II

(Acte fără caracter legislativ)

ACTE ADOPTATE DE ORGANISME CREATE PRIN ACORDURI INTERNAȚIONALE

Numai textele originale CEE-ONU au efect juridic în temeiul dreptului public internațional. Situația și data intrării în vigoare ale acestui regulament trebuie verificate în cea mai recentă versiune a documentului de situație CEE-ONU TRANS/WP.29/343, disponibilă la adresa: https://unece.org/status-1958-agreement-and-annexed-regulations

Regulamentul ONU nr. 161 – Dispoziții uniforme referitoare la protecția autovehiculelor împotriva utilizării neautorizate și omologarea dispozitivului împotriva utilizării neautorizate (printr-un sistem de blocare) [2021/2274]

Data intrării în vigoare: 30 septembrie 2021

Prezentul document este strict un instrument de documentare. Textul autentic și obligatoriu din punct de vedere juridic este CEE/TRANS/WP.29/2021/48.

CUPRINS

Regulament

1. Domeniul de aplicare

2. Definiții

3. Cererea de omologare

4. Omologare

5. Omologarea unui vehicul din categoria M_1 și N_1 în ceea ce privește dispozitivele de protecție împotriva utilizării neautorizate

6. Modificarea tipului și extinderea omologării

7. Proceduri privind conformitatea producției

8. Sancțiuni în cazul nerespectării conformității producției

9. Încetarea definitivă a producției

10. Denumirile și adresele serviciilor tehnice responsabile cu efectuarea încercărilor de omologare, precum și ale autorităților de omologare de tip

Anexe

1 Fișă de informații

2 Comunicare

3 Dispuneri ale mărcilor de omologare

4 Partea 1 – Procedura de încercare de rezistență la uzură pentru dispozitivele de protecție împotriva utilizării neautorizate care acționează asupra mecanismului de direcție

4 Partea 2 – Procedura de încercare a dispozitivelor de protecție împotriva utilizării neautorizate care acționează asupra mecanismului de direcție utilizând un dispozitiv de limitare a cuplului

5 (rezervat)

6 Parametri de funcționare și condiții de încercare pentru dispozitivele de protecție împotriva utilizării neautorizate (prin intermediul unui sistem de blocare)

7 Compatibilitatea electromagnetică

1. Domeniul de aplicare

Prezentul regulament se aplică:

1.1. Omologarea unui vehicul din categoriile M_1 și N_1 [1] în ceea ce privește dispozitivele de protecție împotriva utilizării neautorizate.

1.2. Montarea dispozitivelor pe vehicule din alte categorii este opțională, dar orice astfel de dispozitiv montat trebuie să respecte toate dispozițiile aplicabile a prezentului regulament.

1.3. La cererea producătorului, părțile contractante pot acorda omologări în temeiul prezentului regulament vehiculelor din alte categorii și dispozitivelor destinate instalării pe astfel de vehicule.

1.4. Prezentul regulament nu se aplică frecvențelor de transmisie radio, indiferent dacă acestea sunt sau nu sunt legate de protecția vehiculelor împotriva utilizării neautorizate.

2. Definiții

2.1. „Componentă” înseamnă un dispozitiv care trebuie să corespundă cerințelor din prezentul regulament, care este destinat să constituie un element al unui vehicul și care poate fi omologat de tip în mod independent față de un vehicul în cazul în care regulamentul cuprinde dispoziții exprese în acest sens;

2.2. „Unitate tehnică separată” înseamnă un dispozitiv care corespunde cerințelor din prezentul regulament, care este destinat să constituie un element al unui vehicul și care poate fi omologat de tip în mod separat, dar numai în raport cu unul sau mai multe tipuri specificate de vehicule, în cazul în care regulamentul cuprinde dispoziții exprese în acest sens.

2.3. „Producător” înseamnă persoana sau organismul responsabil în fața autorității de omologare pentru toate aspectele procesului de omologare de tip și pentru garantarea conformității producției. Persoana sau organismul de mai sus nu trebuie neapărat să ia parte la toate etapele producției vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate care face obiectul procesului de omologare.

2.4. „Tip de vehicul” înseamnă o categorie de autovehicule care nu diferă în aspecte esențiale precum:

2.4.1. desemnarea tipului de către producător;

2.4.2. amenajarea și construcția componentei sau componentelor vehiculului asupra cărora acționează dispozitivul de protecție împotriva utilizării neautorizate;

2.4.3. tipul dispozitivului de protecție împotriva utilizării neautorizate.

2.5. „Dispozitiv de protecție împotriva utilizării neautorizate” înseamnă un sistem proiectat să împiedice punerea în funcțiune normală neautorizată a motorului sau a altei surse de energie motoare principale a vehiculului, în combinație cu cel puțin un sistem care permite:

(a) blocarea direcției; sau

(b) blocarea transmisiei; sau

(c) blocarea comenzii schimbătorului de viteză; sau

(d) blocarea frânelor.

În cazul sistemului care blochează frânele, dezactivarea dispozitivului nu trebuie să conducă în mod automat la deblocarea frânelor dacă acest fapt este contrar intențiilor conducătorului auto.

2.6. „Direcție” înseamnă comanda direcției, coloana de direcție și elementele sale accesorii de acoperire, arborele de direcție, caseta de direcție și toate celelalte componente care afectează în mod direct eficiența dispozitivului de protecție împotriva utilizării neautorizate.

2.7. „Combinație” înseamnă una dintre variantele special elaborate și construite ale unui sistem de blocare care, la activarea sa corespunzătoare, permite funcționarea sistemului de blocare.

[1] Astfel cum este definit în Rezoluția consolidată privind construcția vehiculelor (R.E.3), documentul ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, https://unece.org/transport/standards/transport/vehicle-regulations-wp29/resolutions

2.8. „Cheie” înseamnă orice dispozitiv proiectat și fabricat pentru a permite funcționarea unui sistem de blocare, care este proiectat și fabricat pentru a fi acționat doar prin acest dispozitiv.

2.9. „Cod aleatoriu” înseamnă un cod electronic alcătuit din mai multe elemente a căror combinație se schimbă în mod aleatoriu după fiecare utilizare a unității transmițătoare.

3. Cererea de omologare

3.1. În temeiul prezentului regulament, cererea de omologare pentru un tip de vehicul sau de componentă trebuie prezentată de producător.

3.2. Cererea respectivă trebuie să fie însoțită de fișa de informații, care este întocmită în conformitate cu modelul prezentat în anexa 1 și care conține o descriere a caracteristicilor tehnice ale dispozitivului de protecție împotriva utilizării neautorizate și a metodei (metodelor) de instalare pentru fiecare marcă și tip de vehicul pe care urmează să fie instalat dispozitivul de protecție.

3.3. Vehiculul (vehiculele)/componenta (componentele) reprezentativ(e) pentru tipul (tipurile) care urmează a fi omologat(e) este pus/sunt puse la dispoziția serviciului tehnic responsabil cu încercările de omologare.

4. Omologare

4.1. Dacă tipul pentru care se solicită omologarea, conform prezentului regulament, corespunde cerințelor din prezentul regulament, tipului respectiv i se acordă omologarea de tip.

4.2. Fiecărui tip omologat i se atribuie un număr de omologare. Primele două cifre ale acestuia (în prezent 00, corespunzătoare regulamentului în forma sa originală) indică seria de amendamente care conține modificările tehnice majore cele mai recente aduse regulamentului la momentul acordării omologării. Aceeași parte contractantă nu poate atribui același număr unui alt tip de vehicul sau de componentă astfel cum sunt definite în prezentul regulament.

4.3. Notificarea privind acordarea, extinderea sau refuzul omologării unui tip de vehicul în conformitate cu prezentul regulament se comunică părților contractante la acord care aplică prezentul regulament prin intermediul unei fișe care corespunde modelului indicat în anexa 2 la prezentul regulament.

4.4. Pe fiecare vehicul sau componentă conforme cu un anumit tip omologat în temeiul prezentului regulament se aplică în mod vizibil și într-un loc ușor accesibil, menționat în formularul de omologare, o marcă de omologare internațională constând în:

4.4.1. un cerc, în interiorul căruia se află litera „E” urmată de numărul distinctiv al țării care a acordat omologarea ([2]); și

4.4.2. numărul prezentului regulament, urmat de litera „R”, o liniuță și numărul de omologare la dreapta cercului prevăzut la punctul 4.4.1.

4.5. În cazul în care tipul este conform tipului omologat în temeiul unuia sau al mai multor regulamente anexate la acord, în țara care a acordat omologarea în conformitate cu prezentul regulament, simbolul specificat la punctul 4.4.1 nu trebuie repetat; într-un astfel de caz, regulamentele în temeiul cărora a fost emisă omologarea în țara care a acordat omologarea în temeiul prezentului regulament trebuie să fie înscrise în coloane verticale la dreapta simbolului precizat la punctul 4.4.1.

4.6. Marca de omologare trebuie să fie clar lizibilă și să nu poată fi ștearsă.

4.7. În cazul unui vehicul, marca de omologare se amplasează lângă plăcuța cu date a vehiculului fixată de producător sau pe aceasta.

4.8. Anexa 3 la prezentul regulament oferă exemple de dispunere a mărcilor de omologare.

5. Omologarea unui vehicul din categoriile M_1 și N_1 în ceea ce privește dispozitivele de protecție împotriva utilizării neautorizate

5.1. Specificații generale

5.1.1. Dispozitivul de protecție împotriva utilizării neautorizate este astfel proiectat încât să fie necesară dezactivarea acestuia pentru a permite:

([2]) Numerele distinctive ale părților contractante la Acordul din 1958 sunt reproduse în anexa 3 la Rezoluția consolidată privind construcția vehiculelor (R.E.3), documentul ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, https://unece.org/transport/standards/transport/vehicle-regulations-wp29/resolutions

5.1.1.1. pornirea motorului prin intermediul comenzii normale; și

5.1.1.2. dirijarea, conducerea sau înaintarea vehiculului prin mijloace proprii.

5.1.1.3. Cerința de la punctul 5.1.1 poate fi îndeplinită simultan cu acțiunile descrise la punctele 5.1.1.1 și 5.1.1.2 sau înainte de efectuarea acestor acțiuni.

5.1.2. Cerințele de la punctul 5.1.1 trebuie să fie îndeplinite prin utilizarea unei singure chei.

5.1.3. Cu excepția cazului prevăzut la punctul 5.2.1.5, un sistem operat cu o cheie inserată într-un sistem de blocare nu trebuie să permită scoaterea cheii înainte ca dispozitivul prevăzut la punctul 5.1.1 să intre în acțiune sau să fie armat.

5.1.4. Dispozitivul de protecție împotriva utilizării neautorizate prevăzut la punctul 5.1.1 de mai sus, precum și componentele vehiculului asupra cărora acționează, trebuie proiectate astfel încât să nu poată fi deschise rapid și fără să atragă atenția sau să fie dezactivate sau distruse prin, de exemplu, utilizarea unor instrumente, echipamente sau sisteme ieftine, ușor de ascuns, disponibile publicului larg.

5.1.5. Dispozitivul de protecție împotriva utilizării neautorizate este montat pe vehicul ca element original (respectiv, echipament instalat de producătorul vehiculului înainte de prima vânzare cu amănuntul). Dispozitivul trebuie montat astfel încât chiar după îndepărtarea carcasei sale să nu poată fi demontat, în stare blocată, altfel decât cu instrumente speciale. Dacă ar fi posibil să se scoată din funcțiune dispozitivul de protecție împotriva utilizării neautorizate prin îndepărtarea unor șuruburi, aceste șuruburi, cu excepția cazului în care sunt inamovibile, trebuie să fie acoperite de părți ale dispozitivului de protecție blocat.

5.1.6. Sistemele de blocare mecanice trebuie să furnizeze cel puțin 1 000 de combinații diferite sau un număr egal cu numărul total de vehicule fabricate anual dacă acesta este mai mic de 1 000. La vehiculele de același tip, frecvența de ocurență a fiecărei combinații trebuie să fie de aproximativ 1 la 1 000.

5.1.7. Sistemele de blocare electrice/electronice, de exemplu, telecomenzile, trebuie să aibă cel puțin 50 000 de combinații și să includă coduri aleatoare și/sau să aibă un timp minim de căutare de 10 zile, de exemplu, un maximum de 5 000 de combinații în 24 de ore pentru minimum 50 000 de variante.

5.1.8. În ceea ce privește natura dispozitivului de protecție împotriva utilizării neautorizate, se aplică prevederile de la punctele 5.1.6 sau 5.1.7.

5.1.9. Cheia și sistemul de blocare nu trebuie să fie codate în mod vizibil.

5.1.10. Sistemul de blocare trebuie să fie proiectat, fabricat și montat astfel încât rotirea cilindrului sistemului de blocare, atunci când este în poziția blocat, cu un cuplu mai mic de 2,45 Nm, să nu fie posibilă cu orice altă cheie decât cheia corespunzătoare și:

5.1.10.1. în cazul în care butucul este un cilindru cu știfturi, să nu aibă mai mult de două știfturi identice care operează în aceeași direcție, adiacente, și să nu aibă mai mult de 60 % dintre știfturi identice;

5.1.10.2. în cazul în care butucul este un cilindru cu plăcuțe, acesta nu trebuie să aibă mai mult de două plăcuțe identice care operează în aceeași direcție, adiacente, și mai mult de 50 % dintre plăcuțe identice.

5.1.11. Dispozitivele de protecție împotriva utilizării neautorizate trebuie să fie de așa natură încât să excludă orice risc de blocare accidentală în timpul funcționării motorului, în special în cazul unui blocaj de natură să compromită securitatea.

5.1.11.1. Nu trebuie să fie posibilă activarea dispozitivelor de protecție împotriva utilizării neautorizate fără a pune mai întâi comenzile motorului în poziția oprit, pentru a efectua apoi o acțiune care nu este o continuare a acțiunii de oprire a motorului, sau fără a pune mai întâi comenzile motorului în poziția oprit atunci când vehiculul staționează cu frâna trasă sau când viteza vehiculului nu este mai mare de 4 km/h.

5.1.11.2. În cazul dispozitivelor de protecție împotriva utilizării neautorizate, dacă acțiunea de retragere a cheii activează dispozitivul, este necesară fie o mișcare de cel puțin 2 mm înainte de activarea dispozitivului, fie încorporarea unui dispozitiv de siguranță pentru împiedicarea scoaterii accidentale sau a retragerii parțiale a cheii.

5.1.11.3. Punctele 5.1.10, 5.1.10.1 sau 5.1.10.2, precum și 5.1.11.2 se aplică exclusiv dispozitivelor care includ chei mecanice.

5.1.12. Servocomenzile pot fi utilizate numai pentru activarea acțiunii de blocare și/sau deblocare a dispozitivului pentru împiedicarea utilizării neautorizate. Dispozitivul trebuie menținut în poziția de funcționare prin orice mijloace adecvate care nu necesită o sursă de energie.

5.1.13. Nu trebuie să fie posibilă punerea în funcțiune normală a motorului vehiculului înainte de dezactivarea dispozitivului de protecție împotriva utilizării neautorizate.

5.1.14. Dispozitivele de protecție împotriva utilizării neautorizate prin prevenirea degajării frânelor vehiculului sunt permise doar în cazul în care elementele active ale sistemului de frânare sunt menținute în poziția de blocare doar printr-un dispozitiv mecanic. În acest caz, nu se aplică dispozițiile de la punctul 5.1.13.

5.1.15. Dacă dispozitivul de protecție împotriva utilizării neautorizate este echipat cu un dispozitiv de avertizare a conducătorului, acesta trebuie activat la deschiderea ușii conducătorului auto, cu excepția cazului în care dispozitivul a fost armat iar cheia a fost scoasă din dispozitivul de protecție împotriva utilizării neautorizate.

5.2. Specificații particulare

În plus față de specificațiile generale prevăzute la punctul 5.1, dispozitivul de protecție împotriva utilizării neautorizate trebuie să îndeplinească specificațiile particulare prevăzute mai jos:

5.2.1. Dispozitive de protecție împotriva utilizării neautorizate care acționează asupra direcției

5.2.1.1. Un dispozitiv de protecție împotriva utilizării neautorizate care acționează asupra direcției trebuie să blocheze direcția. Înainte de a putea porni motorul, trebuie restabilită funcționarea normală a direcției.

5.2.1.2. Când dispozitivul de protecție împotriva utilizării neautorizate este armat, nu trebuie să fie posibilă împiedicarea funcționării dispozitivului.

5.2.1.3. Dispozitivul de protecție împotriva utilizării neautorizate trebuie să continue să îndeplinească condițiile de la punctele 5.1.11, 5.2.1.1, 5.2.1.2 și 5.2.1.4 după ce a fost supus unui număr de 2 500 de cicluri de blocare în fiecare direcție în cadrul încercării de rezistență la uzură descrise în partea 1 din anexa 4 la prezentul regulament.

5.2.1.4. Dispozitivul de protecție împotriva utilizării neautorizate, în poziția „activat”, trebuie să îndeplinească unul dintre următoarele criterii:

5.2.1.4.1. să fie suficient de solid pentru a putea rezista, fără daune asupra mecanismului de direcție de natură să compromită siguranța, la aplicarea unui cuplu de 300 Nm pe axa fuzetei de direcție în ambele direcții, în condiții statice;

5.2.1.4.2. să includă un mecanism proiectat să cedeze sau să gliseze, astfel încât sistemul să reziste, în mod continuu sau intermitent, la aplicarea unui cuplu de cel puțin 100 Nm. Sistemul de blocare trebuie să reziste la aplicarea acestui cuplu inclusiv după efectuarea încercării specificate în partea 2 a anexei 4 la prezentul regulament;

5.2.1.4.3. să încorporeze un mecanism proiectat să permită volanului să se rotească liber pe fuzeta de direcție blocată. Mecanismul de blocare trebuie să fie suficient de puternic pentru a rezista la aplicarea unui cuplu de 200 Nm pe axa fuzetei de direcție în ambele direcții, în condiții statice.

5.2.1.5. Dacă dispozitivul de protecție împotriva utilizării neautorizate este de așa natură încât cheia să poată fi scoasă din dispozitiv în altă poziție decât poziția în care direcția nu este funcțională, el trebuie astfel proiectat încât manevra necesară pentru a atinge această poziție și a îndepărta cheia să nu poată fi efectuată în mod accidental.

5.2.1.6. Dacă o componentă nu permite aplicarea cu ușurință a condițiilor de cuplu specificate la punctele 5.2.1.4.1, 5.2.1.4.2 și 5.2.1.4.3, dar sistemul de direcție rămâne totuși blocat, sistemul îndeplinește cerințele.

5.2.2. Dispozitivele de protecție împotriva utilizării neautorizate care acționează asupra transmisiei sau asupra frânelor

5.2.2.1. Dispozitivele de protecție împotriva utilizării neautorizate care acționează asupra transmisiei împiedică rotirea roților motoare ale vehiculului.

5.2.2.2. Un dispozitiv de protecție împotriva utilizării neautorizate care acționează asupra frânelor blochează cel puțin o roată de pe cel puțin o parte a unei osii.

5.2.2.3. Când dispozitivul de protecție împotriva utilizării neautorizate este armat, nu trebuie să fie posibilă împiedicarea funcționării dispozitivului.

5.2.2.4. Nu trebuie să fie posibilă blocarea accidentală a transmisiei sau a frânelor atunci când cheia se află în sistemul de blocare al dispozitivului de protecție, chiar dacă dispozitivul care împiedică pornirea motorului este acționat sau armat. Această prevedere nu se aplică în cazul în care cerințele de la punctul 5.2.2 din prezentul regulament sunt îndeplinite cu ajutorul dispozitivelor utilizate în alt scop suplimentar, iar sistemul de blocare în condițiile de mai sus este necesar pentru funcția suplimentară menționată (de exemplu frâna electrică de parcare).

5.2.2.5. Dispozitivul de protecție împotriva utilizării neautorizate trebuie să fie astfel proiectat și fabricat încât să rămână complet funcțional chiar după un anumit grad de uzură produs de 2 500 de cicluri de blocare în fiecare direcție. În cazul unui dispozitiv de protecție care acționează asupra frânelor, este implicată fiecare subcomponentă mecanică sau electrică.

5.2.2.6. Dacă dispozitivul de protecție împotriva utilizării neautorizate este de așa natură încât cheia poate fi scoasă în altă poziție decât poziția în care transmisia sau frânele sunt blocate, acesta trebuie să fie astfel proiectat încât manevra necesară pentru a atinge această poziție și a scoate cheia să nu poată fi efectuată în mod accidental.

5.2.2.7. În cazul în care se utilizează un dispozitiv de protecție care acționează asupra transmisiei, acesta trebuie să fie suficient de solid pentru a putea rezista, fără defecțiuni de natură să compromită siguranța, la aplicarea unui cuplu cu 50 % mai mare decât cuplul maxim care poate fi aplicat în mod normal asupra transmisiei, în ambele direcții și în condiții statice. La determinarea nivelului acestui cuplu de încercare nu se ține cont de cuplul maxim al motorului, ci de cuplul maxim care poate fi transmis de ambreiaj sau de transmisia automată.

5.2.2.8. În cazul unui vehicul echipat cu dispozitive de protecție care acționează asupra frânelor, dispozitivul trebuie să permită imobilizarea vehiculului încărcat pe o pantă ascendentă sau descendentă de 20 %.

5.2.2.9. În cazul unui vehicul echipat cu dispozitive de protecție care acționează asupra frânelor, prevederile prezentului regulament nu trebuie interpretate ca o modificare a dispozițiilor din Regulamentul nr. 13 sau 13-H, chiar dacă este vorba de o defecțiune.

5.2.3. Dispozitive de protecție împotriva utilizării neautorizate care acționează asupra comenzii schimbătorului de viteză

5.2.3.1. Un dispozitiv de protecție împotriva utilizării neautorizate care acționează asupra comenzii schimbătorului de viteză trebuie să poată împiedica orice schimbare a treptei de viteză.

5.2.3.2. În cazul cutiilor de viteză manuale, trebuie să fie posibil să se blocheze levierul schimbătorului de viteză numai în marșarier; în plus, este permisă blocarea în punctul mort.

5.2.3.3. În cazul unor cutii de viteză automate prevăzute cu o poziție de staționare (poziție *park*) trebuie să fie posibilă blocarea mecanismului numai în poziția de staționare; în plus, este permisă blocarea în punctul mort și/sau marșarier.

5.2.3.4. În cazul cutiilor de viteză automate care nu sunt prevăzute cu o poziție de staționare (poziție *park*) trebuie să fie posibilă blocarea mecanismului numai în următoarele poziții: punct mort și/sau marșarier.

5.2.3.5. Dispozitivul de protecție împotriva utilizării neautorizate trebuie să fie astfel proiectat și fabricat încât să rămână complet funcțional chiar după un anumit grad de uzură produs de 2 500 de cicluri de blocare în fiecare direcție.

5.3. Dispozitivele electromecanice și electronice de protecție împotriva utilizării neautorizate trebuie supuse încercărilor descrise în anexa 6.

6. Modificarea tipului și extinderea omologării

6.1. Orice modificare a tipului de vehicul sau de componentă trebuie notificată autorității de omologare de tip care a omologat tipul de vehicul sau de componentă. Apoi, autoritatea de omologare de tip poate:

(a) să decidă, cu consultarea producătorului, acordarea unei noi omologări de tip; sau

(b) să aplice procedura prevăzută la punctul 6.1.1 (revizuire) și, dacă este cazul, procedura prevăzută la punctul 6.1.2 (extindere) de mai jos.

6.1.1. Revizuire

În cazul în care datele înregistrate în fișa de informații s-au schimbat, iar autoritatea de omologare consideră că este puțin probabil ca modificările efectuate să aibă efecte adverse semnificative și că, în orice caz, comenzile acționate prin pedală respectă în continuare cerințele, modificarea este considerată „revizuire".

Într-un astfel de caz, autoritatea de omologare emite paginile revizuite în consecință din fișele de informații, marcând fiecare pagină revizuită pentru a indica în mod clar natura modificării și data noii emiteri. Această cerință se consideră a fi îndeplinită și de o versiune consolidată și actualizată a fișelor de informații, însoțită de o descriere detaliată a modificării.

6.1.2. Modificarea este considerată „extindere" în cazul în care, pe lângă modificarea datelor din fișa de informații,

(a) sunt necesare noi inspecții sau încercări; sau

(b) au fost schimbate una sau mai multe informații din fișa de informații (cu excepția informațiilor din documentele anexate la fișa în cauză); sau

(c) s-a solicitat omologarea unei serii ulterioare de amendamente după intrarea sa în vigoare.

6.2. Confirmarea sau refuzul omologării, cu precizarea modificării, se comunică prin procedura specificată la punctul 4.3 de mai sus părților contractante la acord care aplică prezentul regulament.

6.3. Autoritatea de omologare de tip care emite extinderea omologării atribuie un număr de serie fiecărei fișe de comunicare întocmite pentru o astfel de extindere.

7. Proceduri privind conformitatea producției

Procedurile de conformitate a producției trebuie să respecte specificațiile stabilite în apendicele 1 la acord (E/ECE/TRANS/505/Rev.3), cu respectarea următoarelor cerințe:

7.1. vehiculele/componentele care fac obiectul prezentului regulament trebuie să fie fabricate astfel încât să fie conforme cu tipul omologat prin îndeplinirea cerințelor părții (părților) relevante a (ale) prezentului regulament;

7.2. în cazul fiecărui tip de vehicul sau componentă, încercările prevăzute în partea (părțile) relevantă (relevante) a (ale) prezentului regulament se efectuează pe o bază statistică și pe o bază aleatorie, în conformitate cu una dintre procedurile reglementate de asigurare a calității;

7.3. autoritatea care a acordat omologarea poate verifica oricând metodele de control al conformității aplicate în fiecare unitate de producție. Frecvența normală a acestor verificări este de o dată la doi ani.

8. Sancțiuni în cazul nerespectării conformității producției

8.1. Omologarea acordată cu privire la tipul de vehicul/componentă în temeiul prezentului regulament poate fi retrasă în cazul în care condițiile stabilite la punctul 7 de mai sus nu sunt respectate.

8.2. În cazul în care o parte contractantă la acord care aplică prezentul regulament retrage o omologare acordată anterior, aceasta comunică de îndată acest lucru celorlalte părți contractante care aplică prezentul regulament printr-o fișă de comunicare conformă cu modelul din anexa 2.

9. Încetarea definitivă a producției

9.1. Dacă titularul omologării încetează complet producția unui tip de vehicul/componentă omologat(ă) în conformitate cu prezentul regulament, acesta informează autoritatea care a acordat omologarea. După primirea comunicării relevante, autoritatea respectivă trebuie să informeze părțile contractante la acord care aplică prezentul regulament prin intermediul unei fișe de comunicare conforme cu modelul prezentat în anexa 2.

10. Denumirile și adresele serviciilor tehnice responsabile cu efectuarea încercărilor de omologare, precum și ale autorităților de omologare de tip

10.1. Părțile contractante la acord care aplică prezentul regulament comunică Secretariatului Organizației Națiunilor Unite denumirile și adresele serviciilor tehnice responsabile cu efectuarea încercărilor de omologare și ale autorităților de omologare de tip care acordă omologarea și cărora trebuie să le fie trimise formularele care certifică omologarea, extinderea, refuzul sau retragerea omologării emise în alte țări.

ANEXA 1

Fișă de informații

[Format maxim: A4 (210 mm × 297 mm)]

În conformitate cu Regulamentul ONU nr. 161 privind dispozițiile uniforme referitoare la protecția autovehiculelor împotriva utilizării neautorizate și omologarea dispozitivului împotriva utilizării neautorizate (printr-un sistem de blocare)

1. Considerații generale

1.1. Marca (denumirea comercială a producătorului): .....

1.2. Tip: .....

1.3. Mijloace de identificare a tipului, dacă sunt marcate pe vehicul ([1]): .....

1.3.1. Amplasarea marcajului: .....

1.4. Categoria de vehicul ([2]): .....

1.5. Denumirea și adresa producătorului: .....

1.6. Amplasarea mărcii de omologare CEE: .....

1.7. Adresa (adresele) fabricii (fabricilor) de asamblare: .....

2. Caracteristici constructive generale ale vehiculului

2.1. Fotografii și/sau schițe ale unui vehicul reprezentativ: .....

2.2. Poziția volanului: stânga/dreapta ([3]) .....

3. Diverse

3.1. Dispozitive de protecție împotriva utilizării neautorizate a vehiculului

3.1.1. Dispozitiv de protecție:

3.1.1.1. O descriere detaliată a tipului de vehicul din punctul de vedere al dispunerii și al construcției comenzii sau unității pe care acționează dispozitivul de protecție: .....

3.1.1.2. Desene ale dispozitivului de protecție și ale sistemului de montare al acestuia: .....

3.1.1.3. O descriere tehnică a dispozitivului: .....

3.1.1.4. Detalii privind combinațiile de blocare utilizate: .....

([1]) Dacă mijloacele de identificare a tipului conțin litere sau cifre nerelevante pentru descrierea tipurilor de vehicule, componente sau unități tehnice separate incluse în prezentul document, acestea trebuie specificate în documentație prin simbolul: „?” (de exemplu, ABC??123??).

([2]) Astfel cum este definit în Rezoluția consolidată privind construcția vehiculelor (R.E.3), documentul ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6.

([3]) A se tăia mențiunea necorespunzătoare.

ANEXA 2

Comunicare

[Format maxim: A4 (210 mm × 297 mm)]



emisă de către: denumirea serviciului administrativ:

.....

.....

.....

privind (2): acordarea omologării

extinderea omologării

refuzul omologării

retragerea omologării

încetarea definitivă a producției

unui tip de vehicul în ceea ce privește dispozitivele sale de protecție împotriva utilizării neautorizate, în baza Regulamentului nr. 161.

Nr. omologării ..... Nr. extinderii .....

Motivul extinderii:

SECȚIUNEA I

1. Considerații generale

1.1. Marca (denumirea comercială a producătorului): .....

1.2. Tip: .....

1.3. Modul de identificare a tipului, dacă acesta este marcat pe vehicul/componentă/unitatea tehnică separată (2) (3): ...

1.3.1. Amplasarea marcajului: .....

1.4. Categoria de vehicul (4): .....

1.5. Numele și adresa producătorului: .....

1.6. Amplasarea mărcii de omologare CEE: .....

1.7. Adresa (adresele) fabricii (fabricilor) de asamblare: .....

SECȚIUNEA II

1. Informații suplimentare (dacă este cazul): a se vedea apendicele

2. Serviciul tehnic responsabil pentru efectuarea încercărilor: .....

(1) Numărul distinctiv al țării care a acordat/extins/refuzat/retras omologarea (a se vedea dispozițiile de omologare din prezentul regulament).

(2) A se tăia mențiunile necorespunzătoare (există cazuri în care nu trebuie să se taie nicio mențiune, atunci când există mai multe variante posibile).

(3) Dacă mijloacele de identificare a tipului conțin litere sau cifre nerelevante pentru descrierea tipurilor de vehicule, componente sau unități tehnice separate incluse în prezentul document, acestea trebuie specificate în documentație prin simbolul: „?” (de exemplu, ABC??123??).

(4) Astfel cum este definit în Rezoluția consolidată privind construcția vehiculelor (R.E.3), documentul ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6.

3. Data raportului de încercare: .....

4. Numărul raportului de încercare: .....

5. Observații (dacă este cazul): a se vedea addendumul

6. Locul: .....

7. Data: .....

8. Semnătura: .....

9. Se anexează cuprinsul dosarului de omologare depus la autoritatea de omologare, care poate fi obținut la cerere.

Addendum

la certificatul de omologare ONU de tip nr. …

privind omologarea de tip a unui vehicul în temeiul Regulamentului ONU nr. 161

1. Informații suplimentare: .....

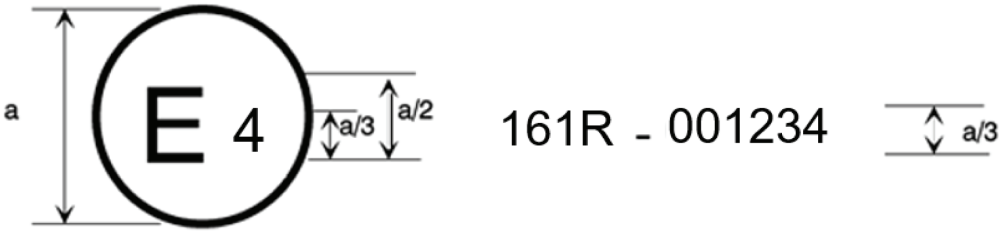
1.1. Scurtă descriere a dispozitivului (dispozitivelor) de protecție împotriva utilizării neautorizate și a componentelor vehiculului asupra cărora acționează acesta (acestea): .....

2. Observații: .....

ANEXA 3

Dispuneri ale mărcilor de omologare

(a se vedea punctele 4.4-4.4.2 din prezentul regulament)



a = min. 8 mm

Marca de omologare de mai sus aplicată pe un vehicul arată că tipul respectiv a fost omologat în Țările de Jos (E 4), în temeiul Regulamentului ONU nr. 161, cu numărul de omologare 001234. Primele două cifre (00) ale numărului de omologare indică faptul că omologarea a fost acordată în conformitate cu dispozițiile Regulamentului ONU nr. 161 în versiunea sa originală.

ANEXA 4

PARTEA 1

Procedură de încercare de rezistență la uzură pentru dispozitivele de protecție împotriva utilizării neautorizate care acționează asupra direcției

1. Echipamente de încercare

Echipamentul de încercare cuprinde:

1.1. o armătură adecvată pentru montarea eșantionului de mecanism de direcție echipat cu dispozitivul de protecție împotriva utilizării neautorizate, în sensul punctului 2.5 din prezentul regulament;

1.2. un mijloc de activare și dezactivare a dispozitivului de protecție împotriva utilizării neautorizate care necesită utilizarea cheii;

1.3. un mijloc de rotire a arborelui de direcție în raport cu dispozitivul de protecție împotriva utilizării neautorizate.

2. Metoda de încercare

2.1. Un eșantion complet al mecanismului de direcție, împreună cu dispozitivul de protecție împotriva utilizării neautorizate, este atașat la armătura prevăzută la punctul 1.1 de mai sus.

2.2. Un ciclu de încercare cuprinde următoarele operațiuni:

2.2.1. Poziția de pornire. Dispozitivul de protecție împotriva utilizării neautorizate trebuie dezactivat, iar arborele de direcție trebuie rotit într-o poziție care împiedică declanșarea dispozitivului de protecție împotriva utilizării neautorizate, cu excepția cazului în care tipul dispozitivului permite blocarea în orice poziție a direcției.

2.2.2. Activarea dispozitivului. Dispozitivul de protecție împotriva utilizării neautorizate este plasat din modul dezactivat în modul activat, utilizând cheia.

2.2.3. ([1]) Activat. Fuzeta de direcție trebuie rotită astfel încât cuplul aplicat acesteia în momentul declanșării dispozitivului de protecție împotriva utilizării neautorizate să fie de 40 Nm ± 2 Nm.

2.2.4. Dezactivat. Dispozitivul de protecție împotriva utilizării neautorizate trebuie dezactivat prin mijloace normale, cuplul fiind redus la zero pentru a ușura dezangajarea.

2.2.5. ([1]) Poziția de retur. Fuzeta de direcție trebuie rotită într-o poziție care împiedică declanșarea dispozitivului de protecție împotriva utilizării neautorizate.

2.2.6. Rotirea în sens opus Se repetă procedurile descrise la punctele 2.2.2, 2.2.3, 2.2.4 și 2.2.5, însă în sensul invers de rotire a fuzetei de direcție.

2.2.7. Intervalul de timp între două declanșări succesive ale dispozitivului trebuie să fie de cel puțin 10 secunde.

2.3. Ciclul de uzură se repetă de numărul de ori specificat la punctul 5.2.1.3 din prezentul regulament.

PARTEA 2

Procedura de încercare a dispozitivelor de protecție împotriva utilizării neautorizate care acționează asupra direcției utilizând un dispozitiv de limitare a cuplului

1. Echipamente de încercare

Echipamentul de încercare cuprinde:

1.1. o instalație adecvată pentru susținerea părților relevante ale unui sistem de direcție sau, dacă încercarea este efectuată pe un vehicul complet, un sistem de ridicare cu cricuri capabil să ridice toate roțile directoare de pe sol; și

([1]) Dacă dispozitivul de protecție împotriva utilizării neautorizate permite blocarea direcției în orice poziție, nu trebuie efectuate operațiunile descrise la punctele 2.2.3 și 2.2.5.

1.2. unul sau mai multe dispozitive capabile să producă și să măsoare un cuplu aplicat comenzii direcției astfel cum este prevăzut la punctul 2.3. Precizia de măsurare trebuie să fie mai mică sau egală cu 2 %.

2. Descrierea procedurii de încercare

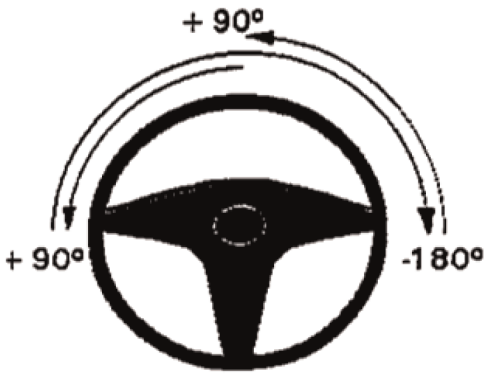
2.1. Dacă încercarea se desfășoară pe un vehicul complet, aceasta trebuie efectuată cu toate roțile vehiculului ridicate de pe sol.

2.2. Se activează blocarea direcției astfel încât direcția să rămână blocată.

2.3. Se aplică un cuplu comenzii direcției astfel încât aceasta să se rotească.

2.4. Ciclul de încercare include o rotație a comenzii direcției de 90°, urmată de o rotație în direcția opusă de 180°, apoi de o nouă rotație de 90° în direcția inițială (a se vedea figura).

1 ciclu = + 90°/– 180°/+ 90° cu o toleranță de ± 10 %.



2.5. Durata unui ciclu este egală cu 20 s ± 2 s.

2.6. Se efectuează cinci cicluri de încercare.

2.7. În cursul fiecărui ciclu de încercare, valoarea minimă înregistrată a cuplului trebuie să fie mai mare decât cea menționată la punctul 5.2.1.4.2 din prezentul regulament.

ANEXA 5

(rezervat)

ANEXA 6

Parametri de funcționare și condiții de încercare pentru dispozitivele de protecție împotriva utilizării neautorizate (prin intermediul unui sistem de blocare)

1. Parametri de funcționare

Cerințele de mai jos nu se aplică:

(a) acelor componente care sunt montate și încercate ca parte a vehiculului, indiferent dacă este montat sau nu un SAV/SA (de exemplu, lămpi); sau

(b) acelor componente care au fost supuse încercării anterior ca parte a vehiculului și în cazul cărora au fost furnizate documente justificative.

Toate componentele SAV trebuie să funcționeze fără defecțiuni, în următoarele condiții.

1.1. Condiții climatice

Sunt definite două categorii de temperatură ambiantă, după cum urmează:

(a) între – 40 °C și + 85 °C pentru componentele care urmează a fi montate în habitaclu sau în compartimentul de bagaje;

(b) între – 40 °C și + 125 °C pentru componentele care urmează a fi montate în compartimentul motorului, dacă nu se specifică altfel.

1.2. Gradul de protecție al instalației

Trebuie prevăzute următoarele grade de protecție în conformitate cu publicația 60529-1989 a CEI:

(a) IP 40 pentru componentele care urmează a fi montate în habitaclu;

(b) IP 42 pentru componentele ce urmează a fi montate în habitaclul roadsterelor/decapotabilelor și automobilelor cu panouri de trapă dacă amplasarea instalației necesită un grad de protecție mai mare decât IP 40;

(c) IP 54 pentru toate celelalte componente.

Producătorul SAV specifică în instrucțiunile de instalare orice restricții privind amplasarea oricărei părți a instalației în ceea ce privește praful, apa și temperatura.

1.3. Rezistența la intemperii

Șapte zile în conformitate cu IEC 60068-2-30:1980.

1.4. Caracteristici electrice

Tensiune de alimentare nominală: 12 V

Intervalul de tensiuni de funcționare: de la 9 V la 15 V în intervalul de temperaturi de la punctul 1.1.1.

Toleranță de timp pentru supratensiuni la 23 °C:

U = 18 V, maximum 1 oră

U = 24 V, maximum 1 minut

2. Condiții de încercare

Toate încercările trebuie efectuate consecutiv pe un singur dispozitiv de imobilizare. Totuși, autoritatea responsabilă cu încercarea poate decide să utilizeze alte eșantioane dacă autoritatea consideră că acest fapt nu afectează rezultatele celorlalte încercări.

2.1. Condiții normale de încercare

Tensiune U = (12 ± 0,2) V

Temperatură T = (23 ± 5) °C

3. Încercarea de funcționare

Toate componentele sistemului de blocare trebuie să fie conforme cu dispozițiile de la punctele 3.2-3.9.

3.1 La încheierea tuturor încercărilor specificate mai jos, trebuie verificată funcționarea normală a sistemului de blocare în condițiile normale de încercare precizate la punctul 2.1. Dacă este cazul, siguranțele pot fi înlocuite înainte de încercare.

Dacă unele dintre încercările prevăzute la fiecare dintre aceste puncte înainte de încercările de funcționare sunt efectuate în serie pe un singur sistem de blocare, încercarea de funcționare poate fi efectuată doar o dată, după finalizarea încercărilor selecționate, în loc de a efectua încercările de funcționare prevăzute la aceste puncte după fiecare din încercările selecționate. Producătorii și distribuitorii de vehicule trebuie să garanteze obținerea unor rezultate satisfăcătoare numai în cazul procedurilor neacumulate.

3.2. Rezistența la schimbări de temperatură și tensiune

Conformitatea cu specificațiile definite la punctul 3.1 trebuie, de asemenea, verificată în următoarele condiții:

3.2.1. Temperatura de încercare T (– 40 ± 2) °C

Tensiunea de încercare Tensiune U = (9 ± 0,2) V

Durata de stocare 4 ore

3.2.2. Pentru componentele care urmează a fi montate în habitaclu sau în compartimentul de bagaje:

Temperatura de încercare T = (+ 85 ± 2) °C

Tensiunea de încercare Tensiune U = (15 ± 0,2) V

Durata de stocare 4 ore

3.2.3. Pentru componentele care urmează a fi montate în compartimentul motorului, cu excepția cazului în care se specifică altfel:

Temperatura de încercare T = (+ 125 ± 2) °C

Tensiunea de încercare Tensiune U = (15 ± 0,2) V

Durata de stocare 4 ore

3.2.4. Sistemul de blocare, atât în starea activat, cât și în cea dezactivat, trebuie conectat timp de o oră la o supratensiune de (18 ± 0,2) V.

3.2.5. Sistemul de blocare, atât în starea activat, cât și în starea dezactivat, trebuie conectat timp de un minut la o supratensiune de (24 ± 0,2) V.

3.3. Securitatea funcționării după o încercare de etanșeitate la corpuri străine și la apă

După încercarea de etanșeitate la corpuri străine și la apă în conformitate cu publicația IEC 60529:1989, pentru gradele de protecție prevăzute la punctul 1.1.2, trebuie repetate încercările de funcționare în conformitate cu punctul 3.1.

Cu acordul serviciului tehnic, această cerință nu trebuie neapărat aplicată în următoarele situații:

(a) Omologarea unui tip de SAV care urmează a fi omologat ca unitate tehnică separată

În acest caz, producătorul sistemului de blocare:

(i) precizează, la punctul 4.5. din fișa de informații (anexa 1), că cerința de la respectivul punct nu a fost aplicată sistemului de blocare (în conformitate cu punctul 7. din prezentul regulament); și

(ii) precizează la punctul 4.1 din fișa de informații lista vehiculelor pe care se intenționează montarea SAV și, respectiv, la punctul 4.2 condițiile de instalare.

(b) Omologarea de tip a unui vehicul în ceea ce privește sistemul de blocare

În acest caz, producătorul vehiculului precizează la punctul 3.1. din fișa de informații (anexa 1) că cerința prevăzută la prezentul punct nu trebuie respectată de sistemul de blocare din cauza naturii condițiilor de instalare, iar producătorul vehiculului trebuie să demonstreze acest lucru prin prezentarea unor documente aferente.

(c) Omologarea de tip a unui vehicul în ceea ce privește instalarea unui sistem de blocare omologat de tip ca unitate tehnică separată

În acest caz, producătorul precizează la punctul 3.1 din fișa de informații (anexa 1) că cerința prevăzută la prezentul punct nu trebuie respectată la instalarea sistemului de blocare în cazul în care sunt îndeplinite condițiile relevante de instalare.

Această cerință nu se aplică în cazurile în care informațiile prevăzute la punctul 3.1 din anexa 1 au fost deja transmise în scopul omologării unității tehnice separate.

3.4. Securitatea funcționării după încercarea de rezistență la apa de condensare

După o încercare de rezistență la umiditate care urmează a fi efectuată în conformitate cu publicația IEC 60068-2-30:1980, se repetă încercările de funcționare în conformitate cu punctul 3.1.

3.5. Încercarea privind protecția la inversarea polarității

Sistemul de blocare și componentele acestuia nu trebuie distruse de o inversare a polarității de până la 13 V, timp de 2 minute. După această încercare, se repetă încercările de funcționare în conformitate cu punctul 3.1, schimbând siguranțele dacă este necesar.

3.6. Încercarea privind protecția la scurtcircuit

Toate conexiunile electrice ale sistemului de blocare trebuie să fie protejate împotriva scurtcircuitelor prin împământare, până la maximum 13 V și/sau să fie protejate cu siguranțe. După această încercare, se repetă încercările de funcționare în conformitate cu punctul 3.1, schimbând siguranțele dacă este necesar.

3.7. Consumul de energie în starea „activat”

Consumul de energie în starea activat, în condițiile date de la punctul 2.1, nu trebuie să depășească 20 mA în medie pentru întregul sistem de blocare, inclusiv indicatorul de stare.

Cu acordul serviciului tehnic, această cerință nu trebuie neapărat aplicată în următoarele situații:

(a) Omologarea unui tip de sistem de blocare care urmează a fi omologat ca unitate tehnică separată

În acest caz, producătorul sistemului de blocare:

(i) precizează, la punctul 4.5 din fișa de informații (anexa 1), că cerința de la respectivul punct nu a fost aplicată sistemului de blocare (în conformitate cu punctul 7 din prezentul regulament); și

(ii) precizează la punctul 4.1 din fișa de informații lista vehiculelor pe care se intenționează montarea SAV și, respectiv, la punctul 4.2 condițiile de instalare.

(b) Omologarea de tip a unui vehicul în ceea ce privește sistemul de blocare

În acest caz, producătorul vehiculului precizează la punctul 3.1 din fișa de informații (anexa 1) că cerința prevăzută la prezentul punct nu trebuie respectată de sistemul de blocare din cauza naturii condițiilor de instalare, iar producătorul vehiculului trebuie să demonstreze acest lucru prin prezentarea unor documente aferente.

(c) Omologarea de tip a unui vehicul în ceea ce privește instalarea unui sistem de blocare omologat de tip ca unitate tehnică separată

În acest caz, producătorul precizează la punctul 3.1 din fișa de informații (anexa 1) că cerința prevăzută la prezentul punct nu trebuie respectată la instalarea sistemului de blocare în cazul în care sunt îndeplinite condițiile relevante de instalare.

Această cerință nu se aplică în cazurile în care informațiile prevăzute la punctul 3.1 din anexa 1 au fost deja transmise în scopul omologării unității tehnice separate.

3.8. Securitatea funcționării după încercarea de rezistență la vibrații

3.8.1. Pentru această încercare, componentele sunt subîmpărțite în două tipuri:

Tip 1: componente montate în mod normal pe vehicul;

Tip 2: componente destinate montării pe motor.

3.8.2. Componentele/sistemul de blocare trebuie supuse unui regim de vibrații sinusoidale, cu următoarele caracteristici:

3.8.2.1. Pentru tipul 1

Frecvența trebuie să fie variabilă, fiind cuprinsă în intervalul 10 Hz-500 Hz, cu o amplitudine maximă de ± 5 mm și o accelerație maximă de 3 g (valoare de vârf 0);

3.8.2.2. Pentru tipul 2

Frecvența trebuie să fie variabilă, fiind cuprinsă în intervalul 20 Hz-300 Hz, cu o amplitudine maximă de ± 2 mm și o accelerație maximă de 15 g (valoare de vârf 0);

3.8.2.3. Pentru ambele tipuri, 1 și 2

Variația de frecvență este de 1 octavă/minut.

Numărul de cicluri este 10, încercarea este efectuată de-a lungul fiecăreia dintre cele 3 axe.

Vibrațiile sunt aplicate la frecvențe scăzute, la o amplitudine constantă maximă și la o accelerație constantă maximă la frecvențe ridicate.

3.8.3. În cursul încercării, sistemul de blocare trebuie conectat electric, iar cablul trebuie fixat la distanța de 200 mm față de sistemul de blocare.

3.8.4. După încercarea de rezistență la vibrații se repetă încercările de funcționare în conformitate cu punctul 3.1.

3.9. Compatibilitatea electromagnetică

Sistemul de blocare trebuie supus încercărilor descrise în anexa 7.

ANEXA 7

Compatibilitatea electromagnetică

1. Imunitatea împotriva perturbațiilor conduse de-a lungul liniilor de alimentare.

Încercările se efectuează în conformitate cu cerințele tehnice și dispozițiile tranzitorii ale Regulamentului ONU nr. 10, seria 06 de amendamente și în conformitate cu metodele de încercare descrise în anexa 10 pentru un subansamblu electric/electronic (SAE).

Sistemul de blocare trebuie supus încercării în starea dezactivat și în starea activat.

2. Imunitatea împotriva perturbațiilor radiate de înaltă frecvență

Verificarea imunității unui sistem de blocare instalat pe un vehicul poate fi efectuată în conformitate cu cerințele tehnice și dispozițiile provizorii din seria 06 de amendamente la Regulamentul nr. 10 și cu metodele de încercare descrise în anexa 6 în cazul vehiculelor sau în anexa 9 în cazul unui subansamblu (SAE). electric/electronic.

Sistemul de blocare trebuie supus încercării în condițiile de funcționare și criteriile de defectare definite în tabelul 1.

Tabelul 1

Condiții de funcționare și criterii de defectare a sistemului de blocare

Tipul încercării	Condiții de funcționare a sistemului de blocare	Criterii de respingere
Încercarea vehiculului	Sistem de blocare în starea dezactivat Cheia în poziția PORNIT sau vehiculul la viteza de 50 km/h ([1])	Activarea neprevăzută a sistemului de blocare
	Sistem de blocare în starea activat Cheia în poziția OPRIT	Activarea neprevăzută a sistemului de blocare
	Sistem de blocare în starea activat Vehicul în modul de încărcare (dacă este cazul)	Activarea neprevăzută a sistemului de blocare
Încercarea SAE	Sistem de blocare în starea dezactivat	Activarea neprevăzută a sistemului de blocare
	Sistem de blocare în starea activat	Activarea neprevăzută a sistemului de blocare

([1]) Această încercare poate fi inclusă în modul prevăzut de Regulamentul ONU nr. 10 în modul de rulare a vehiculului la 50 km/h.

3. Interferența electrică generată de descărcări electrostatice

Imunitatea la perturbații electrice se verifică în conformitate cu ISO 10605:2008/AMD 1:2014 utilizând nivelurile de severitate ale încercării din tabelul 2.

Încercările ESD trebuie efectuate fie la nivel de vehicul, fie la nivel de subansamblu electric/electronic (SAE).

Tabelul 2

Niveluri ale încercărilor ESD

Tip de descărcare	Puncte de descărcare	Starea sistemului de blocare	Rețeaua de descărcare	Nivelul încercării	Criterii de respingere
Evacuarea aerului	Puncte care pot fi accesate cu ușurință numai din interiorul vehiculului	Sistem de blocare în starea dezactivat (dacă încercarea este efectuată pe vehicul, atunci vehiculul trebuie să aibă cheia în poziția PORNIT sau să ruleze la viteza de 50 km/h sau să aibă motorul în regim de ralanti)	330 pF, 2 kΩ	± 6 kV	Activarea neprevăzută a sistemului de blocare
	Puncte care pot fi atinse cu ușurință numai din exteriorul vehiculului	Sistem de blocare în starea activat (dacă încercarea este efectuată pe vehicul, vehiculul trebuie să fie blocat, iar cheia trebuie să fie în poziția OPRIT)	150 pF, 2 kΩ	± 15 kV	Dezactivarea neprevăzută a sistemului de blocare fără reactivare, în decurs de 1 s, după fiecare descărcare
Descărcare prin contact	Puncte care pot fi accesate cu ușurință numai din interiorul vehiculului	Sistem de blocare în starea dezactivat (dacă încercarea este efectuată pe vehicul, atunci vehiculul trebuie să aibă cheia în poziția PORNIT sau să ruleze la viteza de 50 km/h sau să aibă motorul în regim de ralanti)	330 pF, 2 kΩ	± 4 kV	Activarea neprevăzută a sistemului de blocare
	Puncte care pot fi atinse cu ușurință numai din exteriorul vehiculului	Sistem de blocare în starea activat (dacă încercarea este efectuată pe vehicul, vehiculul trebuie să fie blocat, iar cheia trebuie să fie în poziția OPRIT)	150 pF, 2 kΩ	± 8 kV	Dezactivarea neprevăzută a sistemului de blocare fără reactivare, în decurs de 1 s, după fiecare descărcare

Fiecare încercare trebuie efectuată cu 3 descărcări, cu un interval minim de 5 s între fiecare evacuare.

4. Emisiile radiate

Încercările trebuie efectuate în conformitate cu cerințele tehnice și dispozițiile tranzitorii ale Regulamentului ONU nr. 10, seria 04 de amendamente și în conformitate cu metodele de încercare descrise în anexele 4 și 5 pentru vehicule sau în anexele 7 și 8 pentru un subansamblu electric/electronic (SAE).

Sistemul de blocare trebuie să fie în starea activat.