που επηρεάζουν σημαντικά τις επιδόσεις του συστήματος συναγερμού·

γ) τον τύπο και τον σχεδιασμό του συστήματος συναγερμού (ΣΕ) ή του συστήματος συναγερμού οχήματος (ΣΣΟ).

7.1.3. Ως «έγκριση τύπου οχήματος» ορίζεται η έγκριση ενός τύπου οχήματος ως προς τις απαιτήσεις που ορίζονται στις παραγράφους 7.2, 7.3. και 7.4. κατωτέρω.

7.1.4. Άλλοι ορισμοί ισχύοντες για το μέρος III περιλαμβάνονται στην παράγραφο 6.1. του παρόντος κανονισμού.

7.2. ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

7.2.1. Τα συστήματα συναγερμού σχεδιάζονται και κατασκευάζονται κατά τρόπο ώστε, σε περίπτωση παρείσφρησης ή παρέμβασης στο όχημα, να εκπέμπουν σήμα συναγερμού και μπορεί να περιλαμβάνουν σύστημα ακινητοποίησης.

Το προειδοποιητικό σήμα πρέπει να είναι ηχητικό και μπορεί να περιλαμβάνει επιπροσθέτως διατάξεις οπτικού συναγερμού, ή να είναι συναγερμός με ραδιοφωνική ζεύξη, ή να είναι οιοσδήποτε συνδυασμός των ανωτέρω.

7.2.2. Τα οχήματα που είναι εξοπλισμένα με συστήματα συναγερμού πρέπει να πληρούν τις σχετικές τεχνικές απαιτήσεις, ιδίως σε ό,τι αφορά την ηλεκτρομαγνητική συμβατότητα (EMC).

7.2.3. Εφόσον το ΣΣ περιλαμβάνει τη δυνατότητα ραδιομετάδοσης, π.χ. για την ενεργοποίηση ή απενεργοποίηση του συναγερμού ή για τη μετάδοση του συναγερμού, πρέπει να πληροί τα σχετικά πρότυπα ETSI (βλέπε υποσημείωση αριθ. 1 στην παράγραφο 6.2.3.), π.χ. 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) και EN 301 489-3 V1.2.1. (2000-08) (περιλαμβανομένων τυχόν συμβουλευτικών απαιτήσεων). Η συχνότητα και η μέγιστη ακτινοβολούμενη ισχύς των ραδιομεταδόσεων για την ενεργοποίηση ή απενεργοποίηση του συναγερμού πρέπει να συμμορφώνονται με την σύσταση CEPT/ERC [βλέπε υποσημείωση 2 αναφορικά με την παράγραφο 6.2.3]. Σύσταση 70-03 (17 Φεβρουαρίου 2000) σχετικά με τη χρήση διατάξεων χαμηλής εμβέλειας [βλέπε υποσημείωση 3 αναφορικά με την παράγραφο 6.2.3].

7.2.4. Το σύστημα συναγερμού και τα κατασκευαστικά του στοιχεία δεν πρέπει να ενεργοποιούνται ακούσια, ιδίως όταν είναι σε λειτουργία ο κινητήρας.

7.2.5. Τυχόν βλάβη του συστήματος συναγερμού, ή βλάβη της τροφοδοσίας του σε ηλεκτρικό ρεύμα, δεν πρέπει να επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος.

7.2.6. Το σύστημα συναγερμού οχήματος, τα κατασκευαστικά του στοιχεία και τα μέρη που ελέγχονται από αυτό πρέπει να είναι τοποθετημένα έτσι ώστε να ελαχιστοποιείται ο κίνδυνος να καταστούν αναποτελεσματικά ή να καταστραφούν γρήγορα και διακριτικά, π.χ. με φθηνά, εύκολα αποκρυβόμενα εργαλεία, όργανα ή ιδιοκατασκευάσματα ευρέως διαδεδομένα.

7.2.7. Το σύστημα πρέπει να είναι διευθετημένο έτσι ώστε η βραχυκύκλωση οιουδήποτε κυκλώματος σήματος συναγερμού να μην καθιστά αναποτελεσματικό το σύστημα συναγερμού από καμία άποψη, εκτός από το κύκλωμα που έχει βραχυκυκλωθεί.

7.3. ΕΙΔΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

7.3.1. Φάσμα προστασίας

7.3.1.1. Ειδικές απαιτήσεις

Το σύστημα συναγερμού πρέπει τουλάχιστον να ανιχνεύει και να επισημαίνει το άνοιγμα οιασδήποτε θύρας του οχήματος, του καλύμματος του κινητήρα (καπό) και του χώρου αποσκευών. Η βλάβη ή η διακοπή όλων των φωτεινών πηγών, π.χ. λυχνία του θαλάμου επιβατών, δεν πρέπει να μειώνουν τη λειτουργία ελέγχου.

Επιτρέπεται η τοποθέτηση πρόσθετων ενεργών αισθητήρων για πληροφόρηση ή απεικόνιση, π.χ.:

i) παρείσφρησης μέσα στο όχημα, π.χ. ενδεικτική λυχνία θαλάμου επιβατών, ενδεικτική λυχνία υαλοπίνακα, θραύση οιουδήποτε υαλοπίνακα· ή

ii) απόπειρας κλοπής του αυτοκινήτου, π.χ. αισθητήρας κλίσης,

λαμβανομένων υπόψη των μέτρων κατά οιασδήποτε άσκοπης εκπομπής ηχητικού σήματος συναγερμού (= εσφαλμένος συναγερμός, βλέπε παράγραφο 7.3.1.2. κατωτέρω).

Εφόσον αυτοί οι πρόσθετοι αισθητήρες προκαλούν σήμα συναγερμού ακόμη και μετά την παρείσφρηση στο όχημα (π.χ. λόγω θραύσης υαλοπίνακα) ή λόγω εξωτερικής επήρειας (π.χ. άνεμος), το σήμα συναγερμού, το οποίο έχει ενεργοποιηθεί από έναν από τους προαναφερθέντες αισθητήρες, παραμένει ενεργοποιημένο έως δέκα φορές κατ' ανώτατο όριο εντός του ιδίου διαστήματος ενεργοποίησης του συστήματος συναγερμού.

Στην περίπτωση αυτή το διάστημα ενεργοποίησης περιορίζεται από την ενεργοποίηση του συστήματος λόγω αντίστοιχης ενέργειας του κατόχου του οχήματος.

Ορισμένα είδη πρόσθετων αισθητήρων, π.χ. αισθητήρας θαλάμου επιβατών (υπέρηχοι, υπέρυθρες ακτίνες) ή αισθητήρας κλίσης, κ.λπ. μπορούν να απενεργοποιούνται σκοπίμως. Τότε πρέπει να υπάρξει ανεξάρτητη ενέργεια κάθε φορά πριν ενεργοποιηθεί το σύστημα συναγερμού. Δεν πρέπει να είναι δυνατόν να απενεργοποιούνται οι αισθητήρες όταν το σύστημα συναγερμού είναι ενεργοποιημένο.

7.3.1.2. Ασφάλεια κατά εσφαλμένου συναγερμού

7.3.1.2.1. Πρέπει να εξασφαλίζεται ότι το σύστημα συναγερμού, είτε οπλισμένο είτε παροπλισμένο, δεν μπορεί να προκαλέσει άσκοπη εκπομπή του ηχητικού σήματος, σε περίπτωση:

α) κρούσης στο όχημα: η σχετική δοκιμή περιγράφεται στην παράγραφο 6.4.2.13·

β) ηλεκτρομαγνητικής συμβατότητας: οι σχετικές δοκιμές περιγράφονται στην παράγραφο 6.4.2.12·

γ) πτώσης της τάσης του συσσωρευτή λόγω συνεχούς εκφόρτισης: η σχετική δοκιμή περιγράφεται στην παράγραφο 6.4.2.14·

δ) εσφαλμένου συναγερμού της ενδεικτικής λυχνίας του θαλάμου επιβατών: η σχετική δοκιμή περιγράφεται στην παράγραφο 6.4.2.15.

7.3.1.2.2. Εφόσον ο αιτών την έγκριση τύπου μπορεί να αποδείξει, π.χ. με τεχνικά δεδομένα, ότι εξασφαλίζεται, σε ικανοποιητικό βαθμό, ασφάλεια κατά εσφαλμένου συναγερμού, η αρμόδια τεχνική υπηρεσία που διεξάγει τις δοκιμές έγκρισης τύπου μπορεί να μην απαιτήσει ορισμένες από τις προαναφερθείσες δοκιμές.

7.3.2. Ηχητικός συναγερμός

7.3.2.1. Γενικά

Το προειδοποιητικό σήμα πρέπει να είναι ευδιάκριτο ηχητικά και αναγνωρίσιμο, πρέπει δε να διαφέρει σε μεγάλο βαθμό από τα υπόλοιπα ηχητικά σήματα που χρησιμοποιούνται στην οδική κυκλοφορία.

Εκτός από τη διάταξη ηχητικής προειδοποίησης στον αρχικό εξοπλισμό, μπορεί να τοποθετηθεί μια ανεξάρτητη διάταξη ηχητικού συναγερμού στο χώρο του οχήματος που ελέγχεται από το σύστημα συναγερμού, όπου δεν θα είναι εύκολα και γρήγορα προσιτή από άτομα.

Εφόσον χρησιμοποιείται ανεξάρτητη διάταξη ηχητικού σήματος σύμφωνα με την παράγραφο 7.3.2.2. κατωτέρω, η αρχική τυποποιημένη διάταξη ηχητικής προειδοποίησης μπορεί επιπροσθέτως να ενεργοποιηθεί από το σύστημα συναγερμού, με την προϋπόθεση ότι οιαδήποτε παρέμβαση στην τυποποιημένη διάταξη ηχητικού συναγερμού (που συνήθως είναι πιο εύκολα προσιτή) δεν επηρεάζει τη λειτουργία της χωριστής διάταξης ηχητικού σήματος συναγερμού.

7.3.2.2. Διάρκεια ηχητικού σήματος συναγερμού

Ελάχιστη: 25 δευτερόλεπτα

Ανώτατη: 30 δευτερόλεπτα

Το ηχητικό σήμα συναγερμού μπορεί να εκπεμφθεί πάλι μόνο μετά την επόμενη παρέμβαση στο όχημα, π.χ. μετά την παρέλευση του προαναφερθέντος χρόνου. βλέπε παραγράφους 7.3.1.1. και 7.3.1.2. ανωτέρω).

Η απενεργοποίηση του συστήματος συναγερμού πρέπει να παύσει αμέσως την εκπομπή του ηχητικού σήματος.

7.3.2.3. Προδιαγραφές ηχητικού σήματος συναγερμού

7.3.2.3.1. Διάταξη σήματος συναγερμού με σταθερό τόνο (σταθερό φάσμα συχνότητας), π.χ. κόρνα: ηχητικά, κλπ. δεδομένα σύμφωνα με τον κανονισμό ΟΕΕ αριθ. 28 μέρος Ι.

Διαλείπον σήμα συναγερμού (οπλισμένο / παροπλισμένο):

Συχνότητα έναυσης ..... (2 ± 1) Hz

Χρόνος λειτουργίας = χρόνος μη λειτουργίας ± 10 %

7.3.2.3.2. Διάταξη ηχητικού σήματος συναγερμού με διαμόρφωση συχνότητας: ακουστικά κ.α. δεδομένα σύμφωνα με τον κανονισμό ΟΕΕ αριθ. 28 μέρος Ι, ίση όμως διάβαση ενός σημαντικού φάσματος συχνότητας εντός του προαναφερθέντος φάσματος (1 800 έως 3 550 Hz) και προς τις δύο κατευθύνσεις.

Συχνότητα διάβασης ..... (2 ± 1) Hz

7.3.2.3.3. Στάθμη θορύβου

Η πηγή ήχου μπορεί να είναι:

i) είτε μια διάταξη ηχητικής προειδοποίησης εγκεκριμένη βάσει του κανονισμού ΟΕΕ αριθ. 28 μέρος Ι·

ii) είτε μία διάταξη που να πληροί τις απαιτήσεις του κανονισμού ΟΕΕ αριθ. 28 μέρος Ι, παράγραφοι 6.1 και 6.2.

Ωστόσο, σε περίπτωση μιας πηγής ήχου διαφορετικής από την αρχική διάταξη ηχητικής προειδοποίησης, η ελάχιστη ηχοστάθμη μπορεί να μειωθεί σε 100 dB(A), μετρούμενη υπό τις συνθήκες του κανονισμού ΟΕΕ αριθ. 28 μέρος Ι.

7.3.3. Οπτικός συναγερμός — εφόσον υπάρχει

7.3.3.1. Γενικά

Σε περίπτωση παρείσφρησης ή παρέμβασης στο όχημα, η διάταξη πρέπει να εκπέμψει οπτικό σήμα συναγερμού, όπως ορίζεται στις παραγράφους 7.3.3.2. και 7.3.3.3. κατωτέρω.

7.3.3.2. Διάρκεια του οπτικού σήματος

Το οπτικό σήμα συναγερμού πρέπει να διαρκεί από 25 δευτερόλεπτα έως 5 λεπτά μετά την ενεργοποίηση του συναγερμού. Η απενεργοποίηση του συστήματος συναγερμού πρέπει αμέσως να παύει την εκπομπή του σήματος.

7.3.3.3. Τύπος οπτικού σήματος

Διαλείπουσα λειτουργία των δεικτών διεύθυνσης ή/και της λυχνίας του θαλάμου επιβατών του οχήματος, καθώς και όλων των λυχνιών που ανήκουν στο ίδιο ηλεκτρικό κύκλωμα.

Συχνότητα έναυσης ..... (2 ± 1) Hz

Σε ό,τι αφορά το ηχητικό σήμα, επιτρέπονται και τα ασύγχρονα σήματα.

Χρόνος λειτουργίας = χρόνος μη λειτουργίας ± 10 %

7.3.4. Συναγερμός με εκπομπή ραδιοκυμάτων (συσκευή τηλεειδοποίησης) - εφόσον υπάρχει)

Το σύστημα συναγερμού μπορεί να περιλαμβάνει εγκατάσταση που να προκαλεί την εκπομπή ραδιοκυμάτων συναγερμού.

7.3.5. Μανδάλωση ενεργοποίησης του συστήματος συναγερμού

7.3.5.1. Όταν ο κινητήρας είναι σε λειτουργία, πρέπει να είναι αδύνατη η σκόπιμη ή η ακούσια ενεργοποίηση του συστήματος συναγερμού.

7.3.6. Ενεργοποίηση και απενεργοποίηση του συστήματος συναγερμού

7.3.6.1. Ενεργοποίηση

Επιτρέπονται όλα τα κατάλληλα μέσα ενεργοποίησης του συστήματος συναγερμού, με την προϋπόθεση ότι δεν προκαλούν ακούσια εσφαλμένο συναγερμό.

7.3.6.2. Απενεργοποίηση

Η απενεργοποίηση του συστήματος συναγερμού πρέπει να επιτυγχάνεται με μία από τις παρακάτω διατάξεις ή με συνδυασμό τους: Επιτρέπονται και άλλες διατάξεις με ισότιμες επιδόσεις.

7.3.6.2.1. Μηχανικό κλειδί (που πληροί τις απαιτήσεις του παραρτήματος 10 του παρόντος κανονισμού), το οποίο μπορεί να συνδυάζεται με το κεντρικό σύστημα μανδάλωσης του οχήματος, έχει τουλάχιστον 1 000 παραλλαγές και χρησιμοποιείται από έξω.

7.3.6.2.2. Ηλεκτρική / ηλεκτρονική διάταξη, π.χ. τηλεχειριστήριο, με τουλάχιστον 50 000 παραλλαγές και ενσωματωμένους μεταβαλλόμενους κωδικούς ή/και χρόνο παρέλευσης δέκα ημερών, π.χ. μέγιστο 5 000 παραλλαγές ανά 24 ώρες για ελάχιστο 50 000 παραλλαγές.

7.3.6.2.3. Μηχανικό κλειδί ή ηλεκτρική / ηλεκτρονική διάταξη εντός του προστατευόμενου θαλάμου επιβατών, με χρονικό περιθώριο εισόδου / εξόδου.

7.3.7. Χρονικό περιθώριο εξόδου

Εφόσον ο διακόπτης ενεργοποίησης του συστήματος συναγερμού είναι τοποθετημένος μέσα στην προστατευόμενη περιοχή, πρέπει να προβλέπεται χρονικό περιθώριο εξόδου. Πρέπει να είναι δυνατόν να καθορίζεται το χρονικό περιθώριο εξόδου μεταξύ 15 και 45 δευτερολέπτων μετά την επενέργεια του διακόπτη. Το χρονικό περιθώριο μπορεί να προσαρμόζεται ανάλογα με τις ατομικές ανάγκες του χειριστή.

7.3.8. Χρονικό περιθώριο εισόδου

Εφόσον ο διακόπτης ενεργοποίησης του συστήματος συναγερμού είναι τοποθετημένος μέσα στην προστατευόμενη περιοχή, πρέπει να προβλέπεται χρονικό περιθώριο εισόδου 5 έως και 15 δευτερολέπτων κατ' ανώτατο όριο πριν την ενεργοποίηση του ηχητικού και του οπτικού σήματος συναγερμού. Το χρονικό περιθώριο μπορεί να προσαρμόζεται ανάλογα με τις ατομικές ανάγκες του χειριστή.

7.3.9. Απεικόνιση θέσης

7.3.9.1. Για να παρέχεται πληροφόρηση όσον αφορά τη θέση στην οποία ευρίσκεται το σύστημα συναγερμού (οπλισμός, παροπλισμός, χρόνος ενεργοποίησης του συναγερμού, ενεργοποιημένο σύστημα), επιτρέπεται η τοποθέτηση οπτικών απεικονίσεων εντός και εκτός του θαλάμου επιβατών. Η φωτεινή ένταση των οπτικών σημάτων εκτός του θαλάμου επιβατών δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 0,5 cd.

7.3.9.2. Εάν παρέχεται ένδειξη των μικρών χρονικά «δυναμικών» διεργασιών, όπως αλλαγές από τη «θέση ενεργοποίησης» στη «θέση απενεργοποίησης» και αντιστρόφως, η ένδειξη πρέπει να είναι οπτική, σύμφωνα με την παράγραφο 7.3.10.1. Αυτή η οπτική ένδειξη μπορεί επίσης να δίδεται από την ταυτόχρονη λειτουργία των δεικτών διεύθυνσης ή/και της λυχνίας (των λυχνιών) του θαλάμου επιβατών, με την προϋπόθεση ότι η διάρκεια της οπτικής ένδειξης μέσω των δεικτών διεύθυνσης δεν υπερβαίνει τα 3 δευτερόλεπτα.

7.3.10. Τροφοδοσία ισχύος

Η πηγή ισχύος του συστήματος συναγερμού μπορεί να είναι ο συσσωρευτής του οχήματος. Όταν υφίσταται, επιτρέπεται η χρησιμοποίηση επαναφορτιζόμενου ή μη επαναφορτιζόμενου συσσωρευτή. Δεν επιτρέπεται σε καμία περίπτωση οι συσσωρευτές αυτοί να τροφοδοτούν με ενέργεια άλλα μέρη του ηλεκτρικού συστήματος του οχήματος.

7.3.11. Προδιαγραφές για τις προαιρετικές λειτουργίες

7.3.11.1. Αυτοέλεγχος, αυτόματη ένδειξη βλάβης

Κατά την ενεργοποίηση του συστήματος συναγερμού, οι ασυνήθιστες καταστάσεις όπως οι ανοικτές θύρες κ.λπ. μπορούν να ανιχνεύονται με μία λειτουργία αυτοελέγχου (έλεγχος αληθοφάνειας), και να επισημαίνεται η κατάσταση.

7.3.11.2. Συναγερμός πανικού

Επιτρέπεται οπτικός ή/και ηχητικός ή/και ασύρματος συναγερμός ανεξάρτητα από την κατάσταση (οπλισμός ή παροπλισμός) ή/και λειτουργία του συστήματος συναγερμού. Η έναυση του συναγερμού αυτού πρέπει να πραγματοποιείται μέσα στο όχημα και να μην επηρεάζει την κατάσταση (οπλισμός ή παροπλισμός) του συστήματος συναγερμού. Επίσης πρέπει να είναι δυνατό στον κάτοχο του οχήματος να διακόψει το συναγερμό πανικού. Σε περίπτωση ηχητικού συναγερμού, η διάρκεια εκπομπής του ηχητικού σήματος ανά ενεργοποίηση δεν πρέπει να περιορίζεται. Ένας συναγερμός πανικού δεν πρέπει να ακινητοποιεί τον κινητήρα ή να παύει τη λειτουργία του, εφόσον αυτός είναι σε λειτουργία.

7.4. ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΔΟΚΙΜΗΣ

Όλα τα κατασκευαστικά στοιχεία του συστήματος συναγερμού οχήματος ή του συστήματος συναγερμού (ΣΣΟ/ΣΣ) πρέπει να υποβάλλονται σε δοκιμή σύμφωνα με τις διαδικασίες που περιγράφονται στην παράγραφο 6.4.

Η απαίτηση αυτή δεν ισχύει για:

7.4.1. εκείνα τα κατασκευαστικά στοιχεία που έχουν τοποθετηθεί και έχουν υποβληθεί σε δοκιμή ως μέρος του οχήματος, ανεξάρτητα εάν έχει τοποθετηθεί ένα ΣΣΟ/ΣΣ (π.χ. λυχνίες)· ή

7.4.2. εκείνα τα κατασκευαστικά στοιχεία που έχουν προηγουμένως υποβληθεί σε δοκιμή ως μέρος του οχήματος και έχουν παρασχεθεί σχετικά αποδεικτικά έγγραφα.

7.5. ΟΔΗΓΙΕΣ

Κάθε όχημα πρέπει να συνοδεύεται από:

7.5.1. Οδηγίες χρήσης.

7.5.2. Οδηγίες συντήρησης.

7.5.3. Μία γενική προειδοποίηση σχετικά με τον κίνδυνο που εμπεριέχουν οιεσδήποτε αλλοιώσεις ή προσθήκες στο σύστημα.

8. ΜΕΡΟΣ IV: ΕΓΚΡΙΣΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΑΚΙΝΗΤΟΠΟΙΗΣΗΣ ΚΑΙ ΕΓΚΡΙΣΗ ΤΥΠΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΣΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΚΙΝΗΤΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΟΥ

8.1. ΟΡΙΣΜΟΙ

Για τους σκοπούς του μέρους IV του παρόντος κανονισμού,

8.1.1. Ως «Σύστημα ακινητοποίησης» νοείται η διάταξη που σκοπό έχει να εμποδίζει την οδήγηση του οχήματος και επενεργεί στον κινητήρα του.

8.1.2. Ως «Εξοπλισμός ελέγχου» νοείται ο εξοπλισμός που είναι αναγκαίος για την ενεργοποίηση ή/και απενεργοποίηση ενός συστήματος ακινητοποίησης.

8.1.3. Ως «Απεικόνιση θέσης» νοείται η διάταξη που δείχνει τη θέση του συστήματος ακινητοποίησης (ενεργοποίηση / απενεργοποίηση, αλλαγή από ενεργοποίηση προς απενεργοποίηση και αντιστρόφως).

8.1.4. Ως «Θέση ενεργοποίησης» νοείται η θέση στην οποία το όχημα δεν μπορεί να οδηγηθεί με τη δική του ενέργεια.

8.1.5. Ως «Θέση απενεργοποίησης» νοείται η θέση στην οποία το όχημα μπορεί να οδηγηθεί φυσιολογικά.

8.1.6. Ως «Κλειδί» νοείται οιαδήποτε διάταξη που είναι σχεδιασμένη και κατασκευασμένη έτσι ώστε να παρέχει έναν τρόπο λειτουργίας του συστήματος μανδάλωσης, το οποίο με τη σειρά του είναι σχεδιασμένο και κατασκευασμένο έτσι ώστε να τίθεται σε λειτουργία μόνο με αυτή τη διάταξη.

8.1.7. Ως «Νεκρό σημείο» νοείται το μέσο σχεδιασμού που μανδαλώνει το σύστημα ακινητοποίησης στη θέση απενεργοποίησης.

8.1.8. Ως «Μεταβαλλόμενος κωδικός» νοείται ένας ηλεκτρονικός κωδικός αποτελούμενος από διάφορα στοιχεία, ο συνδυασμός των οποίων αλλάζει μετά από κάθε χειρισμό του πομπού.

8.1.9. Ως «Τύπος συστήματος ακινητοποίησης» νοείται το σύνολο των συστημάτων που δεν διαφέρουν σημαντικά σε ουσιαστικά θέματα, όπως:

α) εμπορική επωνυμία ή το σήμα του κατασκευαστή·

β) είδος εξοπλισμού χειρισμού·

γ) σχεδιασμός λειτουργίας τους επί του αντίστοιχου συστήματος (αντίστοιχων συστημάτων) του οχήματος (όπως αναφέρεται στην παράγραφο 8.3.1. κατωτέρω).

8.1.10. ως «Τύπος οχήματος όσον αφορά το σύστημα ακινητοποίησης» νοούνται οχήματα τα οποία δεν διαφέρουν σημαντικά σε ουσιαστικά θέματα, όπως:

α) η εμπορική επωνυμία ή το σήμα του κατασκευαστή·

β) τα χαρακτηριστικά του οχήματος που επηρεάζουν σημαντικά τις επιδόσεις του συστήματος ακινητοποίησης·

γ) ο τύπος και ο σχεδιασμός του συστήματος ακινητοποίησης.

8.2. ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

8.2.1. Πρέπει να είναι δυνατόν να ενεργοποιείται και να απενεργοποιείται το σύστημα ακινητοποίησης σύμφωνα με τις παρούσες απαιτήσεις.

8.2.2. Εφόσον το σύστημα ακινητοποίησης περιλαμβάνει ασύρματη ζεύξη, π.χ. για την ενεργοποίηση ή την απενεργοποίηση, τότε πρέπει να είναι σύμφωνο προς τα σχετικά πρότυπα ETSI [βλέπε υποσημείωση αριθ. 1 στην παράγραφο 6.2.3], π.χ. 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) και EN 301 489-3 V1.2.1. (2000-08) (περιλαμβανομένων τυχόν συμβουλευτικών απαιτήσεων). Η συχνότητα και η μέγιστη ακτινοβολούμενη ισχύς των ραδιομεταδόσεων για την ενεργοποίηση και απενεργοποίηση της διάταξης ακινητοποίησης θα πρέπει να συμμορφώνονται με την σύσταση CEPT/ERC (βλέπε υποσημείωση 2 αναφορικά με την παράγραφο 6.2.3). Σύσταση 70-03 (Φεβρουαρίου 2000) σχετικά με τη χρήση διατάξεων χαμηλής εμβέλειας [βλέπε υποσημείωση 3 αναφορικά με την παράγραφο 6.2.3].

8.2.3. Κάθε σύστημα ακινητοποίησης και η τοποθέτησή του πρέπει να σχεδιάζονται κατά τρόπο ώστε το όχημα που είναι εξοπλισμένο με αυτό να εξακολουθεί να πληροί τις τεχνικές απαιτήσεις.

8.2.4. Πρέπει να είναι αδύνατον να ενεργοποιηθεί ένα σύστημα ακινητοποίησης όταν το κλειδί ανάφλεξης βρίσκεται στο σημείο λειτουργίας του κινητήρα, εκτός εάν:

α) το όχημα είναι εξοπλισμένο ή προορίζεται να εξοπλιστεί για χρήση ως ασθενοφόρο, πυροσβεστικό ή αστυνομικό όχημα· ή

β) ο κινητήρας πρέπει:

i) να κινεί μηχανήματα που αποτελούν μέρος του οχήματος ή είναι εγκατεστημένα σ' αυτό για άλλους σκοπούς εκτός από την κίνηση του οχήματος· ή

ii) να διατηρεί την ηλεκτρική ισχύ των συσσωρευτών του οχήματος στο επίπεδο που απαιτείται για την κίνηση αυτών των μηχανημάτων ή συσκευών·

και το όχημα είναι ακίνητο με ενεργοποιημένη την πέδη στάθμευσης. Όταν εφαρμόζεται αυτή η εξαίρεση, αυτό πρέπει να αναφέρεται στο σημείο 2 του προσαρτήματος του εγγράφου κοινοποίησης (παράρτημα 2 του παρόντος κανονισμού).

8.2.5. Ένα σύστημα ακινητοποίησης δεν μπορεί να βρίσκεται μόνιμα στο νεκρό σημείο.

8.2.6. Το σύστημα ακινητοποίησης πρέπει να είναι σχεδιασμένο και κατασκευασμένο έτσι ώστε, όταν τοποθετηθεί στο όχημα, να μην επηρεάζει την προσχεδιασμένη αποστολή και την ασφαλή λειτουργία του οχήματος, ακόμη και σε περίπτωση δυσλειτουργίας του.

8.2.7. Ένα σύστημα ακινητοποίησης πρέπει να είναι σχεδιασμένο και κατασκευασμένο έτσι ώστε, όταν τοποθετηθεί σε ένα όχημα σύμφωνα με τις οδηγίες του κατασκευαστή, να μην μπορεί να καταστεί αναποτελεσματικό ή να καταστραφεί γρήγορα και διακριτικά π.χ. με φθηνά, συνηθέστατα και εύκολα αποκρυβόμενα εργαλεία, όργανα ή ιδιοκατασκευάσματα ευρέως διαδεδομένα. Η αντικατάσταση ή η συναρμολόγηση ενός κύριου κατασκευαστικού στοιχείου με σκοπό να παρακαμφθεί το σύστημα ακινητοποίησης πρέπει να είναι δύσκολη και χρονοβόρος.

8.2.8. Ένα σύστημα ακινητοποίησης πρέπει να είναι σχεδιασμένο και κατασκευασμένο έτσι ώστε, όταν τοποθετηθεί σύμφωνα με τις οδηγίες του κατασκευαστή, να μπορεί να αντέξει στο περιβάλλον ενός οχήματος επί μια λογική διάρκεια ζωής (για τη δοκιμή βλέπε την παράγραφο 8.4). Πιο συγκεκριμένα, οι ηλεκτρικές ιδιότητες των στοιχείων κυκλώματος του οχήματος δεν πρέπει να επηρεάζονται ακούσια από την προσθήκη συστήματος ακινητοποίησης (διασυνδέσεις αγωγών, ασφάλεια επαφών κ.λπ.).

8.2.9. Ένα σύστημα ακινητοποίησης μπορεί να συνδυαστεί με άλλα συστήματα του οχήματος ή να είναι ενσωματωμένο σε αυτά (π.χ. έλεγχος κινητήρα, συστήματα συναγερμού).

8.2.10. Πρέπει να είναι αδύνατο για ένα σύστημα ακινητοποίησης να εμποδίζει την απεμπλοκή της πέδης του οχήματος, εκτός από την περίπτωση συστημάτων ακινητοποίησης που εμποδίζουν την απεμπλοκή ελατηριωτής πέδης με απεμπλοκή πεπιεσμένου αέρα [1] λειτουργούν με τέτοιο τρόπο ώστε υπό κανονική λειτουργία, ή σε καταστάσεις βλάβης, να πληρούν τις τεχνικές απαιτήσεις του ισχύοντος κανονισμού αριθ. 13 κατά την υποβολή της αίτησης έγκρισης τύπου βάσει του παρόντος κανονισμού.

Η συμμόρφωση με την παρούσα παράγραφο δεν απαλλάσσει τα συστήματα ακινητοποίησης που εμποδίζουν την απεμπλοκή ελατηριωτής πέδης με απεμπλοκή πεπιεσμένου αέρα από τις τεχνικές απαιτήσεις που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό.

8.2.11. Πρέπει να είναι αδύνατο για ένα σύστημα ακινητοποίησης να λειτουργεί με τρόπο ώστε να ενεργοποιεί την πέδη του οχήματος.

8.3. ΕΙΔΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

8.3.1. Έκταση εξουδετέρωσης

8.3.1.1. Ένα σύστημα ακινητοποίησης πρέπει να είναι σχεδιασμένο έτσι ώστε να εμποδίζει τη λειτουργία του οχήματος μέσω του κινητήρα του με ένα τουλάχιστον από τα ακόλουθα μέσα:

8.3.1.1.1. εξουδετέρωση, σε περίπτωση εγκατάστασης μετά την αγορά, ή σε περίπτωση οχήματος με πετρελαιοκινητήρα, τουλάχιστον δύο ανεξάρτητων κυκλωμάτων του οχήματος, τα οποία χρειάζονται για τη λειτουργία του οχήματος μέσω του κινητήρα του (π.χ. μίζα κινητήρα, ανάφλεξη, τροφοδοσία καυσίμου, ελατηριωτή πέδη με απεμπλοκή πεπιεσμένου αέρα κλπ.)· παρέμβαση μέσω κωδικού σε μια τουλάχιστον μονάδα ελέγχου που είναι απαραίτητη για τη λειτουργία του οχήματος.

8.3.1.1.2. παρέμβαση μέσω κωδικού σε μια τουλάχιστον μονάδα ελέγχου που είναι απαραίτητη για τη λειτουργία του οχήματος.

8.3.1.2. Ένα σύστημα ακινητοποίησης τοποθετούμενο σε όχημα με καταλυτικό μετατροπέα δεν πρέπει να προκαλεί την εισχώρηση άκαυστων καυσίμων στην εξάτμιση.

8.3.2. Αξιοπιστία λειτουργίας

Η αξιοπιστία λειτουργίας επιτυγχάνεται με σωστό σχεδιασμό του συστήματος ακινητοποίησης λαμβανομένων υπόψη των ιδιαίτερων περιβαλλοντικών συνθηκών εντός του οχήματος (βλέπε παραγράφους 8.2.8. και 8.4.).

8.3.3. Ασφάλεια λειτουργίας

Εξασφαλίζεται ότι το σύστημα ακινητοποίησης δεν αλλάζει θέση (ενεργοποίηση / απενεργοποίηση) μετά από οιαδήποτε από τις δοκιμές που προβλέπονται στην παράγραφο 8.4.

8.3.4. Ενεργοποίηση του συστήματος ακινητοποίησης

8.3.4.1. Το σύστημα ακινητοποίησης πρέπει να ενεργοποιείται χωρίς άλλη ενέργεια εκ μέρους του οδηγού με τουλάχιστον ένα από τα ακόλουθα μέσα:

α) με περιστροφή του κλειδιού ανάφλεξης στη θέση «0» στο κλείθρο ανάφλεξης και τη χρήση μιας θύρας· επιπλέον, τα συστήματα ακινητοποίησης που απενεργοποιούνται αμέσως πριν ή κατά τη διάρκεια της κανονικής διαδικασίας εκκίνησης του οχήματος επιτρέπεται να ενεργοποιούνται με τη διακοπή της ανάφλεξης·

β) το αργότερο 1 λεπτό μετά την αφαίρεση του κλειδιού από το κλείθρο ανάφλεξης.

8.3.4.2. Αν το σύστημα ακινητοποίησης μπορεί να τίθεται σε λειτουργία όταν το κλειδί ανάφλεξης βρίσκεται στο σημείο λειτουργίας του κινητήρα όπως προβλέπεται στην παράγραφο 8.2.4, το σύστημα ακινητοποίησης μπορεί επίσης να τεθεί σε λειτουργία με το άνοιγμα της πόρτας του οδηγού ή/και με συγκεκριμένη ενέργεια του νόμιμου χρήστη.

8.3.5. Απενεργοποίηση

8.3.5.1. Η απενεργοποίηση επιτυγχάνεται με τη χρήση μιας από τις παρακάτω διατάξεις ή συνδυασμού τους. Είναι επίσης δυνατή η χρήση άλλων συσκευών ανάλογης λειτουργίας.

8.3.5.1.1. Πληκτρολόγιο για τη ρύθμιση ενός ατομικά επιλεγόμενου κωδικού με τουλάχιστον 10 000 παραλλαγές.

[1] Όπως ορίζεται στο παράρτημα 8 του κανονισμού ΟΕΕ αριθ. 13, όπως τροποποιήθηκε.

8.3.5.1.2. Ηλεκτρική/ηλεκτρονική διάταξη, π.χ. τηλεχειριστήριο, με τουλάχιστον 50 000 παραλλαγές και ενσωματωμένους μεταβαλλόμενους κωδικούς ή/και χρόνο παρέλευσης δέκα ημερών, π.χ. μέγιστο 5 000 παραλλαγές ανά 24 ώρες για ελάχιστο 50 000 παραλλαγές.

8.3.5.1.3. Αν η απενεργοποίηση μπορεί να επιτευχθεί μέσω τηλεχειριστηρίου, το σύστημα ακινητοποίησης πρέπει να επιστρέψει στη θέση ενεργοποίησης εντός 5 λεπτών από την απενεργοποίησή του αν δεν υπάρξει περαιτέρω επέμβαση επί του κυκλώματος εκκίνησης.

8.3.6. Απεικόνιση θέσης

8.3.6.1. Για να γνωστοποιείται η θέση στην οποία βρίσκεται το σύστημα ακινητοποίησης (ενεργοποίηση/απενεργοποίηση, αλλαγή από την ενεργοποίηση στην απενεργοποίηση) επιτρέπονται οπτικά σήματα εντός και εκτός του θαλάμου επιβατών. Η φωτεινή ένταση των οπτικών σημάτων εκτός του θαλάμου επιβατών δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 0,5 cd.

8.3.6.2. Εάν παρέχεται ένδειξη των μικρών χρονικά «δυναμικών» διεργασιών όπως αλλαγές από τη θέση «ενεργοποίησης» στη θέση «απενεργοποίησης» και αντιστρόφως, η ένδειξη πρέπει να είναι οπτική, σύμφωνα με την παράγραφο 8.3.6.1. Αυτή η οπτική ένδειξη μπορεί επίσης να δίδεται από την ταυτόχρονη λειτουργία των δεικτών διεύθυνσης ή/και της λυχνίας (των λυχνιών) του θαλάμου επιβατών, με την προϋπόθεση ότι η διάρκεια της οπτικής ένδειξης μέσω των δεικτών διεύθυνσης δεν υπερβαίνει τα 3 δευτερόλεπτα.

8.4. ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΚΑΙ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΔΟΚΙΜΗΣ

8.4.1. Παράμετροι λειτουργίας

Όλα τα κατασκευαστικά στοιχεία του συστήματος ακινητοποίησης πρέπει να πληρούν τις προδιαγραφές που ορίζονται στην παράγραφο 6.4. του παρόντος κανονισμού.

Η απαίτηση αυτή δεν ισχύει για:

i) εκείνα τα κατασκευαστικά στοιχεία που τοποθετούνται και υποβάλλονται σε δοκιμή ως μέρος του οχήματος, είτε έχει τοποθετηθεί σύστημα ακινητοποίησης είτε όχι (π.χ. λυχνίες)· ή

ii) εκείνα τα κατασκευαστικά στοιχεία τα οποία έχουν υποβληθεί προηγουμένως σε δοκιμή ως μέρος του οχήματος και έχουν προσκομισθεί σχετικά αποδεικτικά έγγραφα.

8.4.2. Συνθήκες δοκιμασίας

Όλες οι δοκιμές διενεργούνται διαδοχικά σε ένα και μόνον σύστημα ακινητοποίησης. Ωστόσο, κατά την κρίση των αρμοδίων για τη δοκιμή αρχών, άλλα δείγματα μπορούν να χρησιμοποιηθούν εφόσον κριθεί ότι αυτό δεν θα επηρεάσει τα αποτελέσματα άλλων δοκιμών.

8.4.3. Δοκιμή λειτουργίας

Μετά την ολοκλήρωση όλων των δοκιμών που ορίζονται στη συνέχεια, το σύστημα ακινητοποίησης υποβάλλεται σε δοκιμή υπό τις κανονικές συνθήκες δοκιμής που ορίζονται στην παράγραφο 6.4.2.1.2. του παρόντος κανονισμού για να ελεγχθεί κατά πόσον εξακολουθεί να λειτουργεί κανονικά. Εφόσον χρειασθεί, πριν τη δοκιμή μπορούν να αλλαχθούν οι αντιστάσεις.

Όλα τα κατασκευαστικά στοιχεία του συστήματος ακινητοποίησης πρέπει να πληρούν τις προδιαγραφές που ορίζονται στις παραγράφους 6.4.2.2. έως 6.4.2.8. και 6.4.2.12. του παρόντος κανονισμού.

8.5. ΟΔΗΓΙΕΣ

(Οι παράγραφοι 8.5.1. έως 8.5.3. ισχύουν μόνον για την τοποθέτηση μετά τη διάθεση στην αγορά).

Κάθε σύστημα ακινητοποίησης πρέπει να συνοδεύεται από:

8.5.1. Οδηγίες τοποθέτησης.

8.5.1.1. Κατάλογο οχημάτων και μοντέλων οχημάτων για τα οποία προορίζεται. Ο κατάλογος αυτός μπορεί να είναι ειδικός ή γενικός, π.χ. «όλα τα οχήματα με βενζινοκινητήρα και συσσωρευτή τάσεως 12 V με γείωση στον αρνητικό πόλο».

8.5.1.2. Τρόπο τοποθέτησης συνοδευόμενο από φωτογραφίες ή/και πολύ σαφή σχέδια.

8.5.1.3. Λεπτομερείς οδηγίες τοποθέτησης από τον προμηθευτή, οι οποίες, εφόσον ακολουθηθούν σωστά από τον αρμόδιο τεχνικό, δεν θίγουν την ασφάλεια και αξιοπιστία του οχήματος.

8.5.1.4. Οι παρεχόμενες οδηγίες τοποθέτησης ορίζουν τις απαιτήσεις ηλεκτρικής ισχύος του συστήματος ακινητοποίησης και, εφόσον χρειάζεται, συνιστούν αύξηση του μεγέθους του συσσωρευτή.

8.5.1.5. Ο προμηθευτής μεριμνά για τον έλεγχο του οχήματος μετά την τοποθέτηση του συστήματος ακινητοποίησης. Επίσης δίδει ιδιαίτερη προσοχή σε θέματα που αφορούν την ασφάλεια.

8.5.2. Πιστοποιητικό τοποθέτησης προς συμπλήρωση, υπόδειγμα του οποίου δίδεται στο προσάρτημα 7.

8.5.3. Μια γενική έκθεση προς τον αγοραστή του συστήματος με την οποία του εφιστάται η προσοχή στα ακόλουθα:

8.5.3.1. το σύστημα πρέπει να τοποθετηθεί σύμφωνα με τις οδηγίες του κατασκευαστή·

8.5.3.2. συνιστάται η επιλογή ενός καλού τεχνικού (ο κατασκευαστής του οχήματος μπορεί να υποδεικνύει αρμόδιους τεχνικούς)·

8.5.3.3. το πιστοποιητικό τοποθέτησης που παρέχεται με το σύστημα πρέπει να συμπληρώνεται από τον τεχνικό τοποθέτησης.

8.5.4. Οδηγίες χρήσης.

8.5.5. Οδηγίες συντήρησης.

8.5.6. Οδηγίες συντήρησης. Γενική προειδοποίηση ότι οιαδήποτε αλλοίωση ή προσθήκη στο σύστημα ακινητοποίησης εμπεριέχει κινδύνους και ότι αυτές οι αλλοιώσεις ή προσθήκες καθιστούν αυτομάτως άκυρο το πιστοποιητικό τοποθέτησης που αναφέρεται στην παράγραφο 8.5.2. ανωτέρω.

9. ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΥΠΟΥ ΚΑΙ ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ

9.1. Κάθε τροποποίηση ενός τύπου οχήματος ή κατασκευαστικού στοιχείου έναντι του παρόντος κανονισμού πρέπει να κοινοποιείται στο διοικητικό τμήμα που χορήγησε την έγκριση του τύπου οχήματος ή κατασκευαστικού στοιχείου. Η υπηρεσία αυτή δύναται τότε:

9.1.1. να θεωρήσει ότι οι τροποποιήσεις που επήλθαν δεν είναι πιθανό να έχουν αισθητές δυσμενείς επιπτώσεις και ότι, σε κάθε περίπτωση, το κατασκευαστικό στοιχείο ή το όχημα εξακολουθεί να πληροί τις απαιτήσεις, ή

9.1.2. να ζητήσει από την τεχνική υπηρεσία που είναι αρμόδια για τη διενέργεια των δοκιμών να υποβάλει πρόσθετη έκθεση.

9.2. Η επικύρωση ή η απόρριψη της έγκρισης, στην οποία προσδιορίζεται η τροποποίηση, ανακοινώνεται στα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας εφαρμογής του παρόντος κανονισμού σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζεται στην παράγραφο 4.3. ανωτέρω.

9.3. Η αρχή που είναι αρμόδια για την έκδοση της επέκτασης έγκρισης χορηγεί αριθμό πρωτοκόλλου σε όλα τα έντυπα κοινοποίησης που συντάσσονται για τέτοιου είδους επεκτάσεις.

10. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

Οι διαδικασίες συμμόρφωσης της παραγωγής πρέπει να συμμορφώνονται με εκείνες που ορίζονται στο προσάρτημα 2 της συμφωνίας (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Αναθ.2), με τις ακόλουθες απαιτήσεις:

10.1. Τα οχήματα / κατασκευαστικά στοιχεία που εμπίπτουν στον παρόντα κανονισμό πρέπει να κατασκευάζονται σύμφωνα με τον εγκεκριμένο τύπο τηρώντας τις προδιαγραφές του σχετικού μέρους (των σχετικών μερών) του παρόντος κανονισμού.

10.2. Για κάθε τύπο οχήματος ή κατασκευαστικού στοιχείου, οι δοκιμές που προβλέπονται στο σχετικό μέρος (στα σχετικά μέρη) του παρόντος κανονισμού πρέπει να διενεργούνται σε στατιστικά ελεγχόμενη και τυχαία βάση, σύμφωνα με μία από τις συνήθεις διαδικασίες διασφάλισης ποιότητας.

10.3. Η αρχή που έχει χορηγήσει την έγκριση μπορεί ανά πάσα στιγμή να ελέγχει τις μεθόδους ελέγχου συμμόρφωσης που εφαρμόζονται σε κάθε εγκατάσταση παραγωγής. Η κανονική συχνότητα αυτών των επιθεωρήσεων είναι μία κάθε δύο έτη.

11. ΚΥΡΩΣΕΙΣ ΓΙΑ ΜΗ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

11.1. Μια έγκριση που χορηγήθηκε για έναν τύπο οχήματος / κατασκευαστικού στοιχείου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό είναι δυνατό να ανακληθεί εάν δεν πληρούνται οι απαιτήσεις που ορίζονται στην παράγραφο 10 ανωτέρω.

11.2. Όταν ένα συμβαλλόμενο μέρος της συμφωνίας εφαρμογής του παρόντος κανονισμού ανακαλεί μια έγκριση που είχε χορηγήσει στο παρελθόν, οφείλει να ενημερώνει αμέσως σχετικά τα υπόλοιπα συμβαλλόμενα μέρη για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, με έντυπο το πρότυπο του οποίου περιέχεται στο παράρτημα 2, μέρη 1, 2 ή 3 κατά περίπτωση.

12. ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΠΑΥΣΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

Αν ο κάτοχος της έγκρισης διακόψει οριστικά την παραγωγή ενός τύπου εγκεκριμένου οχήματος / κατασκευαστικού στοιχείου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, ενημερώνει σχετικά την αρχή που χορήγησε την έγκριση. Μόλις λάβει τη σχετική ανακοίνωση, η εν λόγω αρχή ενημερώνει σχετικά τα υπόλοιπα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας εφαρμογής του παρόντος κανονισμού με έντυπο το πρότυπο του οποίου παρατίθεται στο παράρτημα 2, μέρη 1, 2 ή 3 κατά περίπτωση.

13. ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

13.1. ΕΓΚΡΙΣΗ ΤΥΠΟΥ ΕΝΟΣ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΑΚΙΝΗΤΟΠΟΙΗΣΗΣ

13.1.1. Μετά την πάροδο 36 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του συμπληρώματος 1 της αρχικής έκδοσης του κανονισμού, τα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό χορηγούν εγκρίσεις μόνο εάν ο προς έγκριση τύπος κατασκευαστικού μέρους ή η χωριστή τεχνική μονάδα ικανοποιεί τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, όπως τροποποιήθηκε με το συμπλήρωμα 1 της αρχικής έκδοσης του κανονισμού.

13.1.2. Τα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό εξακολουθούν να χορηγούν εγκρίσεις για τους τύπους κατασκευαστικών μερών ή για χωριστές τεχνικές μονάδες που πληρούν τις απαιτήσεις της αρχικής διατύπωσης του παρόντος κανονισμού, με την προϋπόθεση ότι το κατασκευαστικό μέρος ή η τεχνική μονάδα προορίζεται ως υποκατάστατο για να τοποθετηθεί σε χρησιμοποιούμενα οχήματα και ότι δεν θα ήταν τεχνικά εφικτό να τοποθετηθεί ένα εξάρτημα ή χωριστή τεχνική μονάδα που να ικανοποιεί τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, όπως τροποποιήθηκε με το συμπλήρωμα 1 της αρχικής έκδοσής του.

13.2. ΕΓΚΡΙΣΗ ΤΥΠΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ

Τριάντα έξι μήνες μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του συμπληρώματος 1 της αρχικής έκδοσης του κανονισμού, τα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό χορηγούν εγκρίσεις μόνο εάν ο προς έγκριση τύπος οχήματος ικανοποιεί τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, όπως τροποποιήθηκε με το συμπλήρωμα 1 της αρχικής έκδοσης του κανονισμού.

14. ΟΝΟΜΑΤΑ ΚΑΙ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΟΥ ΕΙΝΑΙ ΥΠΕΥΘΥΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΔΟΚΙΜΩΝ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΩΝ ΑΡΧΩΝ

Τα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό υποβάλλουν στη γραμματεία των Ηνωμένων Εθνών τις ονομασίες και διευθύνσεις των τεχνικών υπηρεσιών που είναι αρμόδιες για τη διεξαγωγή των δοκιμών έγκρισης, και των διοικητικών τμημάτων που χορηγούν εγκρίσεις και στα οποία πρέπει να αποστέλλονται τα έντυπα πιστοποίησης έγκρισης, επέκτασης έγκρισης και απόρριψης ή ανάκλησης έγκρισης που εκδίδονται σε άλλες χώρες.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

Μέρος 1

[Μέγιστο μέγεθος σελίδας: A4 (210 × 297 mm)]

ΕΓΓΡΑΦΟ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ

σύμφωνα με τις παραγράφους 5, 7 και 8, κατά περίπτωση, του κανονισμού αριθ. 116 σχετικά με την έγκριση τύπου ΟΕΕ συστήματος για τύπο οχήματος όσον αφορά στις διατάξεις προστασίας από μη εξουσιοδοτημένη χρήση

χωρίς / με σύστημα συναγερμού ([1])

χωρίς / με σύστημα ακινητοποίησης ([1])

1. ΓΕΝΙΚΑ

1.1. Μάρκα (εμπορική επωνυμία του κατασκευαστή):

1.2. Τύπος:

1.3. Μέσα αναγνώρισης του τύπου, εφόσον αναγράφονται επάνω στη συσκευή ([2]):

1.3.1. Σημείο επισήμανσης:

1.4. Κατηγορία του οχήματος ([3]):

1.5. Επωνυμία και διεύθυνση κατασκευαστή:

1.6. Θέση σήματος έγκρισης τύπου ΟΕΕ:

1.7. Διεύθυνση(-εις) του (των) εργοστασίου(-ων) συναρμολόγησης:

2. ΓΕΝΙΚΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ

2.1. Φωτογραφίες ή/και σχέδια αντιπροσωπευτικού οχήματος:

2.2. Θέση οδήγησης: αριστερά / δεξιά ([1])

3. ΔΙΑΦΟΡΑ

3.1. Συσκευές για την αποτροπή της μη επιτρεπόμενης χρήσης του οχήματος:

3.1.1. Προστατευτική διάταξη:

3.1.1.1. Λεπτομερής περιγραφή του τύπου του οχήματος όσον αφορά τη διάταξη και σχεδίαση του χειριστηρίου ή της μονάδας στην οποία επενεργεί το σύστημα προστασίας:

3.1.1.2. Σχέδια της προστατευτικής διάταξης και της τοποθέτησής της στο όχημα:

3.1.1.3. Τεχνική περιγραφή της διάταξης:

3.1.1.4. Διευκρινίσεις σχετικά με τους χρησιμοποιημένους συνδυασμούς μανδάλωσης:

3.1.2. Σύστημα ακινητοποίησης οχήματος:

3.1.2.1. Αριθμός έγκρισης τύπου, εφόσον υπάρχει:

3.1.2.2. Για συστήματα ακινητοποίησης που δεν έχουν εγκριθεί ακόμη

3.1.2.2.1. Λεπτομερής τεχνική περιγραφή του συστήματος ακινητοποίησης του οχήματος και των μέτρων κατά της ακούσιας ενεργοποίησής του:

3.1.2.2.2. Σύστημα στο οποίο (συστήματα στα οποία) επενεργεί το σύστημα ακινητοποίησης του οχήματος:

3.1.2.2.3. Αριθμός (τυχόν) μεταβλητών κωδικών αριθμών:

3.1.3. Σύστημα συναγερμού, εφόσον υπάρχει:

3.1.3.1. Αριθμός έγκρισης τύπου, εφόσον υπάρχει:

([1]) Διαγράψτε ό,τι δεν ισχύει (υπάρχουν περιπτώσεις στις οποίες δεν χρειάζεται διαγραφή, όταν υπάρχουν περισσότερες από μία καταχωρίσεις)

([2]) Εάν τα μέσα αναγνώρισης του τύπου περιέχουν χαρακτήρες άσχετους με την περιγραφή των τύπων του οχήματος του κατασκευαστικού στοιχείου ή της ιδιαίτερης τεχνικής μονάδας που καλύπτει το παρόν δελτίο πληροφοριών, οι εν λόγω χαρακτήρες αντικαθίστανται από το σύμβολο «?» (π.χ. ABC??123??).

([3]) Όπως ορίζεται στο παράρτημα 7 του ενοποιημένου ψηφίσματος για την κατασκευή οχημάτων (R.E.3) (έγγραφο TRANS/WP.29/78/Rev.1, όπως έχει τροποποιηθεί).

3.1.3.1.1. Αναλυτική περιγραφή του τύπου του οχήματος όσον αφορά τη ρύθμιση σχετικά με το εγκατεστημένο ΣΣΟ με απεικόνιση μέσω φωτογραφιών ή/και σχεδίων (στις περιπτώσεις κατά τις οποίες το ΣΣΟ είναι μια ήδη εγκεκριμένου τύπου χωριστή τεχνική μονάδα ΣΣ, δύναται να γίνει παραπομπή στην περιγραφή που περιέχεται στην παράγραφο 4.2. του εγγράφου πληροφοριών του κατασκευαστή του ΣΣΟ):

3.1.3.2. Για συστήματα συναγερμού που δεν έχουν ακόμη εγκριθεί

3.1.3.2.1. Λεπτομερής περιγραφή του συστήματος συναγερμού και των μερών του οχήματος που σχετίζονται με το τοποθετημένο σύστημα συναγερμού:

3.1.3.2.2. Κατάλογος των κύριων κατασκευαστικών στοιχείων του συστήματος συναγερμού:

Μέρος 2

[Μέγιστο μέγεθος σελίδας: A4 (210 × 297 mm)]

ΕΓΓΡΑΦΟ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ

σύμφωνα με την παράγραφο 6 του κανονισμού αριθ. 116 σχετικά με την έγκριση τύπου ΟΕΕ στοιχείου για σύστημα συναγερμού

1. ΓΕΝΙΚΑ

1.1. Μάρκα (εμπορική επωνυμία του κατασκευαστή):

1.2. Τύπος:

1.3. Μέσα αναγνώρισης του τύπου, εφόσον αναγράφονται επάνω στη συσκευή [1]:

1.3.1. Σημείο επισήμανσης:

1.4. Όνομα και διεύθυνση κατασκευαστή:

1.5. Θέση σήματος έγκρισης τύπου ΟΕΕ:

1.6. Διεύθυνση(-εις) του (των) εργοστασίου(-ων) συναρμολόγησης:

2. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΔΙΑΤΑΞΗΣ

2.1. Λεπτομερής περιγραφή του συστήματος συναγερμού και των μερών του οχήματος που σχετίζονται με το τοποθετημένο σύστημα συναγερμού:

2.1.1. Κατάλογος των κύριων κατασκευαστικών στοιχείων του συστήματος συναγερμού:

2.1.2. Μέτρα που έχουν ληφθεί κατά των εσφαλμένων συναγερμών:

2.2. Φάσμα προστασίας που προσφέρει η διάταξη:

2.3. Μέθοδος ενεργοποίησης / απενεργοποίησης της διάταξης:

2.4. Αριθμός (τυχόν) μεταβλητών κωδικών αριθμών:

2.5. Κατάλογος των κύριων κατασκευαστικών στοιχείων της διάταξης και, αν υπάρχουν, των σημάτων αναφοράς τους:

3. ΣΧΕΔΙΑ

3.1. Σχέδια των κύριων κατασκευαστικών στοιχείων της διάταξης (στο σχέδιο πρέπει να φαίνεται ο ειδικός χώρος εναπόθεσης του σήματος έγκρισης τύπου ΟΕΕ ή αναφοράς, εφόσον υπάρχει):

4. ΟΔΗΓΙΕΣ

4.1. Κατάλογος των οχημάτων στα οποία πρόκειται να τοποθετηθεί η διάταξη:

4.2. Περιγραφή της μεθόδου τοποθέτησης με φωτογραφίες ή/και σχέδια:

4.3. Οδηγίες χρήσης:

4.4. Οδηγίες συντήρησης, εφόσον υπάρχουν:

4.5. Πίνακας παραγράφων του παρόντος κανονισμού που δεν εφαρμόζονται δυνάμει των όρων εγκατάστασης για τύπο ΣΣΟ που έχει εγκριθεί ως χωριστή τεχνική μονάδα, προοριζόμενο για εγκατάσταση σε συγκεκριμένα σημεία σε συγκεκριμένα οχήματα.

[1] Εάν τα μέσα αναγνώρισης του τύπου περιέχουν χαρακτήρες άσχετους προς την περιγραφή του τύπου του κατασκευαστικού στοιχείου ή της χωριστής τεχνικής μονάδας που καλύπτονται από το παρόν δελτίο πληροφοριών, οι εν λόγω χαρακτήρες συμβολίζονται στην τεκμηρίωση με ερωτηματικό «?» (π.χ. ABC??123??).

Μέρος 3

[Μέγιστο μέγεθος σελίδας: A4 (210 × 297 mm)]

ΕΓΓΡΑΦΟ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ

σύμφωνα με την παράγραφο 8 του κανονισμού αριθ. 116 σχετικά με την έγκριση τύπου ΟΕΕ στοιχείου για σύστημα ακινητοποίησης

1. ΓΕΝΙΚΑ

1.1. Μάρκα (εμπορική επωνυμία του κατασκευαστή):

1.2. Τύπος:

1.3. Μέσα αναγνώρισης του τύπου, εφόσον αναγράφονται επάνω στη συσκευή ([1]):

1.3.1. Σημείο επισήμανσης:

1.4. Όνομα και διεύθυνση κατασκευαστή:

1.5. Θέση σήματος έγκρισης τύπου ΟΕΕ:

1.6. Διεύθυνση(εις) του (των) εργοστασίου(ων) συναρμολόγησης:

2. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΔΙΑΤΑΞΗΣ

2.1. Λεπτομερής τεχνική περιγραφή του συστήματος ακινητοποίησης του οχήματος και των μέτρων κατά της ακούσιας ενεργοποίησής του:

2.2. Σύστημα στο οποίο (συστήματα στα οποία) επενεργεί το σύστημα ακινητοποίησης του οχήματος:

2.3. Μέθοδος ενεργοποίησης / απενεργοποίησης της διάταξης:

2.4. Αριθμός (τυχόν) μεταβλητών κωδικών αριθμών:

2.5. Κατάλογος των κύριων κατασκευαστικών στοιχείων της διάταξης και, αν υπάρχουν, των σημάτων αναφοράς τους:

3. ΣΧΕΔΙΑ

3.1. Σχέδια των κύριων κατασκευαστικών στοιχείων της διάταξης (στο σχέδιο πρέπει να φαίνεται ο ειδικός χώρος εναπόθεσης του σήματος έγκρισης τύπου ΟΕΕ):

4. ΟΔΗΓΙΕΣ

4.1. Κατάλογος των οχημάτων στα οποία πρόκειται να τοποθετηθεί η διάταξη:

4.2. Περιγραφή της μεθόδου τοποθέτησης με φωτογραφίες ή/και σχέδια:

4.3. Οδηγίες χρήσης:

4.4. Οδηγίες συντήρησης, εφόσον υπάρχουν:

([1]) Εάν τα μέσα αναγνώρισης του τύπου περιέχουν χαρακτήρες άσχετους προς την περιγραφή του τύπου του κατασκευαστικού στοιχείου ή της χωριστής τεχνικής μονάδας που καλύπτονται από το παρόν δελτίο πληροφοριών, οι εν λόγω χαρακτήρες συμβολίζονται στην τεκμηρίωση με ερωτηματικό «?» (π.χ. ABC??123??).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2

Μέρος 1

ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ

[Μέγιστο μέγεθος σελίδας: A4 (210 × 297 mm)]



Εκδίδουσα αρχή: Ένδειξη της διοίκησης:

.....

.....

.....

σχετικά με (2): ΧΟΡΗΓΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
ΑΠΟΡΡΙΨΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
ΑΝΑΚΛΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΔΙΑΚΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

για τύπο οχήματος όσον αφορά στις διατάξεις προστασίας από μη εξουσιοδοτημένη χρήση σύμφωνα με τον κανονισμό αριθ. 116

χωρίς / με σύστημα συναγερμού (2)

χωρίς / με σύστημα ακινητοποίησης (2)

Έγκριση αριθ. ..... Αριθ. επέκτασης .....

Αιτιολόγηση επέκτασης: .....

ΤΜΗΜΑ I

1. ΓΕΝΙΚΑ

1.1. Μάρκα (εμπορική επωνυμία του κατασκευαστή): .....

1.2. Τύπος: .....

1.3. Μέσα αναγνώρισης του τύπου, εφόσον αναγράφονται στο όχημα / κατασκευαστικό στοιχείο / ιδιαίτερη τεχνική μονάδα (2)(3): .....

1.3.1. Σημείο επισήμανσης: .....

1.4. Κατηγορία του οχήματος (4): .....

1.5. Όνομα και διεύθυνση κατασκευαστή: .....

1.6. Θέση σήματος έγκρισης τύπου ΟΕΕ: .....

1.7. Διεύθυνση(-εις) του (των) εργοστασίου(-ων) συναρμολόγησης: .....

ΤΜΗΜΑ II

1. Συμπληρωματικές πληροφορίες (όπου ενδείκνυται): βλέπε προσάρτημα .....

2. Τεχνική υπηρεσία αρμόδια για τη διεξαγωγή των δοκιμών: .....

3. Ημερομηνία της έκθεσης της δοκιμής: .....

4. Αριθμός της έκθεσης της δοκιμής: .....

5. Σχόλια βλέπε προσάρτημα .....

6. Τόπος: .....

7. Ημερομηνία: .....

8. Υπογραφή: .....

9. Επισυνάπτεται η ένδειξη για το πακέτο πληροφοριών που έχει κατατεθεί στην εγκριτική αρχή, το οποίο μπορεί να ληφθεί κατόπιν αιτήσεως.

(1) Αναγνωριστικός αριθμός της χώρας που χορήγησε/επέκτεινε/απέρριψε/ανακάλεσε την έγκριση (βλέπε διατάξεις σχετικά με την έγκριση στον παρόντα κανονισμό).

(2) Διαγράψτε ό,τι δεν ισχύει (υπάρχουν περιπτώσεις στις οποίες δεν χρειάζεται διαγραφή, όταν υπάρχουν περισσότερες από μία καταχωρίσεις).

(3) Εάν τα μέσα αναγνώρισης του τύπου περιέχουν χαρακτήρες άσχετους με την περιγραφή των τύπων του οχήματος του κατασκευαστικού στοιχείου ή της ιδιαίτερης τεχνικής μονάδας που καλύπτει το παρόν δελτίο πληροφοριών, οι εν λόγω χαρακτήρες αντικαθίστανται από το σύμβολο «?» (π.χ. ABC??123??).

(4) Όπως ορίζεται στο παράρτημα 7 του ενοποιημένου ψηφίσματος για την κατασκευή οχημάτων (R.E.3) (έγγραφο TRANS/WP.29/78/Rev.1, όπως έχει τροποποιηθεί).

Προσθήκη

στο πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΟΕΕ αριθ …

σχετικά με την έγκριση τύπου οχήματος δυνάμει του κανονισμού αριθ. 116

1. Πρόσθετες πληροφορίες:

1.1. Συνοπτική περιγραφή της διάταξης (διατάξεων) προστασίας από μη εξουσιοδοτημένη χρήση και των μερών του οχήματος επί των οποίων ενεργεί (ενεργούν):

1.2. Συνοπτική περιγραφή του συστήματος ακινητοποίησης:

1.3. Συνοπτική περιγραφή του συστήματος συναγερμού, εφόσον υπάρχει, συμπεριλαμβανομένης της ονομαστικής τάσης παροχής ρεύματος ([1]):

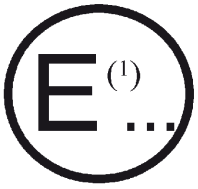
2. Παρατηρήσεις:

([1]) Σημειώνεται αποκλειστικά για τα συστήματα συναγερμού οχήματος (ΣΣΟ) που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν σε οχήματα, των οποίων η ονομαστική τάση δεν είναι 12 volts.

Μέρος 2

ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ

[Μέγιστο μέγεθος σελίδας: A4 (210 × 297 mm)]



Εκδίδουσα αρχή: Ένδειξη της διοίκησης:

.....

.....

.....

σχετικά με (2): ΧΟΡΗΓΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
ΑΠΟΡΡΙΨΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
ΑΝΑΚΛΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΔΙΑΚΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

τύπου κατασκευαστικού στοιχείου ή χωριστής τεχνικής μονάδας όπως ένα σύστημα συναγερμού σύμφωνα με τον κανονισμό αριθ. 116

Έγκριση αριθ. ..... Αριθ. επέκτασης. .....

Αιτιολόγηση επέκτασης: .....

ΤΜΗΜΑ I

1. ΓΕΝΙΚΑ

1.1. Μάρκα (εμπορική επωνυμία του κατασκευαστή): .....

1.2. Τύπος: .....

1.3. Μέσα αναγνώρισης του τύπου, εφόσον αναγράφονται επάνω στη συσκευή (3): .....

1.3.1. Σημείο επισήμανσης: .....

1.4. Όνομα και διεύθυνση κατασκευαστή: .....

1.5. Θέση σήματος έγκρισης τύπου ΟΕΕ: .....

1.6. Διεύθυνση(-εις) του (των) εργοστασίου(-ων) συναρμολόγησης: .....

ΤΜΗΜΑ II

1. Συμπληρωματικές πληροφορίες (όπου ενδείκνυται): βλέπε προσάρτημα .....

2. Τεχνική υπηρεσία αρμόδια για τη διεξαγωγή των δοκιμών: .....

3. Ημερομηνία της έκθεσης της δοκιμής: .....

4. Αριθμός της έκθεσης της δοκιμής: .....

5. Σχόλια βλέπε προσάρτημα .....

6. Τόπος: .....

7. Ημερομηνία: .....

8. Υπογραφή: .....

9. Επισυνάπτεται η ένδειξη για το πακέτο πληροφοριών που έχει κατατεθεί στην εγκριτική αρχή, το οποίο μπορεί να ληφθεί κατόπιν αιτήσεως.

(1) Αναγνωριστικός αριθμός της χώρας που χορήγησε/επέκτεινε/απέρριψε/ανακάλεσε την έγκριση (βλέπε διατάξεις σχετικά με την έγκριση στον παρόντα κανονισμό).

(2) Διαγράψτε ό,τι δεν ισχύει (υπάρχουν περιπτώσεις στις οποίες δεν χρειάζεται διαγραφή, όταν υπάρχουν περισσότερες από μία καταχωρίσεις)

(3) Εάν τα μέσα αναγνώρισης του τύπου περιέχουν χαρακτήρες άσχετους προς την περιγραφή του τύπου του κατασκευαστικού στοιχείου ή της χωριστής τεχνικής μονάδας που καλύπτονται από το παρόν δελτίο πληροφοριών, οι εν λόγω χαρακτήρες συμβολίζονται στην τεκμηρίωση με ερωτηματικό «?» (π.χ. ABC??123??).

Προσθήκη

στο πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΟΕΕ αριθ. …

σχετικά με την έγκριση τύπου συναγερμού οχήματος δυνάμει του κανονισμού αριθ.

1. Πρόσθετες πληροφορίες:

1.1. Συνοπτική περιγραφή του συστήματος συναγερμού, εφόσον υπάρχει, συμπεριλαμβανομένης της ονομαστικής τάσης παροχής ρεύματος ([1])/:

1.2. Κατάλογος των οχημάτων στα οποία πρόκειται να τοποθετηθεί το σύστημα συναγερμού:

1.3. Τύποι οχημάτων στους οποίους έχει δοκιμαστεί το σύστημα συναγερμού:

1.4. Κατάλογος των κύριων κατασκευαστικών στοιχείων, δεόντως αναγνωρισμένων, που συνθέτουν το σύστημα συναγερμού:

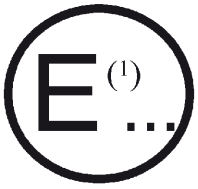
2. Παρατηρήσεις:

([1]) Σημειώνεται αποκλειστικά για τα συστήματα συναγερμού οχήματος που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν σε οχήματα, των οποίων η ονομαστική τάση δεν είναι 12 volts.

Μέρος 3

ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ

[Μέγιστο μέγεθος σελίδας: A4 (210 × 297 mm)]



(1)

Εκδίδουσα αρχή: Ένδειξη της διοίκησης:

.....

.....

.....

σχετικά με (2) ΧΟΡΗΓΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
ΑΠΟΡΡΙΨΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
ΑΝΑΚΛΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΔΙΑΚΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

τύπου κατασκευαστικού στοιχείου ή χωριστής τεχνικής μονάδας όπως ένα σύστημα ακινητοποίησης σύμφωνα με τον κανονισμό αριθ. 116

Έγκριση αριθ. ..... Αριθ. επέκτασης .....

Αιτιολόγηση επέκτασης: .....

ΤΜΗΜΑ I

1. ΓΕΝΙΚΑ

Μάρκα (εμπορική επωνυμία του κατασκευαστή): .....

Τύπος: .....

Μέσα αναγνώρισης του τύπου, εφόσον αναγράφονται επάνω στη συσκευή (3): .....

Σημείο επισήμανσης: .....

Όνομα και διεύθυνση κατασκευαστή: .....

Θέση σήματος έγκρισης τύπου ΟΕΕ: .....

Διεύθυνση(-εις) του (των) εργοστασίου(-ων) συναρμολόγησης: .....

ΤΜΗΜΑ II

1. Συμπληρωματικές πληροφορίες (όπου ενδείκνυται): βλέπε προσάρτημα .....
2. Τεχνική υπηρεσία αρμόδια για τη διεξαγωγή των δοκιμών: .....
3. Ημερομηνία της έκθεσης της δοκιμής: .....
4. Αριθμός της έκθεσης της δοκιμής: .....
5. Σχόλια βλέπε προσάρτημα .....
6. Τόπος: .....
7. Ημερομηνία: .....
8. Υπογραφή: .....
9. Επισυνάπτεται η ένδειξη για το πακέτο πληροφοριών που έχει κατατεθεί στην εγκριτική αρχή, το οποίο μπορεί να ληφθεί κατόπιν αιτήσεως.

(1) Αναγνωριστικός αριθμός της χώρας που χορήγησε/επέκτεινε/απέρριψε/ανακάλεσε την έγκριση (βλέπε διατάξεις σχετικά με την έγκριση στον παρόντα κανονισμό).

(2) Διαγράψτε ό,τι δεν ισχύει (υπάρχουν περιπτώσεις στις οποίες δεν χρειάζεται διαγραφή, όταν υπάρχουν περισσότερες από μία καταχωρίσεις)

(3) Εάν τα μέσα αναγνώρισης του τύπου περιέχουν χαρακτήρες άσχετους προς την περιγραφή του τύπου του κατασκευαστικού στοιχείου ή της χωριστής τεχνικής μονάδας που καλύπτονται από το παρόν δελτίο πληροφοριών, οι εν λόγω χαρακτήρες συμβολίζονται στην τεκμηρίωση με ερωτηματικό «?» (π.χ. ABC??123??).

Προσθήκη

στο πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΟΕΕ αριθ. …

σχετικά με την έγκριση τύπου συστήματος ακινητοποίησης δυνάμει του κανονισμού αριθ. 116

1. Πρόσθετες πληροφορίες:

1.1. Συνοπτική περιγραφή του συστήματος ακινητοποίησης:

1.2. Κατάλογος των οχημάτων στα οποία πρόκειται να τοποθετηθεί το σύστημα ακινητοποίησης:

1.3. Τύποι οχημάτων στους οποίους έχει δοκιμαστεί το σύστημα ακινητοποίησης:

1.4. Κατάλογος των κύριων κατασκευαστικών στοιχείων, δεόντως αναγνωρισμένων, που συνθέτουν το σύστημα ακινητοποίησης:

2. Παρατηρήσεις:

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3

ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΩΝ ΣΗΜΑΤΩΝ ΕΓΚΡΙΣΗΣ

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ Α

(βλέπε παράγραφο 4.4 του παρόντος κανονισμού)

Εικόνα 1

(βλέπε παράγραφο 4.4.3.4 του παρόντος κανονισμού)

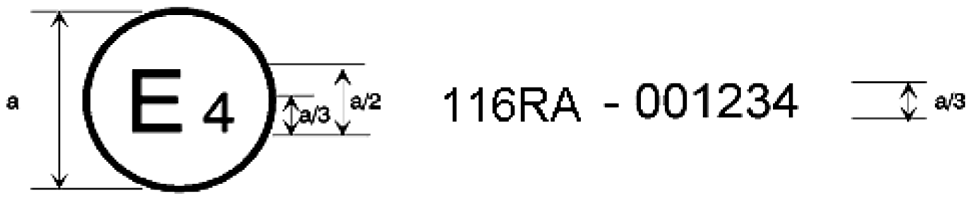


a = 8 mm τουλάχιστον

Η ανωτέρω εικόνα 1 σήματος έγκρισης τοποθετημένο σε όχημα δηλώνει ότι ο σχετικός τύπος εγκρίθηκε στις Κάτω Χώρες (E4) σύμφωνα με το μέρος I του κανονισμού αριθ. 116 με αριθμό έγκρισης 001234. Τα πρώτα δύο ψηφία (00) του αριθμού έγκρισης υποδεικνύουν ότι η έγκριση χορηγήθηκε σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού αριθ. 116 στην αρχική του μορφή.

Εικόνα 2

(βλέπε παράγραφο 4.4.3.1 του παρόντος κανονισμού)

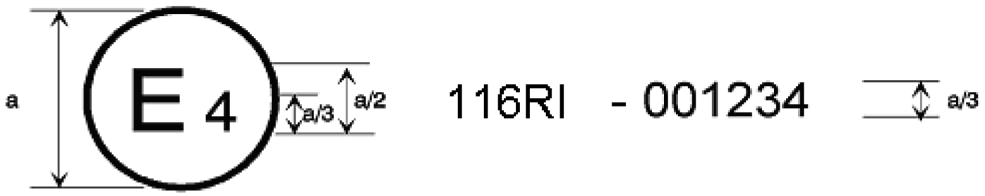


a = 8 mm τουλάχιστον

Η ανωτέρω εικόνα 2 σήματος έγκρισης τοποθετημένο σε σύστημα συναγερμού οχήματος δηλώνει ότι ο σχετικός τύπος εγκρίθηκε στις Κάτω Χώρες (E4) σύμφωνα με το μέρος II του κανονισμού αριθ. 116, με αριθμό έγκρισης 001234. Τα πρώτα δύο ψηφία (00) του αριθμού έγκρισης υποδεικνύουν ότι η έγκριση χορηγήθηκε σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού αριθ. 116 στην αρχική του μορφή.

Εικόνα 3

(βλέπε παράγραφο 4.4.3.2 του παρόντος κανονισμού)



a = 8 mm τουλάχιστον

Η ανωτέρω εικόνα 3 σήματος έγκρισης τοποθετημένη σε σύστημα ακινητοποίησης δηλώνει ότι ο σχετικός τύπος εγκρίθηκε στις Κάτω Χώρες (E4) σύμφωνα με το μέρος IV του κανονισμού αριθ. 116, με αριθμό έγκρισης 001234. Τα πρώτα δύο ψηφία (00) του αριθμού έγκρισης υποδεικνύουν ότι η έγκριση χορηγήθηκε σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού αριθ. 116 στην αρχική του μορφή.

Εικόνα 4

(βλέπε παράγραφο 4.4.3.5 του παρόντος κανονισμού)



a = 8 mm τουλάχιστον

Η ανωτέρω εικόνα 4 σήματος έγκρισης τοποθετημένη σε όχημα δηλώνει ότι ο σχετικός τύπος εγκρίθηκε στις Κάτω Χώρες (E4) σύμφωνα με το μέρος III του κανονισμού αριθ. 116, με αριθμό έγκρισης 001234. Τα πρώτα δύο ψηφία (00) του αριθμού έγκρισης υποδεικνύουν ότι η έγκριση χορηγήθηκε σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού αριθ. 116 στην αρχική του μορφή.

Εικόνα 5

(βλέπε παράγραφο 4.4.3.6 του παρόντος κανονισμού)



a = 8 mm τουλάχιστον

Η ανωτέρω εικόνα 5 σήματος έγκρισης τοποθετημένη σε όχημα δηλώνει ότι ο σχετικός τύπος εγκρίθηκε στις Κάτω Χώρες (E4) σύμφωνα με τα μέρη I και IV του κανονισμού αριθ. 116 με αριθμό έγκρισης 001234. Τα πρώτα δύο ψηφία (00) του αριθμού έγκρισης υποδεικνύουν ότι η έγκριση χορηγήθηκε σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού αριθ. 116 στην αρχική του μορφή.

Εικόνα 6

(βλέπε παράγραφο 4.4.3.7 του παρόντος κανονισμού)



a = 8 mm τουλάχιστον

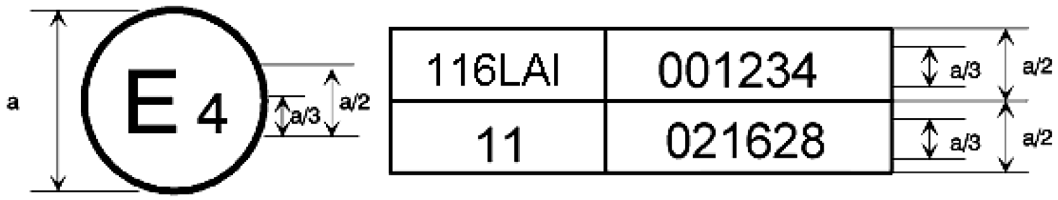
Η ανωτέρω εικόνα 6 σήματος έγκρισης τοποθετημένη σε όχημα δηλώνει ότι ο σχετικός τύπος εγκρίθηκε στις Κάτω Χώρες (E4) σύμφωνα με τα μέρη I, II και IV του κανονισμού αριθ. 116 με αριθμό έγκρισης 001234. Τα πρώτα δύο ψηφία (00) του αριθμού έγκρισης υποδεικνύουν ότι η έγκριση χορηγήθηκε σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού αριθ. 116 στην αρχική του μορφή.

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ Β

(βλέπε παράγραφο 4.5 του παρόντος κανονισμού)

Εικόνα 7

(παράδειγμα)



a = 8 mm τουλάχιστον

Το ανωτέρω σήμα έγκρισης τοποθετημένο σε όχημα δηλώνει ότι ο σχετικός τύπος εγκρίθηκε στις Κάτω Χώρες (E4) σύμφωνα με τα μέρη I, II και IV του κανονισμού αριθ. 116 και τον κανονισμό αριθ. 11. Τα πρώτα δύο ψηφία του αριθμού έγκρισης υποδεικνύουν ότι, κατά τη χορήγηση της έγκρισης, ο κανονισμός αριθ. 116 ήταν στην αρχική του μορφή και ο κανονισμός αριθ. 11 περιλάμβανε τη σειρά τροποποιήσεων 02.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 4

Μέρος I

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΔΟΚΙΜΗΣ ΠΡΟΚΛΗΣΗΣ ΦΘΟΡΑΣ ΓΙΑ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΑΠΟ ΜΗ ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΗ ΧΡΗΣΗ ΣΤΟ ΜΗΧΑΝΙΣΜΟ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗΣ

1. Εξοπλισμός δοκιμών

Στον εξοπλισμό δοκιμής περιλαμβάνονται:

1.1. Μια εγκατάσταση στην οποία μπορεί να συναρμολογηθεί πλήρως το δείγμα του μηχανισμού διεύθυνσης εξοπλισμένου με τη διάταξη προστασίας, όπως ορίζεται στην παράγραφο 5.1.2. του παρόντος κανονισμού.

1.2. Ένα μέσο ενεργοποίησης και απενεργοποίησης της διάταξης προστασίας που να απαιτεί τη χρήση κλειδιού.

1.3. Μια διάταξη που να επιτρέπει τη στροφή της κολόνας διεύθυνσης ως προς τη διάταξη προστασίας.

2. Μέθοδος δοκιμών

2.1. Στερεώνεται ένα πλήρες αντίγραφο του μηχανισμού διεύθυνσης εξοπλισμένου με τη διάταξη προστασίας στην εγκατάσταση που αναφέρεται στην παράγραφο 1.1. ανωτέρω.

2.2. Ένας κύκλος της διαδικασίας δοκιμής περιλαμβάνει τις ακόλουθες ενέργειες:

2.2.1. Θέση εκκίνησης. Η διάταξη απενεργοποιείται και η κολόνα διεύθυνσης τίθεται σε θέση που να εμποδίζει την ενεργοποίηση της διάταξης προστασίας, εκτός εάν πρόκειται για τύπο που επιτρέπει τη μανδάλωση σε όλες τις θέσεις του συστήματος διεύθυνσης.

2.2.2. Οπλισμός. Η διάταξη προστασίας από μη εξουσιοδοτημένη χρήση τίθεται σε θέση ενεργοποίησης με κλειδί.

2.2.3. ([1]) Ενεργοποίηση. Στρέφεται η κολόνα διεύθυνσης έτσι ώστε να ασκείται σε αυτή ροπή ίση προς 40 Nm ± 2 Nm τη στιγμή που ενεργοποιείται η προστατευτική διάταξη.

2.2.4. Απενεργοποίηση. Η διάταξη προστασίας πρέπει να απενεργοποιείται με τα συνήθη μέσα. Η ροπή επαναφέρεται στο μηδέν για να διευκολυνθεί η αποδέσμευση της διάταξης.

2.2.5. ([1]) Επιστροφή. Στρέφεται η κολόνα διεύθυνσης σε θέση που να μην επιτρέπει την ενεργοποίηση της διάταξης προστασίας.

2.2.6. Αντίστροφη περιστροφή. Οι εργασίες που ορίζουν οι παράγραφοι 2.2.2, 2.2.3, 2.2.4 και 2.2.5 επαναλαμβάνονται, προς την αντίθετη φορά όμως περιστροφής της κολόνας διεύθυνσης.

2.2.7. Το χρονικό διάστημα μεταξύ δύο διαδοχικών ενεργοποιήσεων της διάταξης πρέπει να είναι τουλάχιστον 10 δευτερόλεπτα.

2.3. Ο κύκλος φθοράς επαναλαμβάνεται όσες φορές ορίζεται στην παράγραφο 5.3.1.3. του παρόντος κανονισμού.

Μέρος 2

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΔΟΚΙΜΗΣ ΓΙΑ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΑΠΟΤΡΟΠΗΣ ΜΗ ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΗΣ ΧΡΗΣΗΣ ΠΟΥ ΕΝΕΡΓΟΥΝ ΣΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗΣ ΜΕ ΔΙΑΤΑΞΗ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΥ ΤΗΣ ΡΟΠΗΣ ΣΤΡΕΨΗΣ

1. Εξοπλισμός δοκιμών

Στον εξοπλισμό δοκιμής περιλαμβάνονται:

1.1. Ένα σταθερό στοιχείο για να συγκρατεί τα σχετικά μέρη του συστήματος διεύθυνσης ή, εάν η δοκιμή διεξάγεται σε πλήρες όχημα, ένα σύστημα ανύψωσης ικανό να ανασηκώσει τελείως όλους τους τροχούς διεύθυνσης από το έδαφος, και

1.2. μια διάταξη ή διατάξεις ικανές να παραγάγουν και να μετρήσουν ροπή στρέψης ασκούμενη στο τιμόνι όπως περιγράφεται στην παράγραφο 2.3. Η ακρίβεια της μέτρησης πρέπει να είναι μικρότερη ή ίση προς 2%.

2. Περιγραφή της διαδικασίας δοκιμής

2.1. Εάν η δοκιμή πραγματοποιείται σε πλήρες όχημα, τότε όλοι τροχοί διεύθυνσης πρέπει να είναι τελείως ανυψωμένοι από το έδαφος.

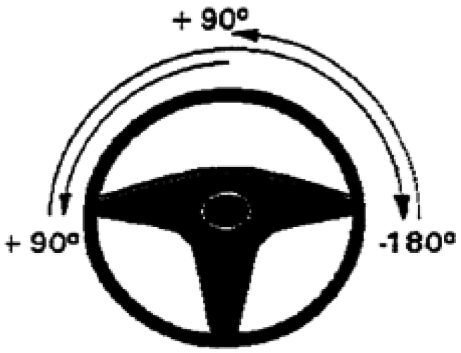
([1]) Εφόσον η διάταξη προστασίας επιτρέπει τη μανδάλωση σε οιαδήποτε θέση του συστήματος διεύθυνσης, παραλείπονται οι ενέργειες που περιγράφονται στις παραγράφους 2.2.3 και 2.2.5.

2.2. Η μανδάλωση του συστήματος διεύθυνσης πρέπει να είναι ενεργοποιημένη, έτσι ώστε το σύστημα να έχει εμπλακεί.

2.3. Ασκείται ροπή στρέψης στο τιμόνι, ούτως ώστε αυτό να περιστρέφεται.

2.4. Ο κύκλος δοκιμής περιλαμβάνει μια περιστροφή του τιμονιού κατά 90° ακολουθούμενη από μια περιστροφή 180° προς την αντίθετη κατεύθυνση και μια νέα περιστροφή 90° προς την προηγούμενη κατεύθυνση (βλέπε σχήμα)·

1 κύκλος = + 90°/– 180°/+ 90° με ανοχή ± 10 τοις εκατό.



2.5. Διάρκεια κύκλου ίση προς 20 δευτερόλεπτα ± 2 δευτερόλεπτα.

2.6. Μια δοκιμή περιλαμβάνει πέντε κύκλους.

2.7. Σε κάθε κύκλο δοκιμής η ελάχιστη καταγραφείσα τιμή της ροπής στρέψης πρέπει να είναι υψηλότερη εκείνης που ορίζεται στην παράγραφο 5.3.1.4.2. του παρόντος κανονισμού.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 5

(Προς συμπλήρωση)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 6

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ

Ο υπογεγραμμένος .....
(επώνυμο και όνομα)

βεβαιώνω ότι το κάτωθι περιγραφόμενο σύστημα συναγερμού οχήματος / σύστημα ακινητοποίησης ([1]):

Κατασκευαστής: .....

Τύπος: .....

είναι καθ' όλα σύμφωνο προς τον τύπο που εγκρίθηκε

σε ..... στις .....
(τόπος έγκρισης) *(ημερομηνία)*

όπως περιγράφεται στο έντυπο κοινοποίησης με αριθμό έγκρισης .....

Αναγνώριση του κύριου κατασκευαστικού στοιχείου (των κύριων κατασκευαστικών στοιχείων):

Κατασκευαστικό στοιχείο: ..... Επισήμανση: .....

Έγινε στ: ..... την: .....

Πλήρης διεύθυνση και σφραγίδα του κατασκευαστή: .....

Υπογραφή: ..... (παρακαλούμε διευκρινίστε την ιδιότητα)

([1]) Διαγράφεται ό,τι δεν ισχύει.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 7

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗΣ

Ο υπογεγραμμένος .....
επαγγελματίας τεχνικός τοποθέτησης πιστοποιώ ότι το σύστημα συναγερμού οχήματος / σύστημα ακινητοποίησης [1] που περιγράφεται κατωτέρω τοποθετήθηκε από εμένα τον ίδιο σύμφωνα με τις οδηγίες τοποθέτησης του κατασκευαστή του συστήματος.

Περιγραφή του οχήματος

Κατασκευαστής: .....

Τύπος: .....

Αριθμός σειράς: .....

Αριθμός κυκλοφορίας .....

Περιγραφή του συστήματος συναγερμού του οχήματος / του συστήματος ακινητοποίησης [1]

Κατασκευαστής: .....

Τύπος: .....

Αριθμός εγκρίσεως: .....

Έγινε στ: ..... την: .....

Πλήρης διεύθυνση και σφραγίδα του τεχνικού τοποθέτησης: .....

.....

.....

Υπογραφή: ..... (παρακαλούμε διευκρινίστε την ιδιότητα)

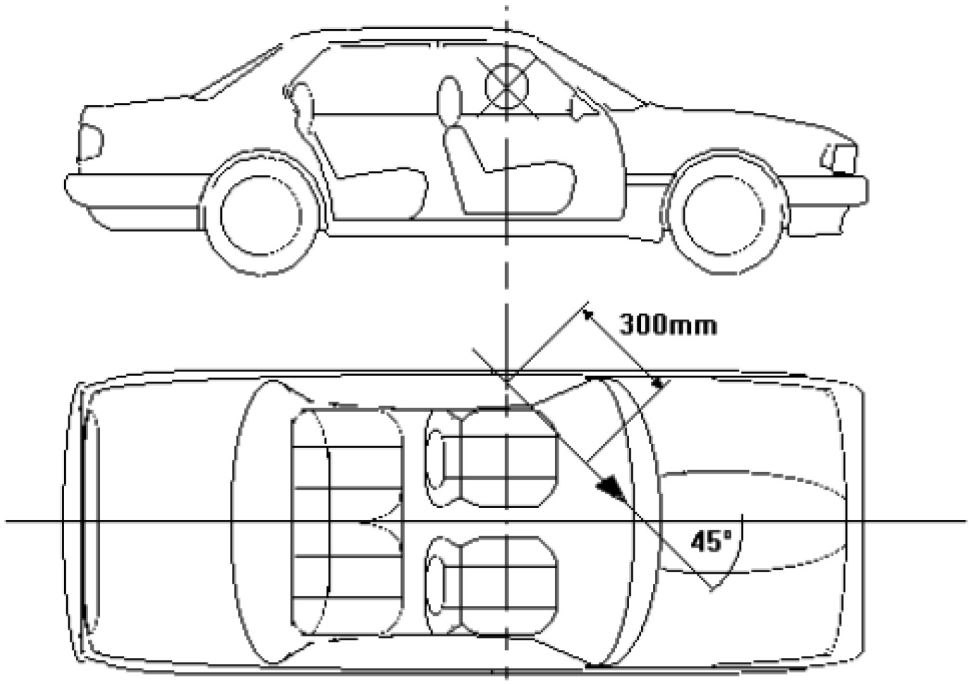
---

[1] Διαγράφεται ό,τι δεν ισχύει.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 8

Παράγραφοι 6.4.2.11 και 7.4

ΔΟΚΙΜΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΘΑΛΑΜΟΥ ΕΠΙΒΑΤΩΝ



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 9

ΗΛΕΚΤΡΟΜΑΓΝΗΤΙΚΗ ΣΥΜΒΑΤΟΤΗΤΑ

Σημείωση: για τη δοκιμή της ηλεκτρομαγνητικής συμβατότητας, χρησιμοποιείται είτε η παράγραφος 1 είτε η παράγραφος 2, ανάλογα με τις εγκαταστάσεις δοκιμής.

1. **Μέθοδος ISO**

Θωράκιση έναντι διαταραχών στις γραμμές τροφοδότησης

Εφαρμόζονται οι παλμοί δοκιμής 1, 2α/2β, 3α, 3β, 4 και 5α/5β σύμφωνα με το διεθνές πρότυπο ISO 7637-2:2004 στις γραμμές τροφοδότησης καθώς και στις άλλες συνδέσεις ΣΣΟ/ΣΣ που ενδέχεται να είναι λειτουργικά συνδεδεμένες με τις γραμμές τροφοδότησης.

Όσον αφορά τον παλμό 5, θα εφαρμόζεται ο παλμός 5β σε οχήματα που περιλαμβάνουν εναλλάκτη με εσωτερική δίοδο περιορισμού και ο παλμός 5α θα εφαρμόζεται σε άλλα ΣΣ.

Αναφορικά με τον παλμό 2, ο παλμός 2α θα εφαρμόζεται πάντα και ο παλμός 2β θα μπορούσε να εφαρμόζεται μια συμφωνία μεταξύ του κατασκευαστή του οχήματος και των υπηρεσιών τεχνικής έγκρισης.

Με τη σύμφωνη γνώμη της τεχνικής υπηρεσίας, ο παλμός δοκιμής 5α/5β δεν χρειάζεται να εφαρμόζεται στις ακόλουθες περιστάσεις:

α) Έγκριση τύπου ενός ΣΣΟ που πρόκειται να είναι χωριστή τεχνική μονάδα εγκεκριμένου τύπου και προορίζεται για εγκατάσταση σε όχημα (οχήματα) χωρίς εναλλάκτες

Στην περίπτωση αυτή, ο κατασκευαστής του ΣΣΟ:

i) προσδιορίζει στην παράγραφο 4.5. του εγγράφου πληροφοριών (παράρτημα 1 μέρος 2), ότι η απαίτηση αυτής της παραγράφου δεν εφαρμόζεται στο ΣΣΟ (σύμφωνα με την παράγραφο 7 του παρόντος κανονισμού)·

ii) και προσδιορίζει στην παράγραφο 4.1. του εγγράφου πληροφοριών, τον πίνακα οχημάτων στα οποία προβλέπεται η εγκατάσταση του ΣΣΟ καθώς και τους σχετικούς όρους εγκατάστασης που προβλέπονται στην παράγραφο 4.2.

β) Έγκριση τύπου οχήματος όσον αφορά ένα ΣΣ που προορίζεται για εγκατάσταση σε όχημα (οχήματα) χωρίς εναλλάκτες

Στην περίπτωση αυτή, ο κατασκευαστής προσδιορίζει στην παράγραφο 3.1.3.1.1. του εγγράφου πληροφοριών (παράρτημα 1 μέρος 1), ότι η απαίτηση της εν λόγω παραγράφου δεν εφαρμόζεται στο ΣΣ λόγω του χαρακτήρα των όρων εγκατάστασης.

γ) Έγκριση τύπου οχήματος όσον αφορά την εγκατάσταση ενός ΣΣΟ το οποίο αποτελεί χωριστή τεχνική μονάδα εγκεκριμένου τύπου και προορίζεται για εγκατάσταση σε όχημα (οχήματα) χωρίς εναλλάκτες

Στην περίπτωση αυτή, ο κατασκευαστής του οχήματος, προσδιορίζει στην παράγραφο 3.1.3.1.1. του εγγράφου πληροφοριών (παράρτημα 1 μέρος 1), ότι η απαίτηση της εν λόγω παραγράφου δεν εφαρμόζεται στο ΣΣ, όπου πληρούνται οι σχετικές προϋποθέσεις εγκατάστασης.

Η εν λόγω απαίτηση δεν εφαρμόζεται σε περιπτώσεις κατά τις οποίες οι πληροφορίες που απαιτούνται βάσει της παραγράφου 3.1.3.1.1. του παραρτήματος 1, μέρους 1 έχουν ήδη υποβληθεί για την έγκριση της χωριστής τεχνικής μονάδας.

Το ΣΣΟ/ΣΣ σε κατάσταση απενεργοποίησης και σε κατάσταση ενεργοποίησης

Πρέπει να εφαρμόζονται οι παλμοί δοκιμής 1 έως 5. Οι απαιτούμενες λειτουργικές καταστάσεις για όλους τους εφαρμοζόμενους παλμούς δοκιμής παρατίθενται στον πίνακα 1.

Πίνακας 1

Επίπεδο δοκιμής / Λειτουργική κατάσταση (για γραμμές τροφοδότησης)

Αριθμός παλμού δοκιμής	Επίπεδο δοκιμής	Λειτουργική κατάσταση
1	III	C
2a	III	B
2b	III	C

Αριθμός παλμού δοκιμής	Επίπεδο δοκιμής	Λειτουργική κατάσταση
3a	III	A
3b	III	A
4	III	B
5a/5b	III	A

Ατρωσία έναντι διαταραχών σε σύζευξη με γραμμές σήματος

Οι ακροδέκτες που δεν είναι συνδεδεμένοι με γραμμές τροφοδότησης (π.χ. ειδικές γραμμές σήματος) υποβάλλονται σε δοκιμή σύμφωνα με το διεθνές πρότυπο ISO7637-3:1993 (και διορθωτικό 1). Οι απαιτούμενες λειτουργικές καταστάσεις για όλους τους εφαρμοζόμενους παλμούς δοκιμής παρατίθενται στον πίνακα 2.

Πίνακας 2

Επίπεδο δοκιμής / Λειτουργική κατάσταση (για γραμμές σήματος)

Αριθμός παλμού δοκιμής	Επίπεδο δοκιμής	Λειτουργική κατάσταση
3α	III	C
3β	III	A

Ατρωσία έναντι διαταραχών λόγω ακτινοβολούμενων υψηλών συχνοτήτων

Η δοκιμή ατρωσίας του συστήματος συναγερμού οχήματος / συναγερμού ενός οχήματος μπορεί να διεξαχθεί σύμφωνα με τις προδιαγραφές του κανονισμού αριθ. 10, σειρά τροποποιήσεων 02 και τις μεθόδους δοκιμών που περιγράφονται στο παράρτημα 6 για τα οχήματα και στο παράρτημα 9 για ξεχωριστές τεχνικές μονάδες.

Ηλεκτρικές διαταραχές λόγω ηλεκτροστατικών εκκενώσεων

Η ατρωσία έναντι των ηλεκτρικών διαταραχών πρέπει να υποβάλλεται σε δοκιμή σύμφωνα με την τεχνική έκθεση ISO/TR 10605-1993.

Με τη σύμφωνη γνώμη της τεχνικής υπηρεσίας η εν λόγω απαίτηση δεν χρειάζεται να εφαρμόζεται στις ακόλουθες περιστάσεις:

α) Έγκριση τύπου ενός ΣΣΟ το οποίο πρόκειται να αποτελεί χωριστή τεχνική μονάδα εγκεκριμένου τύπου

Στην περίπτωση αυτή, ο κατασκευαστής του ΣΣΟ:

i) προσδιορίζει στην παράγραφο 4.5. του εγγράφου πληροφοριών (παράρτημα 1 μέρος 2), ότι η απαίτηση της εν λόγω παραγράφου δεν εφαρμόστηκε στο ΣΣΟ (σύμφωνα με την παράγραφο 7 του παρόντος κανονισμού),

ii) και προσδιορίζει στην παράγραφο 4.1. του εγγράφου πληροφοριών, τον πίνακα οχημάτων στα οποία προβλέπεται η εγκατάσταση του ΣΣΟ και στην παράγραφο 4.2 τους σχετικούς όρους εγκατάστασης.

β) Έγκριση τύπου οχήματος όσον αφορά ένα ΣΣ

Στην εν λόγω περίπτωση, ο κατασκευαστής προσδιορίζει στην παράγραφο 3.1.3.1.1. του εγγράφου πληροφοριών (παράρτημα 1 μέρος 1), ότι η απαίτηση της εν λόγω παραγράφου δεν εφαρμόζεται στο ΣΣ λόγω του χαρακτήρα των συνθηκών εγκατάστασης και ο κατασκευαστής του οχήματος θα υποβάλει σχετικά αποδεικτικά στοιχεία ως προς αυτό.

γ) Έγκριση τύπου οχήματος αναφορικά με την εγκατάσταση ενός ΣΣΟ το οποίο αποτελεί χωριστή τεχνική μονάδα εγκεκριμένου τύπου

Στην εν λόγω περίπτωση, ο κατασκευαστής του οχήματος προσδιορίζει στην παράγραφο 3.1.3.1.1. του εγγράφου πληροφοριών (παράρτημα 1 μέρος 1), ότι η απαίτηση της εν λόγω παραγράφου δεν εφαρμόζεται στην εγκατάσταση του ΣΣΟ όπου πληρούνται οι σχετικοί όροι εγκατάστασης.

Η απαίτηση αυτή δεν εφαρμόζεται τις περιπτώσεις κατά τις οποίες οι πληροφορίες που απαιτούνται βάσει της παραγράφου 3.1.3.1.1. του παραρτήματος 1, μέρους 1, έχουν ήδη υποβληθεί για την έγκριση της χωριστής τεχνικής μονάδας.

Ακτινοβολούμενες εκπομπές

Οι δοκιμές πρέπει να διεξαχθούν σύμφωνα με ττις προδιαγραφές του κανονισμού αριθ. 10, σειρά τροποποιήσεων 02 και τις μεθόδους δοκιμών που περιγράφονται στα παραρτήματα 4 και 5 για τα οχήματα και στα παραρτήματα 7 και 8 για ξεχωριστές τεχνικές μονάδες.

2. **Μεθοδος IEC**

Ηλεκτρομαγνητικό πεδίο

Το σύστημα συναγερμού οχήματος / συναγερμού υποβάλλεται στη βασική δοκιμή. Υφίσταται το ηλεκτρομαγνητικό πεδίο που περιγράφεται στη δημοσίευση IEC 839-1-3-1988 δοκιμή A-13, με φάσμα συχνοτήτων από 20 έως και 1 000 Mhz, και με επίπεδο ισχύος πεδίου 30 V/m.

Επί πλέον, το σύστημα συναγερμού οχήματος / συναγερμού υποβάλλεται στις δοκιμές σύνδεσης και σύζευξης ηλεκτρικών μεταβατικών στοιχείων που περιγράφονται στο διεθνές πρότυπο ISO 7637 μέρη 1:1990, 2:1990 και 3:1993, κατά την επιλογή του κατασκευαστή.

Ηλεκτρικές διαταραχές λόγω ηλεκτροστατικών εκκενώσεων

Το σύστημα συναγερμού οχήματος / συναγερμού υποβάλλεται στη βασική δοκιμή. Υποβάλλεται σε δοκιμή θωράκισης έναντι των ηλεκτροστατικών εκκενώσεων, όπως περιγράφεται είτε στο EN 61000-4-2 είτε στο ISO/TR 10605-1993, κατά την επιλογή του κατασκευαστή.

Ακτινοβολούμενες εκπομπές

Το σύστημα συναγερμού οχήματος / συναγερμού υποβάλλεται σε δοκιμή καταστολής των διαταραχών στις ραδιοσυχνότητες, σύμφωνα με τις δοκιμές που ορίζονται στον κανονισμό αριθ. 10, σειρά τροποποιήσεων 02 και σύμφωνα με τις μεθόδους δοκιμών που περιγράφονται στα παραρτήματα 4 και 5 για τα οχήματα και στα παραρτήματα 7 και 8 για ξεχωριστές τεχνικές μονάδες.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 10

ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΚΛΕΙΘΡΩΝ

1. Ο κύλινδρος του κλείθρου δεν πρέπει να εξέχει άνω του 1 mm από το περίβλημα και το εξέχον τμήμα πρέπει να είναι κωνικό.

2. Ο αρμός μεταξύ του πυρήνα του κυλίνδρου και του περιβλήματός του πρέπει να αντέχει σε δύναμη εφελκυσμού 600 N και σε ροπή στρέψης 25 Nm.

3. Το κλείθρο πρέπει να διαθέτει κλείστρο του κυλίνδρου.

4. Το σχέδιο του κλειδιού πρέπει να έχει τουλάχιστον 1 000 πραγματικές παραλλαγές.

5. Το κλείθρο δεν πρέπει να μπορεί να λειτουργήσει με κλειδί το οποίο διαφέρει έστω και κατά ένα συνδυασμό από το κλειδί που ταιριάζει στο κλείθρο.

6. Το εξωτερικό άνοιγμα του κλείθρου πρέπει να είναι καλυμμένο ή κατά άλλο τρόπο προστατευμένο από την εισχώρηση σκόνης ή νερού.