II

(Ikke-lovgivningsmæssige retsakter)

RETSAKTER VEDTAGET AF ORGANER OPRETTET VED INTERNATIONALE AFTALER

Kun de originale FN/ECE-tekster har retlig virkning i henhold til folkeretten. Dette regulativs nuværende status og ikrafttrædelsesdato bør kontrolleres i den seneste version af FN/ECE's statusdokument TRANS/WP.29/343, der findes på adressen:
https://unece.org/status-1958-agreement-and-annexed-regulations.

FN-regulativ nr. 161 — Ensartede forskrifter for tyverisikring af motorkøretøjer og godkendelse af tyverisikringsanordninger (ved hjælp af et låsesystem) [2021/2274]

Ikrafttrædelsesdato: 30. september 2021

Dette dokument tjener udelukkende som dokumentationsredskab. Den autentiske og juridisk bindende tekst er: ECE/TRANS/WP.29/2021/48.

INDHOLDSFORTEGNELSE

Regulativ

1. Anvendelsesområde

2. Definitioner

3. Ansøgning om godkendelse

4. Godkendelse

5. Godkendelse af et køretøj af klasse M_1 og N_1 hvad angår tyverisikringsanordninger

6. Ændring af type og udvidelse af godkendelse

7. Procedurer i forbindelse med produktionens overensstemmelse

8. Sanktioner i tilfælde af produktionens manglende overensstemmelse

9. Endeligt ophør af produktionen

10. Navne og adresser på de tekniske tjenester, der er ansvarlige for udførelse af godkendelsesprøvning, og på de typegodkendende myndigheder

Bilag

1 Oplysningsskema

2 Meddelelse

3 Udformning af godkendelsesmærker

4 Del 1 — Fremgangsmåde ved prøvning for slitagebestandighed af tyverisikringsanordninger virkende på styreapparatet

4 Del 2 — Fremgangsmåde ved prøvning af tyverisikringsanordninger virkende på styreapparatet med anvendelse af en anordning til begrænsning af drejningsmomentet

5 (reserveret)

6 Driftsparametre og prøvningsbetingelser for tyverisikringsanordninger (ved hjælp af et låsesystem)

7 Elektromagnetisk kompatibilitet

1. Anvendelsesområde

Dette regulativ finder anvendelse på:

1.1. Godkendelse af et køretøj af klasse M_1 og N_1 [1] hvad angår tyverisikringsanordninger

1.2. Montering af anordninger på køretøjer af andre klasser er tilladt, men når sådanne anordninger er monteret, skal de opfylde alle de relevante bestemmelser i dette regulativ.

1.3. På fabrikantens anmodning kan de kontraherende parter udstede godkendelser i henhold til dette regulativ til køretøjer af andre klasser og for anordninger bestemt til montering på sådanne køretøjer.

1.4. Dette regulativ finder ikke anvendelse på radiofrekvenser, uanset om de vedrører tyverisikring af køretøjet.

2. Definitioner

2.1. »komponent«: en anordning, som er underlagt kravene i dette regulativ, som er bestemt til at være en del af et køretøj, og som kan typegodkendes uafhængigt af køretøjet, hvis der i dette regulativ udtrykkeligt gives mulighed herfor

2.2. »separat teknisk enhed«: en anordning, som er underlagt kravene i dette regulativ, som er bestemt til at være en del af et køretøj, og som kan typegodkendes uafhængigt af køretøjet, men kun til en eller flere nærmere bestemte køretøjstyper, hvis der i dette regulativ udtrykkelig gives mulighed herfor

2.3. »fabrikant«: den person eller det organ, som er ansvarlig over den godkendende myndighed vedrørende alle aspekter af typegodkendelsesprocessen og vedrørende sikring af produktionens overensstemmelse. Det kræves ikke, at den pågældende person eller organisation er direkte inddraget i alle stadier af produktionen af det køretøj eller system, eller den komponent eller separate tekniske enhed, som er genstand for godkendelsesprocessen

2.4. »køretøjstype«: motorkøretøjer, der ikke afviger fra hinanden på væsentlige punkter som:

2.4.1. fabrikantens typebetegnelse

2.4.2. arrangement og konstruktion af den eller de dele af køretøjet, hvorpå tyverisikringsanordningen virker

2.4.3. tyverisikringsanordningens type.

2.5. »tyverisikringsanordning«: et låsesystem, der sikrer mod, at uvedkommende starter motoren på normal måde eller anvender nogen anden af køretøjets hovedenergikilder, og som er kombineret med mindst ét system, der muliggør:

a) låsning af styreapparatet eller

b) låsning af transmissionen eller

c) låsning af gearskifteforbindelsen eller

d) låsning af bremserne.

Hvis der er tale om et system, der låser bremserne, må deaktivering af anordningen ikke medføre en automatisk deaktivering af bremserne i modstrid med førerens intentioner

2.6. »styreapparat«: styretøjets betjeningsindretning, ratsøjlen og dens beklædningsdele, ratstammen, styreudvekslingen samt alle andre dele, som direkte har indvirkning på tyverisikringsanordningens effektivitet

2.7. »kombination«: en særligt udviklet og konstrueret variationsmulighed i låsesystemet, der er udformet således, at den, når den aktiveres på korrekt måde, tillader låsesystemet at fungere

[1] Som defineret i den konsoliderede resolution om køretøjers konstruktion (R.E.3), dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6. https://unece.org/transport/standards/transport/vehicle-regulations-wp29/resolutions.

2.8. »nøgle«: enhver anordning, der er konstrueret og produceret således, at den giver mulighed for betjening af et låsesystem, som er konstrueret og produceret således, at det kun kan betjenes ved hjælp af denne nøgle

2.9. »rullende kode«: en elektronisk kode, som består af flere elementer, hvis sammensætning på tilfældig måde ændres, hver gang senderenheden har været i funktion.

3. Ansøgning om godkendelse

3.1. Ansøgning om godkendelse af en type køretøj eller en type komponent i henhold til dette regulativ skal indgives af fabrikanten.

3.2. Ansøgningen skal ledsages af et oplysningsskema udarbejdet i overensstemmelse med modellen i bilag 1, der giver en beskrivelse af de tekniske karakteristika for tyverisikringsanordningen og af monteringsmåden for hver køretøjsfabrikat og -type, som tyverisikringsanordningen er beregnet til montering i.

3.3. Køretøj(er)/komponent(er), som er repræsentative for de(n) ansøgte type(r), skal indleveres til den tekniske tjeneste, som forestår godkendelsesprøvningen.

4. Godkendelse

4.1. Hvis den type, der ansøges om godkendelse for i henhold til dette regulativ, opfylder kravene i regulativet, meddeles der godkendelse for den pågældende type.

4.2. Hver godkendt type tildeles et godkendelsesnummer. De første to cifre (i øjeblikket 00, svarende til regulativet i dets oprindelige form) angiver den serie ændringer, som omfatter den seneste væsentlige tekniske ændring af regulativet på tidspunktet for udstedelse af godkendelsen. Samme kontraherende part kan ikke tildele samme nummer til en anden type køretøj eller komponent, som er omhandlet i dette regulativ.

4.3. Meddelelse om godkendelse eller udvidelse af godkendelse af en type i henhold til dette regulativ skal gives de kontraherende parter i overenskomsten, der anvender dette regulativ, ved hjælp af en formular, der er i overensstemmelse med modellen i bilag 2 til dette regulativ.

4.4. Ethvert køretøj og enhver komponent, som er i overensstemmelse med en type, som er godkendt efter dette regulativ, skal på et let synligt og let tilgængeligt sted, der er angivet i godkendelsesattesten, være påført et internationalt godkendelsesmærke bestående af følgende:

4.4.1. en cirkel, som omslutter bogstavet »E« efterfulgt af kendingsnummeret på den stat, som har meddelt godkendelse ([2]), og

4.4.2. nummeret på dette regulativ fulgt af bogstavet »R«, en bindestreg og godkendelsesnummeret til højre for den cirkel der er beskrevet i punkt 4.4.1.

4.5. Hvis en type er i overensstemmelse med en type, som i henhold til et eller flere andre af de til overenskomsten vedføjede FN-regulativer er godkendt i samme stat, som har meddelt godkendelse efter dette regulativ, behøver det i punkt 4.4.1 foreskrevne symbol ikke gentages; i så fald skal numrene på det regulativ, efter hvilket der er udstedt godkendelse i den stat, som har meddelt godkendelse i medfør af dette regulativ, være angivet i lodrette kolonner til højre for det i punkt 4.4.1 foreskrevne symbol.

4.6. Godkendelsesmærket skal være let læseligt og må ikke kunne slettes.

4.7. For køretøjer skal godkendelsesmærket være påført i nærheden af eller på køretøjets fabrikationsplade.

4.8. I bilag 3 til dette regulativ gives eksempler på godkendelsesmærkets udformning.

5. Godkendelse af et køretøj af klasse M_1 og N_1 hvad angår tyverisikringsanordninger

5.1. Generelle specifikationer

5.1.1. Tyverisikringsanordningen skal være konstrueret således, at det er nødvendigt at sætte den ud af funktion:

([2]) Kendingsnumrene for de kontraherende parter i 1958-overenskomsten er angivet i bilag 3 til den konsoliderede resolution om køretøjers konstruktion (R.E.3), dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev. 6 — https://unece.org/transport/standards/transport/vehicle-regulations-wp29/resolutions.

5.1.1.1. for at starte motoren på sædvanlig måde og

5.1.1.2. for at føre eller styre køretøjet eller bringe det til at bevæge sig fremad ved egen kraft.

5.1.1.3. Kravet i punkt 5.1.1 kan opfyldes samtidig med eller inden de indgreb, der beskrives i punkt 5.1.1.1 og 5.1.1.2.

5.1.2. Kravene i punkt 5.1.1 skal kunne opfyldes ved brug af én enkelt nøgle.

5.1.3. Med undtagelse af det i punkt 5.2.1.5 nævnte tilfælde skal systemer, som aktiveres ved isætning af en nøgle i en lås, være udformet således, at de hindrer udtagning af nøglen, før den i punkt 5.1.1 omhandlede anordning er trådt i funktion eller indstillet til at fungere.

5.1.4. Den i punkt 5.1.1 omhandlede tyverisikringsanordning og de dele af køretøjet, den virker på, skal være udformet således, at anordningen ikke kan åbnes, gøres ineffektiv eller ødelægges hurtigt og upåfaldende, for eksempel ved brug af hjælpemidler, systemer eller værktøj, som er billige, lette at skjule og lette at anskaffe.

5.1.5. Tyverisikringsanordningen skal være monteret som originaludstyr (hvorved forstås, at den skal være monteret af fabrikanten inden første detailsalg af køretøjet). Den skal være monteret således, at den i låst position ikke kan demonteres uden brug af specialværktøj, selv efter fjernelse af huset, hvori den er fastgjort. Såfremt tyverisikringsanordningen kan gøres uvirksom ved fjernelse af visse skruer eller bolte, skal disse enten være umulige at fjerne eller dækket af anordningens dele, når denne er låst.

5.1.6. For mekaniske låsesystemer skal antallet af kombinationer være mindst 1 000 eller lig antallet af årligt fremstillede køretøjer, hvis dette er under 1 000. På køretøjer af ens type skal hyppigheden af hver anvendt kombination være i størrelsesordenen 1:1 000.

5.1.7. Elektriske og elektroniske låsesystemer, f.eks. systemer med fjernbetjening, skal have mindst 50 000 kombinationer og skal have rullende kode og/eller kræve en gennemsøgningstid på mindst 10 dage, f.eks. højst 5 000 kombinationer pr. 24 timer, for et minimum på 50 000 kombinationer.

5.1.8. Hvad angår tyverisikringsanordningens art finder punkt 5.1.6 eller 5.1.7 anvendelse.

5.1.9. Koden til nøgle og lås må ikke være synlig.

5.1.10. Låsen skal være konstrueret, fremstillet og monteret således, at låsecylinderen i låst position ikke med et drejningsmoment mindre end 2,45 Nm lader sig dreje med nogen anden nøgle end den til låsen hørende, og

5.1.10.1. for låsecylindre med stifttilholdere således at højst to tilholdere er identiske, virker i samme retning og er placeret ved siden af hinanden, og højst 60 % af tilholderne i samme lås er identiske

5.1.10.2. for låsecylindre med skivetilholdere således at højst to tilholdere er identiske, virker i samme retning og er placeret ved siden af hinanden, og højst 50 % af tilholderne i samme lås er identiske.

5.1.11. Tyverisikringsanordninger skal udelukke enhver risiko for utilsigtet spærring, når køretøjet er i fart, navnlig alle former for spærring, som kan medføre sikkerhedsrisiko.

5.1.11.1. Tyverisikringsanordninger må ikke kunne aktiveres, uden at man forinden bringer motorens betjeningsapparat i en position svarende til standsning af motoren og derefter foretager endnu et indgreb, som ikke er en uafbrudt fortsættelse af indgrebet til standsning af motoren, eller uden at man forinden bringer motorens betjeningsapparat i en position svarende til standsning af motoren, og køretøjet holder stille med parkeringsbremsen trukket an eller køretøjets fart ikke er over 4 km/h.

5.1.11.2. Tyverisikringsanordninger, som indstilles til at fungere ved udtagning af nøglen, må enten ikke kunne indstilles til at fungere, før nøglen er taget mindst 2 mm ud, eller skal være forsynet med en sikkerhedsanordning, der hindrer, at nøglen utilsigtet udtages helt eller delvis.

5.1.11.3. Punkt 5.1.10, 5.1.10.1 eller 5.1.10.2 og 5.1.11.2 finder kun anvendelse på anordninger, som omfatter mekaniske nøgler.

5.1.12. Udløsning af tyverisikringsanordningens låsning og/eller frastilling kan være servoassisteret. Anordningens funktionsstilling skal dog fastholdes med egnede midler, som ikke kræver servoassistance.

5.1.13. Køretøjets motor må ikke kunne startes på normal måde, før tyverisikringsanordningen er frastillet.

5.1.14. Tyverisikringsanordninger, der hindrer udløsning af køretøjets bremser, er kun tilladt, når bremsernes virksomme elementer fastholdes i bremsestilling af en rent mekanisk virkende anordning. I så fald finder forskrifterne i punkt 5.1.13 ikke anvendelse.

5.1.15. Når tyverisikringsanordningen er udstyret med en anordning til påkaldelse af førerens opmærksomhed, skal denne anordning træde i funktion, når brugeren åbner førerdøren, medmindre anordningen er stillet til at fungere og nøglen udtaget.

5.2. Særlige specifikationer

Ud over de generelle forskrifter i punkt 5.1 skal tyverisikringsanordningen opfylde nedenstående særlige betingelser.

5.2.1. Tyverisikringsanordninger virkende på styreapparatet

5.2.1.1. Sikringsanordninger virkende på styreapparatet skal blokere dette. Motoren må ikke kunne startes, før den normale styreevne er genetableret.

5.2.1.2. Tyverisikringsanordningen må ikke kunne hindres i at virke, når den er indstillet til at fungere.

5.2.1.3. Tyverisikringsanordningen skal fortsat overholde kravene i punkt 5.1.11, 5.2.1.1, 5.2.1.2 og 5.2.1.4 efter at have været underkastet 2 500 ganges låsning i hver retning under den i bilag 4, del 1, til dette regulativ beskrevne prøve for slitagebestandighed.

5.2.1.4. Når tyverisikringsanordningen er aktiveret, skal den kunne opfylde ét af følgende krav:

5.2.1.4.1. Anordningen skal kunne modstå påføring af et statisk drejningsmoment på 300 Nm omkring ratstammens akse i begge retninger, uden at styreapparatet derved påføres en beskadigelse, der kan true sikkerheden.

5.2.1.4.2. Anordningen skal være forsynet med en mekanisme, der giver efter eller glider, således at systemet kan tåle enten uafbrudt eller intermitterende påføring af et drejningsmoment på mindst 100 Nm. Låsesystemet skal kunne modstå denne påvirkning også efter udførelse af prøvningen i bilag 4, del 2, til dette regulativ.

5.2.1.4.3. Anordningen skal være forsynet med en mekanisme, der gør det muligt for rattet at dreje frit på den blokerede ratstamme. Blokeringsmekanismen skal være tilstrækkelig stærk til at modstå påføring af et statisk drejningsmoment på 200 Nm omkring ratstammens akse i begge retninger.

5.2.1.5. Tyverisikringsanordninger, der gør det muligt at udtage nøglen, mens denne er i en anden position end den, der bevirker inaktivering af styreapparatet, skal være udformet således, at nøglen ikke utilsigtet kan anbringes i denne position og udtages.

5.2.1.6. Hvis en af komponenterne svigter, således at de i punkt 5.2.1.4.1, 5.2.1.4.2 og 5.2.1.4.3 angivne krav til drejningsmomentpåvirkning ikke let kan opfyldes, men styresystemet dog forbliver blokeret, skal systemet anses for at opfylde kravene.

5.2.2. Tyverisikringsanordninger, der virker på transmissionen eller bremserne

5.2.2.1. Tyverisikringsanordninger virkende på transmissionen skal hindre drejning af køretøjets drivende hjul.

5.2.2.2. En tyverisikringsanordning, der virker på bremserne, skal bremse mindst ét hjul i hver ende af mindst én aksel.

5.2.2.3. Tyverisikringsanordningen må ikke kunne hindres i at virke, når den er indstillet til at fungere.

5.2.2.4. Transmissionen eller bremserne må ikke utilsigtet kunne blokeres, når nøglen er sat i tyverisikringsanordningens lås, selv om spærreanordningen for start af motoren er i brug eller indstillet til at fungere. Denne bestemmelse finder dog ikke anvendelse, når kravene i punkt 5.2.2 i dette regulativ er opfyldt af anordninger, der samtidigt har andre funktioner, og låsen under ovennævnte betingelser er nødvendig for en sådan yderligere funktion (f.eks. elektrisk parkeringsbremse).

5.2.2.5. Tyverisikringsanordningen skal være konstrueret og fremstillet således, at den forbliver fuldt funktionel ved en slitagegrad hidrørende fra 2 500 ganges låsning i hver retning. Hvis der er tale om en beskyttelsesanordning, der virker på bremserne, vedrører dette alle den pågældende anordnings mekaniske og elektriske dele.

5.2.2.6. Tyverisikringsanordninger, der gør det muligt at udtage nøglen, mens denne er i en anden position end den, der bevirker blokering af transmissionen eller bremserne, skal være således udformet, at nøglen ikke utilsigtet kan anbringes i denne position og udtages.

5.2.2.7. Hvis der anvendes en beskyttelsesanordning, der virker på transmissionen, skal den — uden at der derved opstår skader, der kan true sikkerheden — kunne modstå statisk belastning i begge retninger med et drejningsmoment, der er 50 % større end det maksimale drejningsmoment, som normalt kan påføres transmissionen. Størrelsen af det i denne prøve påførte drejningsmoment fastsættes på grundlag af det maksimale drejningsmoment, som kan overføres af kobling eller automatisk transmission, ikke på grundlag af motorens største drejningsmoment.

5.2.2.8. Hvis der er tale om et køretøj med en beskyttelsesanordning, der virker på bremserne, skal anordningen være i stand til holde køretøjet med last stationært på en hældning med 20 % stigning eller fald.

5.2.2.9. Hvis der er tale om et køretøj med en beskyttelsesanordning, der virker på bremserne, må kravene i dette regulativ ikke fortolkes som en fravigelse af kravene i FN-regulativ nr. 13 eller 13-H, heller ikke i tilfælde af svigt.

5.2.3. Tyverisikringsanordninger virkende på gearskiftets betjeningsapparat

5.2.3.1. Tyverisikringsanordninger virkende på gearskiftets betjeningsapparat skal kunne hindre ethvert gearskift.

5.2.3.2. På manuelle gearkasser skal gearskiftestangen kunne låses i bakgear; derudover er låsning i frigear tilladt.

5.2.3.3. På automatiske transmissioner med parkeringsstilling skal mekanismen kunne låses i denne position; derudover er låsning i frigear og/eller bakgear tilladt.

5.2.3.4. På automatiske transmissioner uden parkeringsstilling skal mekanismen kunne låses i følgende positioner: frigear og/eller bakgear.

5.2.3.5. Tyverisikringsanordningen skal være konstrueret og fremstillet således, at den forbliver fuldt funktionel ved en slitagegrad hidrørende fra 2 500 ganges låsning i hver retning.

5.3. Elektromekaniske og elektroniske tyverisikringsanordninger underkastes de i bilag 6 beskrevne prøvninger.

6. Ændring af type og udvidelse af godkendelse

6.1. Hvis der på en køretøjs- eller komponenttype foretages ændringer, skal ændringerne anmeldes til den typegodkendende myndighed, som har godkendt køretøjs- eller komponenttypen. Den pågældende typegodkendende myndighed kan da enten:

a) efter høring af fabrikanten beslutte, at der skal meddeles en ny typegodkendelse, eller

b) anvende proceduren i punkt 6.1.1 (revision), og, hvis relevant, proceduren i punkt 6.1.2 (udvidelse).

6.1.1. Revision

Når oplysningerne i informationsdokumenterne er ændret, og den typegodkendende myndighed mener, at de foretagne ændringer næppe vil have mærkbare ugunstige virkninger, og at betjeningspedalerne under alle omstændigheder stadig opfylder kravene, betegnes ændringen som en »revision«.

I sådanne tilfælde udsteder den typegodkendende myndighed de reviderede rettelsesblade til oplysningsskemaerne, idet hvert enkelt rettelsesblad mærkes tydeligt med ændringens art og datoen for den nye udstedelse. En samlet, ajourført version af oplysningsskemaerne ledsaget af en nøjagtig beskrivelse af ændringens art anses for at opfylde dette krav.

6.1.2. Ændringen betegnes som en »udvidelse«, hvis der ud over ændringen af de oplysninger, der er registreret i informationsdokumenterne,

a) kræves yderligere inspektioner eller prøvninger, eller

b) er foretaget ændringer i meddelelsesformularen (bortset fra bilagene), eller

c) anmodes om godkendelse af en senere ændringsserie efter dens ikrafttræden.

6.2. Godkendelse eller nægtelse af godkendelse skal sammen med detaljer om ændringen meddeles de kontraherende parter i overenskomsten, der anvender dette regulativ i henhold til fremgangsmåden beskrevet i punkt 4.3.

6.3. Den typegodkendende myndighed, som meddeler udvidelse af godkendelsen, påfører et fortløbende nummer på hver meddelelsesformular, som udfærdiges vedrørende en sådan udvidelse.

7. Procedurer i forbindelse med produktionens overensstemmelse

Procedurerne til sikring af produktionens overensstemmelse skal være i overensstemmelse med dem, der er fastlagt i overenskomstens fortegnelse 1 (E/ECE/TRANS/505/Rev.3), idet der gælder følgende krav:

7.1. Køretøjer/komponenter, som er godkendt efter dette regulativ, skal være produceret således, at de er i overensstemmelse med den godkendte type, idet de opfylder kravene i de(n) pågældende del(e) af dette regulativ.

7.2. For hver type køretøj eller komponent skal de prøvninger, som foreskrives i de(n) pågældende del(e) af dette regulativ, udføres stikprøvevis på statistisk kontrolleret grundlag i overensstemmelse med en af de rutinemæssige kvalitetssikringsprocedurer.

7.3. Den myndighed, der har meddelt godkendelse, kan til hver en tid efterprøve de metoder til overensstemmelsesprøvning, som anvendes på hvert produktionsanlæg. Den normale hyppighed af sådan efterprøvning er én gang hvert andet år.

8. Sanktioner i tilfælde af produktionens manglende overensstemmelse

8.1. Den godkendelse, som er meddelt for en type køretøj/komponent i henhold til dette regulativ, kan inddrages, hvis kravene i punkt 7 ikke er opfyldt.

8.2. Hvis en kontraherende part i overenskomsten, der anvender dette regulativ, inddrager en godkendelse, som den tidligere har meddelt, skal den straks underrette de øvrige kontraherende parter, der anvender dette regulativ, herom ved hjælp af en formular, som er i overensstemmelse med modellen i bilag 2.

9. Endeligt ophør af produktionen

9.1. Hvis indehaveren af godkendelsen fuldstændig indstiller produktionen af en type køretøj/komponent, som er godkendt i henhold til dette regulativ, skal han underrette den myndighed, som har meddelt godkendelsen, herom. Efter modtagelse af den pågældende meddelelse underretter myndigheden de øvrige kontraherende parter i overenskomsten, som anvender dette regulativ, herom ved hjælp af en formular, der er i overensstemmelse med modellen i bilag 2.

10. Navne og adresser på de tekniske tjenester, der er ansvarlige for udførelse af godkendelsesprøvning, og på de typegodkendende myndigheder

10.1. De kontraherende parter i overenskomsten, som anvender dette regulativ, meddeler De Forenede Nationers sekretariat navne og adresser på de tekniske tjenester, som er ansvarlige for udførelse af godkendelsesprøvninger, og på de typegodkendende myndigheder, som meddeler godkendelser, og hvortil meddelelser udstedt i andre lande om godkendelse eller udvidelse, nægtelse eller inddragelse af godkendelse skal sendes.

BILAG 1

Oplysningsskema

(Største format: A4 (210 mm × 297 mm))

I overensstemmelse med FN-regulativ nr. 161 om ensartede forskrifter for tyverisikring af motorkøretøjer og godkendelse af tyverisikringsanordninger (ved hjælp af et låsesystem)

1. Generelt

1.1. Fabrikat (fabrikantens handelsbetegnelse): .....

1.2. Type: .....

1.3. Typeidentifikationsmærke, hvis markeret på anordningen ([1]): .....

1.3.1. Mærkets anbringelsessted: .....

1.4. Køretøjets klasse ([2]): .....

1.5. Fabrikantens navn og adresse: .....

1.6. ECE-godkendelsesmærkets anbringelsessted: .....

1.7. Adresse(r) på samlefabrik(ker): .....

2. Køretøjets almindelige specifikationer

2.1. Fotografier og/eller tegninger af et repræsentativt køretøj: .....

2.2. Styring: venstre/højre ([3]) .....

3. Diverse

3.1. Tyverisikringsanordninger

3.1.1. Beskyttelsesanordning:

3.1.1.1. Detaljeret beskrivelse af køretøjstypen med hensyn til indretning og udformning af det betjeningsorgan eller den enhed, som beskyttelsesanordningen virker på: .....

3.1.1.2. Tegninger af beskyttelsesanordningen og dens montering i køretøjet: .....

3.1.1.3. Teknisk beskrivelse af anordningen: .....

3.1.1.4. Enkeltheder vedrørende de benyttede låsekombinationer: .....

([1]) Hvis typeidentifikationsmærkerne består af tegn, der ikke er relevante for beskrivelsen af de typer køretøjer, komponenter eller separate tekniske enheder, der er omfattet af dette oplysningsskema, skal disse tegn i følgedokumenterne markeres med symbolet »?« (f.eks. ABC??123??).

([2]) Som defineret i den konsoliderede resolution om køretøjers konstruktion (R.E.3), dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6.

([3]) Det ikke gældende overstreges.

BILAG 2

Meddelelse

(Største format: A4 (210 × 297 mm))



Udstedt af: Myndighedens navn:

.....

.....

.....

vedrørende (2): meddelelse af godkendelse

udvidelse af godkendelse

nægtelse af godkendelse

inddragelse af godkendelse

endeligt ophør af produktionen

for en køretøjstype, hvad angår dens tyverisikringsanordninger i henhold til FN-regulativ nr. 161.

Godkendelse nr.: ..... Udvidelse nr.: .....

Begrundelse for udvidelse:

AFDELING I

1. Generelt

1.1. Fabrikat (fabrikantens handelsbetegnelse): .....

1.2. Type: .....

1.3. Typeidentifikationsmærker, som er anført på køretøjet/komponenten/den separate tekniske enhed (2) (3): .....

1.3.1. Mærkets anbringelsessted: .....

1.4. Køretøjets klasse (4): .....

1.5. Fabrikantens navn og adresse: .....

1.6. ECE-godkendelsesmærkets anbringelsessted: .....

1.7. Adresse(r) på samlefabrik(ker): .....

AFSNIT II

1. Supplerende oplysninger (eventuelt): Se addendum

2. Teknisk tjeneste, som er ansvarlig for udførelse af prøvningerne: .....

(1) Kendingsnummer for det land, hvor godkendelsen er meddelt/udvidet/nægtet/inddraget (se godkendelsesforskrifter i regulativet).
(2) Det ikke gældende overstreges (i nogle tilfælde skal intet overstreges, f.eks. hvis flere muligheder er gældende).
(3) Hvis typeidentifikationsmærkerne består af tegn, der ikke er relevante for beskrivelsen af de typer køretøjer, komponenter eller separate tekniske enheder, der er omfattet af dette oplysningsskema, skal disse tegn i følgedokumenterne markeres med symbolet »?« (f.eks. ABC??123??).
(4) Som defineret i den konsoliderede resolution om køretøjers konstruktion (R.E.3), dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6.

3. Prøvningsrapportens dato: .....

4. Prøvningsrapportens nummer: .....

5. Eventuelle bemærkninger: Se addendum

6. Sted: .....

7. Dato: .....

8. Underskrift: .....

9. Indeks til den informationspakke, som er indgivet til den godkendende myndighed, og som kan fås ved henvendelse dertil, er vedlagt.

Addendum

til FN-typegodkendelsesattest nr. …

vedrørende typegodkendelse af et køretøj i henhold til FN-regulativ nr. 161

1. Yderligere oplysninger: .....

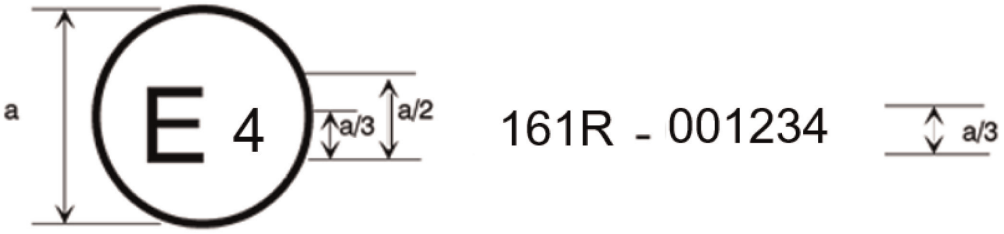
1.1. Kortfattet beskrivelse af tyverisikringsanordningen (-erne), dens (deres) montering og de dele af køretøjet, de(n) virker på: .....

2. Bemærkninger: .....

BILAG 3

Udformning af godkendelsesmærker

(se punkt 4.4 til 4.4.2 i dette regulativ)



a = 8 mm min.

Ovennævnte godkendelsesmærke, der er påmonteret et køretøj, viser, at den pågældende køretøjstype er godkendt i Nederlandene (E 4) i henhold til FN-regulativ nr. 161 med godkendelsesnummer 001234. De første to cifre (00) i godkendelsesnummeret angiver, at godkendelsen er meddelt i henhold til kravene i FN-regulativ nr. 161 i dettes oprindelige version.

BILAG 4

DEL 1

Fremgangsmåde ved prøvning for slitagebestandighed af tyverisikringsanordninger virkende på styreapparatet

1. Prøvningsudstyr

Prøvningsudstyret består af:

1.1. en opstilling, egnet til montering af prøveeksemplaret af styreapparatet, komplet med tyverisikringsanordning, som angivet i punkt 2.5 i dette regulativ

1.2. et middel, hvormed man kan aktivere og deaktivere tyverisikringsanordningen, og som omfatter brug af nøgle

1.3. en anordning, med hvilken ratsøjlen kan drejes i forhold til tyverisikringsanordningen.

2. Prøvningsmetode

2.1. Et eksemplar af styreapparatet, komplet med tyverisikringsanordning, fastgøres i den i punkt 1.1 nævnte opstilling.

2.2. En prøvningscyklus omfatter følgende operationer:

2.2.1. Udgangsstilling. Tyverisikringsanordningen frastilles, og ratsøjlen bringes i en position, som hindrer aktivering af tyverisikringsanordningen, medmindre denne er af en type, som kan låses i alle styreapparatets positioner.

2.2.2. Stillet til at aktiveres. Tyverisikringsanordningen føres fra deaktiveret til aktiveret stilling ved hjælp af nøglen.

2.2.3. ([1]) Aktiveret. Ratsøjlen drejes således, at den påføres et drejningsmoment på 40 Nm ± 2 Nm i det øjeblik, hvor tyverisikringsanordningen udløses.

2.2.4. Deaktiveret. Tyverisikringsanordningen deaktiveres med sædvanlige midler, idet det påførte drejningsmoment nedsættes til nul for at lette anordningens frakobling.

2.2.5. ([1]) Retur. Ratsøjlen drejes til en position, som ikke tillader udløsning af tyverisikringsanordningen.

2.2.6. Modsat rettet drejning. De i punkt 2.2.2, 2.2.3, 2.2.4 og 2.2.5 anførte operationer gentages, men ratsøjlen drejes i modsat retning.

2.2.7. Tidsrummet mellem at anordningen går i indgreb i to på hinanden følgende gange skal være mindst 10 sekunder.

2.3. Denne slitagecyklus gentages det i punkt 5.2.1.3 i dette regulativ foreskrevne antal gange.

DEL 2

Fremgangsmåde ved prøvning af tyverisikringsanordninger virkende på styreapparatet med anvendelse af en anordning til begrænsning af drejningsmomentet

1. Prøvningsudstyr

Prøvningsudstyret består af:

1.1. en fastspændingsanordning til at fastholde de pågældende dele af styreapparatet, eller, hvis prøvningen udføres på et komplet køretøj, et løftesystem, der er i stand til at løfte alle styrende hjul fri af gulvet, og

([1]) Hvis tyverisikringsanordningen tillader låsning i enhver af styreapparatets positioner, udelades de i punkt 2.2.3 og 2.2.5 beskrevne procedurer.

1.2. en eller flere anordninger, der er i stand til at påføre og måle det i punkt 2.3 foreskrevne drejningsmoment på styreapparatets betjeningsanordning. Drejningsmomentet skal måles med en nøjagtighed på 2 % eller mindre.

2. Beskrivelse af prøvningsprocedure

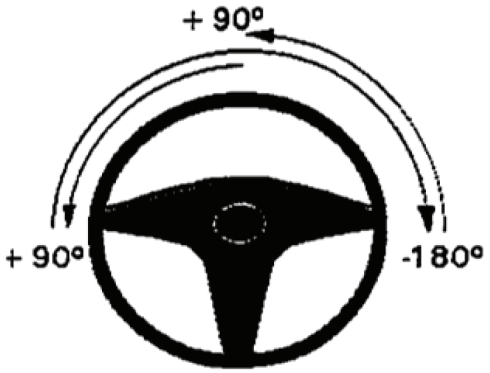
2.1. Udføres prøvningen på et komplet køretøj, skal alle køretøjets styrende hjul være løftet fri af gulvet.

2.2. Styreapparatets lås skal være aktiveret, således at styringen er låst.

2.3. Der skal påføres et drejningsmoment på styreapparatets betjeningsanordning, således at denne drejes.

2.4. Hver prøvningscyklus består af en 90° drejning af rattet, efterfulgt af 180° drejning i modsat retning, samt endnu en drejning på 90° i den oprindelige retning (jf. diagrammet);

1 cyklus = + 90°/– 180°/+ 90° med en tolerance på ± 10 %.



2.5. Varigheden af en cyklus er 20 s ± 2 s.

2.6. Der udføres fem prøvningscyklusser.

2.7. I hver prøvningscyklus skal det laveste målte drejningsmoment være større end det i punkt 5.2.1.4.2 i dette regulativ angivne.

BILAG 5

(reserveret)

BILAG 6

Driftsparametre og prøvningsbetingelser for tyverisikringsanordninger (ved hjælp af et låsesystem)

1. Driftsparametre

Nedenstående krav gælder ikke for:

a) komponenter, som er monteret og afprøvet som del af køretøjet, uanset om dette er forsynet med låsesystem (f.eks. lygter, alarmsystem, startspærre), eller

b) komponenter, der tidligere er prøvet som del af køretøjet, og for hvilke dokumentation er fremlagt.

Alle låsesystemets komponenter skal fungere uden svigt under følgende betingelser:

1.1. Klimatiske betingelser

Der fastlægges to kategorier, svarende til følgende temperaturintervaller:

a) – 40 °C til + 85 °C for dele til montering i passagerkabine eller bagagerum

b) – 40 °C til + 125 °C for dele til montering i motorrummet, medmindre andet er angivet.

1.2. Beskyttelse af systemet

Systemets dele skal være beskyttet i henhold til nedenstående angivelser, der henviser til IEC-publikation 60529:1989:

a) IP 40 for dele, der skal monteres i passagerkabinen

b) IP 42 for dele, der skal monteres i passagerkabinen på åbne køretøjer, køretøjer af cabriolet-type eller køretøjer med aftageligt tag, såfremt installationen er placeret, så den kræver bedre beskyttelse end IP 40

c) IP 54 for alle øvrige dele.

Låsesystemets fabrikant skal i monteringsanvisningen angive, hvilke indskrænkninger der måtte gælde for placeringen af nogen del af anlægget med hensyn til udsættelse for støv, vand og temperatur.

1.3. Vejrbestandighed

7 dage i henhold til IE-publikation 60068-2-30:1980.

1.4. Elektriske egenskaber

Nominel driftsspænding: 12 V

Driftsområde: fra 9 V til 15 V i det i punkt 1.1.1 angivne temperaturområde

Tilladt periode med overspænding ved 23 °C:

U = 18 V, højst 1 h

U = 24 V, højst 1 min.

2. Prøvningsbetingelser

Alle prøvninger skal udføres i rækkefølge på et enkelt låsesystem. Dog kan der efter prøvningsmyndighedens skøn benyttes andre prøveeksemplarer, hvis dette ikke anses for at påvirke resultaterne af de øvrige prøvninger.

2.1. Standardbetingelser for prøvning

Spænding U = (12 ± 0,2) V

Temperatur T = (23 ± 5) °C

3. Funktionsprøvning

Alle låsesystemets komponenter skal opfylde forskrifterne i punkt 3.2 til 3.9.

3.1 Efter udførelse af de nedenfor beskrevne prøver prøves låsesystemet under standardbetingelserne for prøvning fastlagt i punkt 2.1, således at det sikres, at det stadig fungerer normalt. Om nødvendigt kan der udskiftes elektriske sikringer før prøvningen.

Hvis nogen af de prøvninger, der kræves i disse punkter før funktionsprøvningerne, udføres i serier på et enkelt låsesystem, kan funktionsprøvningen gennemføres blot en enkelt gang efter afslutning af de valgte prøvninger, i stedet for at gennemføre de funktionsprøvninger, der kræves i punkterne efter hver af de valgte prøvninger. Køretøjsfabrikanter og -leverandører skal kun garantere tilfredsstillende resultater for ikke-akkumulerede procedurer.

3.2. Bestandighed mod temperatur- og spændingsændringer

Overensstemmelse med de i punkt 3.1 angivne specifikationer kontrolleres også under følgende betingelser:

3.2.1. Prøvningstemperatur T (– 40 ± 2) °C

Prøvningsspænding U = (9 ± 0,2) V

Opbevaringstid 4 timer

3.2.2. For dele til montering i passagerkabine eller bagagerum:

Prøvningstemperatur T = (+ 85 ± 2) °C

Prøvningsspænding U = (15 ± 0,2) V

Opbevaringstid 4 timer

3.2.3. For dele til montering i motorrummet, medmindre andet er angivet:

Prøvningstemperatur T = (+ 15 ± 2) °C

Prøvningsspænding U = (15 ± 0,2) V

Opbevaringstid 4 timer

3.2.4. Låsesystemet udsættes i både tilkoblet og frakoblet tilstand for en overspænding på 18 V ± 0,2 V i 1 time.

3.2.5. Låsesystemet udsættes i både tilkoblet og frakoblet tilstand for en overspænding på 24 V ± 0,2 V i 1 minut.

3.3. Funktionssikkerhed efter udførelse af prøvning for tæthed mod fremmedlegemer og vand

Efter udførelse af prøvning for tæthed mod indtrængen af fremmedlegemer og vand i henhold til IEC-publikation 60529:1989 ved de i punkt 1.1.2 foreskrevne beskyttelsesgrader gentages funktionsprøvningen i punkt 3.1.

Efter aftale med den tekniske tjeneste kan der undtages for dette krav i følgende tilfælde:

a) Typegodkendelse af et låsesystem, som skal godkendes som en separat teknisk enhed

I dette tilfælde skal fabrikanten af låsesystemet:

i) i punkt 4.5 i oplysningsskemaet (bilag 1) angive, at kravet i dette punkt ikke fandt anvendelse på låsesystemet (i henhold til punkt 7 i dette regulativ), og

ii) i oplysningsskemaets punkt 4.1 angive en liste over køretøjer, som låsesystemet er beregnet til at blive monteret på, samt de relevante monteringsbetingelser i punkt 4.2.

b) Typegodkendelse af et køretøj for så vidt angår et låsesystem

I dette tilfælde skal køretøjsfabrikanten i oplysningsskemaets punkt 3.1. (bilag 1) angive, at kravet i dette punkt ikke gælder for låsesystemet som følge af arten af monteringsvilkårene, og køretøjsfabrikanten skal bevise dette ved at fremlægge relevante dokumenter.

c) Typegodkendelse af et køretøj for så vidt angår montering af et låsesystem, der er typegodkendt som separat teknisk enhed

I dette tilfælde skal køretøjsfabrikanten i oplysningsskemaets punkt 3.1 (bilag 1) angive, at kravet i dette punkt ikke gælder for montering af låsesystemet, hvis de relevante monteringsvilkår herfor er opfyldt.

Dette krav finder ikke anvendelse i tilfælde, hvor de oplysninger, der kræves i punkt 3.1 i bilag 1, allerede er afgivet med henblik på godkendelse af den separate tekniske enhed.

3.4. Funktionssikkerhed efter udførelse af prøvning for kondensvand

Efter udførelse af fugtbestandighedsprøven i henhold til IEC-publikation 60068-2-30:1980 gentages funktionsprøvningerne som foreskrevet i punkt 3.1.

3.5. Prøvning for sikring mod polvending

Låsesystemet og dets komponenter skal uden at blive beskadiget kunne udsættes for omvendt polaritet med en spænding på indtil 13 V i 2 min. Efter denne prøvning gentages funktionsprøvningerne i henhold til punkt 3.1, om nødvendigt efter udskiftning af sikringer.

3.6. Prøvning for kortslutningssikring

Alle låsesystemets elektriske forbindelser skal være sikret mod kortslutning til stel ved en spænding på højst 13 V og/eller skal være forsynet med sikring. Efter denne prøvning gentages funktionsprøvningerne i henhold til punkt 3.1, om nødvendigt efter udskiftning af sikringer.

3.7. Energiforbrug i tilkoblet tilstand

Energiforbruget i tilkoblet tilstand under de i punkt 2.1 angivne betingelser må ikke overstige 20 mA i gennemsnit for det samlede låsesystem, herunder statusindikator.

Efter aftale med den tekniske tjeneste kan der undtages for dette krav i følgende tilfælde:

a) Typegodkendelse af et låsesystem, som skal godkendes som en separat teknisk enhed

I dette tilfælde skal fabrikanten af låsesystemet:

i) i punkt 4.5 i oplysningsskemaet (bilag 1) angive, at kravet i dette punkt ikke fandt anvendelse på låsesystemet (i henhold til punkt 7 i dette regulativ), og

ii) i oplysningsskemaets punkt 4.1 angive en liste over køretøjer, som låsesystemet er beregnet til at blive monteret på, samt de relevante monteringsbetingelser i punkt 4.2.

b) Typegodkendelse af et køretøj for så vidt angår et låsesystem

I dette tilfælde skal køretøjsfabrikanten i oplysningsskemaets punkt 3.1. (bilag 1) angive, at kravet i dette punkt ikke gælder for låsesystemet som følge af arten af monteringsvilkårene, og køretøjsfabrikanten skal bevise dette ved at fremlægge relevante dokumenter.

c) Typegodkendelse af et køretøj for så vidt angår montering af et låsesystem, der er typegodkendt som separat teknisk enhed

I dette tilfælde skal køretøjsfabrikanten i oplysningsskemaets punkt 3.1 (bilag 1) angive, at kravet i dette punkt ikke gælder for montering af låsesystemet, hvis de relevante monteringsvilkår herfor er opfyldt.

Dette krav finder ikke anvendelse i tilfælde, hvor de oplysninger, der kræves i punkt 3.1 i bilag 1, allerede er afgivet med henblik på godkendelse af den separate tekniske enhed.

3.8. Funktionssikkerhed efter vibrationsprøvning

3.8.1. Til denne prøvning inddeles komponenterne i to grupper:

Gruppe 1: komponenter, der normalt er monteret på køretøjet.

Gruppe 2: komponenter beregnet til anbringelse på motoren.

3.8.2. Komponenterne/låsesystemet underkastes en sinusformet vibration med følgende specifikationer:

3.8.2.1. For gruppe 1

Frekvensen varieres fra 10 Hz til 500 Hz med maksimal amplitude ± 5 mm og maksimal acceleration 3 g (0-top).

3.8.2.2. For gruppe 2

Frekvensen varieres fra 20 Hz til 300 Hz med maksimal amplitude ± 2 mm og maksimal acceleration 15 g (0-top).

3.8.2.3. For både gruppe 1 og gruppe 2

Frekvensen varieres med 1 oktav/min.

der udføres 10 prøvningscyklusser, og prøvningen udføres i hver af de tre aksers retning.

Ved lave frekvenser påføres vibrationerne med konstant maksimal amplitude, ved høje frekvenser med konstant maksimal acceleration.

3.8.3. Under prøvningen skal låsesystemet være elektrisk tilsluttet, idet kablet understøttes fra en afstand af 200 mm.

3.8.4. Efter udførelse af vibrationsprøvningen gentages funktionsprøvningen som foreskrevet i punkt 3.1.

3.9. Elektromagnetisk kompatibilitet

Låsesystemet skal underkastes de i bilag 7 beskrevne prøver.

BILAG 7

Elektromagnetisk kompatibilitet

1. Immunitet over for ledningsbårne forstyrrelser

Prøvningerne skal udføres i henhold til de tekniske forskrifter og overgangsbestemmelserne i FN-regulativ nr. 10, ændringsserie 06, og i henhold til prøvningsmetoderne beskrevet i bilag 10 for elektriske/elektroniske enheder.

Låsesystemet prøves i frakoblet tilstand og i tilkoblet tilstand

2. Immunitet mod udstrålet højfrekvent støj

Prøvning af immuniteten af et låsesystem alarmsystem i et køretøj kan udføres i henhold til de tekniske forskrifter og overgangsbestemmelserne i FN-regulativ nr. 10, ændringsserie 06, og i henhold til prøvningsmetoderne beskrevet i bilag 6 for køretøjer eller bilag 9 for elektriske/elektroniske enheder.

Låsesystemet prøves med funktionsbetingelser og afvisningskriterier som defineret i tabel 1.

Tabel 1

Funktionsbetingelser og afvisningskriterier for låsesystemet

Prøvningstype	Funktionsbetingelser for låsesystemet	Afvisningskriterier
Køretøjsprøvning	Låsesystem i frakoblet tilstand Nøgle ON eller køretøj ved 50 km/h [1]	Uventet aktivering af låsesystem
	Låsesystem i tilkoblet tilstand Nøgle OFF	Uventet deaktivering af låsesystem
	Låsesystem i tilkoblet tilstand Køretøj i ladetilstand (hvis relevant)	Uventet deaktivering af låsesystem
Prøvning af elektrisk/elektronisk enhed	Låsesystem i frakoblet tilstand	Uventet aktivering af låsesystem
	Låsesystem i tilkoblet tilstand	Uventet deaktivering af låsesystem

[1] Denne prøvning kan være omfattet af FN-regulativ nr. 10, 50 km/h-tilstand

3. Elektrisk støj fra elektrostatiske udladninger

Immunitet mod elektriske forstyrrelser prøves i overensstemmelse med ISO 10605:2008/AMD 1:2014 ved anvendelse af prøvningskravene i tabel 2.

Prøvninger af elektrostatiske udladninger udføres enten på køretøjet eller på en elektrisk/elektronisk enhed.

Tabel 2

Niveauer for prøvning af elektrostatiske udladninger

Udladningstype	Udladningspunkter	Låsesystemets tilstand	Udladningsnet	Prøvningsniveau	Afvisningskriterier
Luftudladning	Punkter, der kun er lette at få adgang til fra køretøjets inderside	Låsesystem i frakoblet tilstand (hvis prøvningen udføres på køretøjet, skal køretøjet være i nøgle ON eller køretøj ved 50 km/h eller motor i tomgang)	330 pF, 2 kΩ	± 6 kV	Uventet aktivering af låsesystem
	Punkter, der kun er lette at berøre fra køretøjets inderside	Låsesystem i tilkoblet tilstand (hvis prøvningen udføres på køretøjet, skal køretøjet være låst og nøgle OFF)	150 pF, 2 kΩ	± 15 kV	Uventet deaktivering af låsesystemet uden reaktivering inden for 1 s efter hver udladning
Kontaktudladning	Punkter, der kun er lette at få adgang til fra køretøjets inderside	Låsesystem i frakoblet tilstand (hvis prøvningen udføres på køretøjet, skal køretøjet være i nøgle ON eller køretøj ved 50 km/h eller motor i tomgang)	330 pF, 2 kΩ	± 4 kV	Uventet aktivering af låsesystem
	Punkter, der kun er lette at berøre fra køretøjets inderside	Låsesystem i tilkoblet tilstand (hvis prøvningen udføres på køretøjet, skal køretøjet være låst og nøgle OFF)	150 pF, 2 kΩ	± 8 kV	Uventet deaktivering af låsesystemet uden reaktivering inden for 1 s efter hver udladning

Hver prøvning udføres med 3 udledninger med mindst 5 sekunder mellem hver udladning.

4. Udstrålede emissioner

Prøvningerne skal udføres i henhold til de tekniske forskrifter og overgangsbestemmelserne i FN-regulativ nr. 10, ændringsserie 04, og i henhold til prøvningsmetoderne beskrevet i bilag 4 og 5 for køretøjer eller bilag 7 og 8 for elektriske/elektroniske enheder.

Låsesystemet skal være aktiveret.