

II

(Nelegislativní akty)

AKTY PŘIJATÉ INSTITUCEMI ZŘÍZENÝMI MEZINÁRODNÍ DOHODOU

Pouze původní texty EHK OSN mají podle mezinárodního veřejného práva právní účinek. Je zapotřebí ověřit si status a datum vstupu tohoto předpisu v platnost v nejnovější verzi dokumentu EHK OSN o statusu TRANS/WP.29/343, který je k dispozici na internetové adrese:

<https://unece.org/status-1958-agreement-and-annexed-regulations>

Předpis Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK OSN) č. 161 – Jednotná ustanovení pro ochranu motorových vozidel proti neoprávněnému použití a schvalování zařízení proti neoprávněnému použití (prostřednictvím blokovacího systému) [2021/2274]

Datum vstupu v platnost: 30. září 2021

Tento dokument slouží výhradně jako dokumentační nástroj. Rozhodné a právně závazné znění je: ECE/TRANS/WP.29/2021/48.

OBSAH

Předpis

1. Oblast působnosti
2. Definice
3. Žádost o schválení
4. Schválení
5. Schválení vozidla kategorie M₁ a N₁, pokud jde o jeho zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití
6. Změna typu a rozšíření schválení
7. Postupy pro zajištění shodnosti výroby
8. Postihy za neshodnost výroby
9. Definitivní ukončení výroby
10. Názvy a adresy technických zkušeben odpovědných za provádění schvalovacích zkoušek a názvy a adresy schvalovacích orgánů

Přílohy

- 1 Informační dokument
- 2 Sdělení
- 3 Uspořádání značek schválení
- 4 Část 1 – Postup zkoušky odolnosti proti opotřebení zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití působících na řízení
- 4 Část 2 – Postup zkoušky zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití působících na řízení s využitím omezovače krouticího momentu
- 5 (Vyhrazeno)
- 6 Provozní parametry a zkušební podmínky pro zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití (prostřednictvím blokovacího systému)
- 7 Elektromagnetická kompatibilita

1. Oblast působnosti
Tento předpis se vztahuje na tyto záležitosti:
 - 1.1. Schválení vozidla kategorie M₁ a N₁ (¹), pokud jde o jeho zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití.
 - 1.2. Montáž zařízení do vozidel jiných kategorií je nepovinná, avšak každé namontované zařízení musí splňovat všechna příslušná ustanovení tohoto předpisu.
 - 1.3. Na žádost výrobce mohou smluvní strany udělovat schválení podle tohoto předpisu pro vozidla jiných kategorií a pro zařízení určená k montáži do takových vozidel.
 - 1.4. Tento předpis se nevztahuje na radiové frekvence, bez ohledu na to, zda souvisí s ochranou vozidla proti neoprávněnému použití, či nikoliv.
2. Definice
 - 2.1. „Konstrukční částí“ se rozumí zařízení podléhající požadavkům tohoto předpisu, jež má být částí vozidla a pro něž lze získat schválení typu nezávisle na vozidle, pokud to tento předpis výslovně stanoví.
 - 2.2. „Samostatným technickým celkem“ se rozumí zařízení podléhající požadavkům tohoto předpisu, jež má být částí vozidla a pro něž lze získat schválení typu samostatně, ale pouze ve vztahu k jednomu nebo více specifikovaným typům vozidla, pokud to tento předpis výslovně stanoví.
 - 2.3. „Výrobce“ se rozumí osoba nebo subjekt odpovídající schvalovacímu orgánu za všechny aspekty postupu schvalování typu a za zajištění shodnosti výroby. Není podstatné, aby tato osoba nebo organizace byla přímo zapojena do všech fází výroby vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku, které jsou předmětem postupu schválení.
 - 2.4. „Typem vozidla“ se rozumí kategorie motorových vozidel, která se neliší v takových základních ohledech, jako jsou:
 - 2.4.1. označení typu výrobcem,
 - 2.4.2. uspořádání a konstrukce konstrukční části (konstrukčních částí) vozidla, na kterou (na které) zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití působí,
 - 2.4.3. typ zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití.
 - 2.5. „Zařízením k ochraně proti neoprávněnému použití“ se rozumí blokovací systém, jehož účelem je zabránit neoprávněnému běžnému spuštění motoru nebo jiného zdroje hlavní hnací síly vozidla, v kombinaci s nejméně jedním systémem, který:
 - a) blokuje řízení nebo
 - b) blokuje převodové ústrojí nebo
 - c) blokuje řazení rychlostí nebo
 - d) blokuje brzdy.V případě systému, který blokuje brzdy, nesmí deaktivace zařízení automaticky uvolnit brzdy, jestliže to není záměrem řidiče.
 - 2.6. „Řízením“ se rozumí volant, sloupek řízení a kryt jeho příslušenství, hřídel volantu, převodovka řízení a všechny ostatní konstrukční části, které přímo ovlivňují účinnost zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití.
 - 2.7. „Kombinací“ se rozumí jedna z variant blokovacího systému zvláště navržených a vyrobených pro daný účel, která při správném nastavení umožňuje uvést tento blokovací systém do činnosti.

(¹) Podle definice v Úplném usnesení o konstrukci vozidel (R.E.3), dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6. <https://unece.org/transport/standards/transport/vehicle-regulations-wp29/resolutions>.

- 2.8. „Klíčem“ se rozumí jakékoli zařízení konstruované a vyrobené k ovládání blokovacího systému, který je konstruován a vyroben tak, aby mohl být ovládán pouze tímto zařízením.
- 2.9. „Proměnlivým kódem“ se rozumí elektronický kód skládající se z několika prvků, jejichž kombinace se náhodně mění po každém uvedení přenosové jednotky v činnost.
3. Žádost o schválení
- 3.1. Žádost o schválení typu vozidla nebo konstrukční části podle tohoto předpisu předkládá výrobce.
- 3.2. K žádosti se přiloží informační dokument vyhotovený podle vzoru v příloze 1 a obsahující popis technických vlastností zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití a způsobu (způsobů) instalace pro každou značku a typ vozidla, do nichž má být ochranné zařízení instalováno.
- 3.3. Technické zkušební odpovědné za provádění schvalovacích zkoušek se předá vozidlo (vozidla)/konstrukční část (části) představující typ (typ), který má být schválen.
4. Schválení
- 4.1. Schválení typu se udělí, pokud typ předaný ke schválení podle tohoto předpisu splňuje požadavky tohoto předpisu.
- 4.2. Každému schválenému typu se přidělí číslo schválení typu. Jeho první dvě číslice (v současnosti 00, což odpovídá předpisu v jeho původním znění) udávají sérii změn začleňující poslední závažné technické změny předpisu v době vydání schválení. Tatáž smluvní strana nesmí přidělit stejné číslo jinému typu vozidla nebo konstrukční části definovaným v tomto předpisu.
- 4.3. Oznámení o schválení nebo o rozšíření schválení typu podle tohoto předpisu se zašle smluvním stranám Dohody, které tento předpis používají, na formuláři podle vzoru uvedeného v příloze 2 tohoto předpisu.
- 4.4. Na každém vozidle nebo konstrukční části, které jsou shodné s typem schváleným podle tohoto předpisu, se zřetelně a na snadno přístupném místě uvedeném ve formuláři schválení vyznačí mezinárodní značka schválení typu, která se skládá z:
- 4.4.1. písmene „E“ v kružnici, za nímž následuje rozlišovací číslo země, která schválení udělila ⁽²⁾, a
- 4.4.2. čísla tohoto předpisu, za nímž následuje písmeno „R“, pomlčka a číslo schválení vpravo od kružnice předepsané v bodě 4.4.1.
- 4.5. Je-li typ shodný s typem schváleným podle jednoho nebo více dalších předpisů připojených k dohodě v zemi, která udělila schválení podle tohoto předpisu, není třeba symbol předepsaný v bodě 4.4.1 opakovat; v takovém případě se předpis, podle něhož bylo uděleno schválení v zemi, která udělila schválení podle tohoto předpisu, uvede ve svislých sloupcích vpravo od symbolu předepsaného v bodě 4.4.1.
- 4.6. Značka schválení musí být jasně čitelná a nesmazatelná.
- 4.7. V případě vozidla se značka schválení umístí v blízkosti štítku nebo přímo na štítek s údaji o vozidle, kterým vozidlo opatřil výrobce.
- 4.8. Příklady uspořádání značek schválení jsou uvedeny v příloze 3 tohoto předpisu.
5. Schválení vozidla kategorie M₁ a N₁, pokud jde o jeho zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití
- 5.1. Obecné specifikace
- 5.1.1. Zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití musí být konstruováno tak, aby bylo nezbytné vyřadit je z činnosti, má-li být umožněno:

⁽²⁾ Rozlišovací čísla smluvních stran Dohody z roku 1958 jsou uvedena v příloze 3 Úplného usnesení o konstrukci vozidel (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. spuštění motoru obvyklým ovládacím zařízením a
- 5.1.1.2. řízení nebo pohyb vozidla dopředu jeho vlastním pohonem,
- 5.1.1.3. požadavek bodu 5.1.1 může být splněn současně s úkony popsány v bodech 5.1.1.1 a 5.1.1.2, nebo před nimi.
- 5.1.2. Požadavky bodu 5.1.1 musí být splněny za použití jediného klíče.
- 5.1.3. S výjimkou případu uvedeného v bodě 5.2.1.5 nesmí systém ovládaný klíčem zasunutým do zámku umožnit vytažení klíče, dokud nebylo zařízení popsané v bodě 5.1.1 uvedeno do činnosti nebo nastaveno k činnosti.
- 5.1.4. Zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití podle bodu 5.1.1 a konstrukční části vozidla, na něž působí, musí být konstruovány tak, aby nemohly být rychle a nenápadně vypnuty, vyřazeny z činnosti nebo zničeny, například použitím levných nástrojů, zařízení nebo přístrojů, které lze snadno ukryt a které jsou snadno dostupné široké veřejnosti.
- 5.1.5. Zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití musí být do vozidla montováno jako součást původního vybavení (tj. jako zařízení instalované výrobcem vozidla před prvním maloobchodním prodejem). Musí být namontováno tak, aby je bylo možno v zablokovaném stavu i po sejmutí jeho krytu rozmontovat pouze speciálními nástroji. Je-li možné vyřadit zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití z činnosti odstraněním šroubů, musí být tyto šrouby, nejde-li o neodnímatelné šrouby, zakryty díly zablokovaného zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití.
- 5.1.6. Mechanické blokovací systémy musí poskytovat nejméně 1 000 různých kombinací klíče nebo počet rovnající se celkovému počtu ročně vyráběných vozidel, jestliže je menší než 1 000. U vozidel jednoho typu se každá kombinace může vyskytnout zhruba jedenkrát v 1 000 případech.
- 5.1.7. Elektrické nebo elektronické blokovací systémy, například dálkové ovládání, musí mít nejméně 50 000 variant, jakož i proměnlivé kódy a/nebo minimální dobu prohledání deset dnů, například nejvýše 5 000 variant za 24 hodin pro minimální počet 50 000 variant.
- 5.1.8. V závislosti na druhu zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití se použije bod 5.1.6 nebo 5.1.7.
- 5.1.9. Kódování klíče a zámku nesmí být viditelné.
- 5.1.10. Zámek musí být konstruován, vyroben a montován tak, aby otáčení vložkou zámku, je-li v uzamčené poloze, točivým momentem menším než 2,45 Nm nebylo možné ničím jiným než příslušným klíčem, a zároveň tak, aby:
- 5.1.10.1. u vložek zámků s kolíčkovými západkami nebyly vedle sebe umístěny více než dvě shodné západky působící týmž směrem a v zámku se nevyskytovalo více než 60 % shodných západek,
- 5.1.10.2. u vložek zámků s kotoučovými západkami nebyly vedle sebe umístěny více než dvě shodné západky působící týmž směrem a v zámku se nevyskytovalo více než 50 % shodných západek.
- 5.1.11. Zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití musí být provedena tak, aby bylo vyloučeno jakékoli riziko náhodné provozní poruchy za chodu motoru, zejména v případě blokace, která by mohla ohrozit bezpečnost.
- 5.1.11.1. Zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití vozidla nesmí být možné aktivovat, aniž byly nejprve vypnuty ovladače motoru a pak následoval úkon, který není spojeným pokračováním postupu zastavování motoru, nebo aniž byly nejprve vypnuty ovladače motoru, jestliže vozidlo stojí se zabrzděnou parkovací brzdou, nebo pokud rychlost vozidla nepřekračuje 4 km/h.
- 5.1.11.2. U zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití, která se aktivují vytažením klíče, buď musí být před uvedením zařízení v činnost nutné vysunutí klíče nejméně o 2 mm, nebo musí být dotyčné zařízení vybaveno pojistným zařízením, které chrání před náhodným vypadnutím nebo částečným vytažením klíče.
- 5.1.11.3. Body 5.1.10, 5.1.10.1 nebo 5.1.10.2 a 5.1.11.2 se použijí jen pro zařízení, která používají mechanické klíče.

- 5.1.12. Použití doplňkového zdroje energie je přípustné pouze k aktivaci zablokování a/nebo odblokování zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití. Zařízení musí být udržováno v pracovní poloze jakýmkoli vhodným prostředkem, který nevyžaduje přívod energie.
- 5.1.13. Motor vozidla nesmí být možné spustit běžnými prostředky, dokud nebylo zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití vyřazeno z činnosti.
- 5.1.14. Zařízení, která brání neoprávněnému použití vozidla tím, že zabraňují uvolnění brzd, jsou přípustná jen tehdy, pokud jsou činné části brzd drženy v poloze zabrzdění výhradně mechanickými prostředky. V takovém případě se nepoužije ustanovení bodu 5.1.13.
- 5.1.15. Je-li zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití vybaveno výstražným zařízením pro řidiče, musí se toto zařízení aktivovat při otevření dveří na straně řidiče, pokud zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití nebylo aktivováno a klíč vytažen.
- 5.2. Zvláštní specifikace
- Kromě obecných specifikací uvedených v bodě 5.1 musí zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití splňovat tyto zvláštní požadavky:
- 5.2.1. Zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití působící na řízení
- 5.2.1.1. Zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití, které působí na řízení, musí vyřadit řízení z činnosti. Aby bylo možné spustit motor, musí být nejprve obnovena běžná funkce řízení.
- 5.2.1.2. Je-li zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití nastaveno k činnosti, nesmí být možné zabránit jeho fungování.
- 5.2.1.3. Zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití musí splňovat požadavky bodů 5.1.11, 5.2.1.1, 5.2.1.2 a 5.2.1.4 i poté, co bylo podrobeno 2 500 cyklům zablokování a odblokování při zkoušce odolnosti proti opotřebení specifikované v části 1 přílohy 4 tohoto předpisu.
- 5.2.1.4. Zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití musí v aktivním stavu splňovat jedno z těchto kritérií:
- 5.2.1.4.1. Musí být dostatečně pevné, aby vydrželo působení krouticího momentu 300 Nm kolem osy hřídele volantu v obou směrech za statických podmínek, aniž by došlo k poškození mechanismu řízení, které by mohlo ohrozit bezpečnost.
- 5.2.1.4.2. Musí být vybaveno mechanismem, který systému propůjčuje určitou poddajnost nebo možnost proklouznutí, aby byl schopen trvale nebo přerušovaně odolávat krouticímu momentu nejméně 100 Nm. Blokovací systém musí odolávat působení tohoto krouticího momentu i po zkoušce uvedené v části 2 přílohy 4 tohoto předpisu.
- 5.2.1.4.3. Musí být vybaveno mechanismem umožňujícím, aby se volant volně otáčel na zablokované hřídeli volantu. Blokovací mechanismus musí být dostatečně pevný, aby odolal působení krouticího momentu 200 Nm kolem osy hřídele volantu v obou směrech za statických podmínek.
- 5.2.1.5. Zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití, u něhož lze klíč vyjmout v jiné poloze, než ve které je řízení zablokováno, musí být konstruováno tak, aby úkon potřebný k dosažení této polohy nemohl být proveden neúmyslně.
- 5.2.1.6. Jestliže některá konstrukční část selže takovým způsobem, že požadavky na krouticí moment podle bodů 5.2.1.4.1, 5.2.1.4.2 a 5.2.1.4.3 nemohou být snadno splněny, avšak systém řízení zůstává zablokovaný, má se za to, že systém splňuje požadavky.
- 5.2.2. Zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití působící na převodové ústrojí nebo na brzdy
- 5.2.2.1. Zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití, které působí na převodové ústrojí, musí zabránit otáčení hnacích kol vozidla.
- 5.2.2.2. Zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití, které působí na brzdy, musí zajistit brzdění nejméně jednoho kola na každé straně nejméně jedné nápravy.

- 5.2.2.3. Je-li zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití nastaveno k činnosti, nesmí být možné zabránit jeho fungování.
- 5.2.2.4. Je-li klíč v zámku zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití, nesmí být možné neúmyslně zablokovat převodové ústrojí nebo zabrzdít brzdy, a to ani tehdy, jestliže bylo uvedeno do činnosti nebo nastaveno k činnosti zařízení zabráňující spuštění motoru. Toto neplatí v případě, kdy jsou požadavky bodu 5.2.2 tohoto předpisu plněny zařízeními používanými navíc k jinému účelu a zablokování nebo zabrzdění za výše uvedených podmínek je nezbytné pro tuto doplňkovou funkci (např. elektrická parkovací brzda).
- 5.2.2.5. Zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití musí být konstruováno a zhotoveno tak, aby zůstalo plně účinné i po určitém opotřebení následkem 2 500 cyklů zablokování a odblokování. V případě ochranného zařízení působícího na brzdy se to týká každé mechanické nebo elektrické podsestavy zařízení.
- 5.2.2.6. Zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití, u něhož lze klíč vyjmout v jiné poloze, než ve které je převodové ústrojí zablokováno nebo brzdy zabrzděny, musí být konstruováno tak, aby úkon potřebný k dosažení této polohy a vytažení klíče nemohl být proveden neúmyslně.
- 5.2.2.7. V případě, kdy je použito ochranné zařízení, které působí na převodové ústrojí, musí být toto zařízení dostatečně pevné, aby bez poškození, které by mohlo ohrozit bezpečnost, odolalo v obou směrech a za statických podmínek působení točivého momentu o 50 % většího, než je maximální točivý moment, který může na převodové ústrojí zpravidla působit. Při stanovení hodnoty tohoto zkušebního točivého momentu je třeba brát v úvahu nikoli maximální točivý moment motoru, nýbrž maximální točivý moment, který může být přenášen spojkou nebo automatickou převodovkou.
- 5.2.2.8. V případě, kdy je vozidlo vybaveno ochranným zařízením, které působí na brzdy, musí být toto zařízení schopné udržet vozidlo s nákladem v nepohyblivém stavu při sklonu 20 % ve směru nahoru i dolů.
- 5.2.2.9. Je-li vozidlo vybaveno ochranným zařízením, které působí na brzdy, nepokládají se požadavky tohoto předpisu za odchylku od požadavků předpisů OSN č. 13 nebo 13-H, a to ani v případě poruchy.
- 5.2.3. Zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití působící na řazení rychlostí
- 5.2.3.1. Zařízení bránící neoprávněnému použití, které působí na řazení rychlostí, musí být schopno zabránit jakémukoli přeražení rychlosti.
- 5.2.3.2. U převodovek s ručním řazením musí být možné zablokovat řadicí páku pouze v poloze pro zpětný chod; kromě toho je přípustné rovněž blokování v neutrální poloze.
- 5.2.3.3. U automatických převodovek s parkovací polohou musí být možné zablokovat mechanismus pouze v parkovací poloze; kromě toho je přípustné rovněž blokování v neutrální poloze a/nebo v poloze pro zpětný chod.
- 5.2.3.4. U automatických převodovek bez parkovací polohy musí být možné zablokovat mechanismus pouze v těchto polohách: neutrální a/nebo pro zpětný chod.
- 5.2.3.5. Zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití musí být navrženo a zhotoveno tak, aby zůstalo plně účinné i po určitém opotřebení následkem 2 500 cyklů zablokování a odblokování.
- 5.3. Elektromechanická a elektronická zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití musí být podrobena zkouškám předepsaným v příloze 6.
6. Změna typu a rozšíření schválení
- 6.1. Každá změna typu vozidla nebo konstrukční části se musí oznámit schvalovacímu orgánu, který typ vozidla nebo typ konstrukční části schválil. Schvalovací orgán potom buď:
- a) po konzultaci s výrobcem rozhodne, že je třeba udělit nové schválení typu, nebo
- b) postupuje podle bodu 6.1.1 (Revize), případně podle bodu 6.1.2 (Rozšíření).

6.1.1. Revize

Pokud byly změněny údaje zaznamenané v informačních dokumentech a schvalovací orgán usoudí, že provedené úpravy pravděpodobně nemají znatelné nepříznivé účinky a pedály v každém případě stále splňují požadavky, označí se změna jako „revize“.

V tom případě vydá schvalovací orgán podle potřeby revidované stránky informačních dokumentů a na každé revidované stránce zřetelně vyznačí povahu změny a datum nového vydání. Za splnění tohoto požadavku se považuje rovněž vydání konsolidované a aktualizované verze informačních dokumentů spolu s podrobným popisem změn.

6.1.2. Jako „rozšíření“ se změna označuje v případě, že kromě změny údajů zaznamenaných v informačních dokumentech:

- a) jsou požadovány další kontroly nebo zkoušky, nebo
- b) se změní jakékoli informace ve sdělení o schválení typu (s výjimkou jeho příloh), nebo
- c) se požaduje schválení podle pozdější série změn po jejím vstupu v platnost.

6.2. Potvrzení nebo odmítnutí schválení s uvedením změn se sdělí smluvním stranám dohody, které uplatňují tento předpis, postupem stanoveným v bodě 4.3 výše.

6.3. Schvalovací orgán, který vydává rozšíření schválení, přidělí každému formuláři sdělení vydanému pro účely takového rozšíření pořadové číslo.

7. Postupy pro zajištění shodnosti výroby

Postupy pro zajištění shodnosti výroby musí odpovídat postupům stanoveným v příloze 1 dohody (E/ECE/TRANS/505/Rev.3), přičemž musí být splněny tyto požadavky:

7.1. Vozidla/konstrukční části schválené podle tohoto předpisu musí být vyrobeny tak, aby odpovídaly schválenému typu tím, že budou splňovat požadavky příslušné části (příslušných částí) tohoto předpisu.

7.2. Zkoušky předepsané v příslušné části (příslušných částech) tohoto předpisu musí být u každého typu vozidla nebo konstrukční části prováděny na základě statisticky řízeného a náhodného výběru v souladu s jedním z postupů pravidelné kontroly kvality.

7.3. Orgán, který schválení udělil, může kdykoli ověřit metody kontroly shodnosti platné pro každé výrobní zařízení. Tato ověření se obvykle provádějí jednou za dva roky.

8. Postihy za neshodnost výroby

8.1. Schválení udělené pro typ vozidla/konstrukční části podle tohoto předpisu lze odejmout, jestliže nejsou splněny požadavky bodu 7.

8.2. Pokud některá smluvní strana dohody, která uplatňuje tento předpis, odejme schválení, které dříve udělila, neprodleně o tom informuje ostatní smluvní strany dohody, které tento předpis uplatňují, a to prostřednictvím formuláře podle vzoru v příloze 2.

9. Definitivní ukončení výroby

9.1. Jestliže držitel schválení zcela ukončí výrobu typu vozidla/konstrukční části schváleného podle tohoto předpisu, musí o tom informovat orgán, který schválení udělil. Po obdržení příslušného sdělení o tom uvedený orgán podá zprávu ostatním smluvním stranám dohody, které uplatňují tento předpis, a to prostřednictvím formuláře podle vzoru v příloze 2.

10. Názvy a adresy technických zkušeben odpovědných za schvalovací zkoušky a názvy a adresy schvalovacích orgánů

10.1. Smluvní strany dohody, které uplatňují tento předpis, sdělí sekretariátu Organizace spojených národů názvy a adresy technických zkušeben odpovědných za provádění schvalovacích zkoušek, jakož i názvy a adresy schvalovacích orgánů, které schválení udělují a jimž se zasílají formuláře potvrzující udělení, rozšíření, odmítnutí, nebo odnětí schválení vydaného v jiných zemích.

PŘÍLOHA 1

Informační dokument

(Maximální formát: A4 (210 mm × 297 mm))

V souladu s předpisem Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK OSN) č. 161 – Jednotná ustanovení pro ochranu motorových vozidel proti neoprávněnému použití a schvalování zařízení proti neoprávněnému použití (prostřednictvím blokovacího systému)

1. Obecné informace
 - 1.1. Značka (obchodní název výrobce):
 - 1.2. Typ:
 - 1.3. Způsob označení typu, je-li na zařízení vyznačen ⁽¹⁾:
 - 1.3.1. Umístění tohoto označení:
 - 1.4. Kategorie vozidla ⁽²⁾:
 - 1.5. Název a adresa výrobce:
 - 1.6. Umístění značky EHK schválení:
 - 1.7. Adresa (adresy) montážního závodu (montážních závodů):
2. Všeobecné konstrukční vlastnosti vozidla
 - 2.1. Fotografie a/nebo výkresy reprezentující typ vozidla:
 - 2.2. Řízení: levostranné/pravostranné ⁽³⁾
3. Různé
 - 3.1. Zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití vozidla
 - 3.1.1. Ochranné zařízení:
 - 3.1.1.1. Podrobný popis typu vozidla z hlediska uspořádání a konstrukce řízení nebo celku, na který ochranné zařízení působí:
 - 3.1.1.2. Výkresy ochranného zařízení a jeho instalace do vozidla:
 - 3.1.1.3. Technický popis zařízení:
 - 3.1.1.4. Údaje o použití kombinací zámku:

⁽¹⁾ Pokud způsob označení typu obsahuje znaky, které nejsou důležité pro popis typů vozidla, konstrukční části nebo samostatného technického celku, kterých se týká tento informační dokument, nahradí se tyto znaky v dokumentaci znakem „?“ (např. ABC??123??).

⁽²⁾ Podle definice v Úplném usnesení o konstrukci vozidel (R.E.3), dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6.

⁽³⁾ Nehodící se škrtněte.

PŘÍLOHA 2

Sdělení

(Maximální formát: A4 (210 × 297 mm))



Vydal: Název správního orgánu

.....

Ve věci ⁽²⁾: udělení schválení
 rozšíření schválení
 zamítnutí schválení
 odnětí schválení
 definitivního ukončení výroby

typu vozidla, pokud jde o zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití podle předpisu OSN č. 161.

Schválení č. Rozšíření č.

Důvod rozšíření:

ODDÍL I

1. Obecné informace
 - 1.1. Značka (obchodní název výrobce):
 - 1.2. Typ:
 - 1.3. Způsob označení typu, je-li na vozidle/konstrukční části/samostatném technickém celku vyznačen ⁽²⁾ ⁽³⁾:
 - 1.3.1. Umístění tohoto označení:
 - 1.4. Kategorie vozidla ⁽⁴⁾:
 - 1.5. Název a adresa výrobce:
 - 1.6. Umístění značky EHK schválení:
 - 1.7. Adresa (adresy) montážního závodu (montážních závodů):

ODDÍL II

1. Další informace (v příslušných případech): viz doplněk
2. Technická zkušebna odpovědná za provádění zkoušek:

⁽¹⁾ Rozlišovací číslo země, která schválení udělila/rozšířila/odmítla/odňala (viz ustanovení o schválení v předpise).

⁽²⁾ Nehodící se škrtněte (v některých případech připadá v úvahu více možností a není třeba nic vypustit).

⁽³⁾ Pokud způsob označení typu obsahuje znaky, které nejsou důležité pro popis typů vozidla, konstrukční části nebo samostatného technického celku, kterých se týká tento informační dokument, nahradí se tyto znaky v dokumentaci znakem „?“ (např. ABC??123??).

⁽⁴⁾ Podle definice v Úplném usnesení o konstrukci vozidel (R.E.3), dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6.

3. Datum zkušebního protokolu:
 4. Číslo zkušebního protokolu:
 5. Případné poznámky: viz doplněk
 6. Místo:
 7. Datum:
 8. Podpis:
 9. Je přiložen seznam informačních dokumentů uložených u schvalovacího orgánu, které lze obdržet na požádání.
-

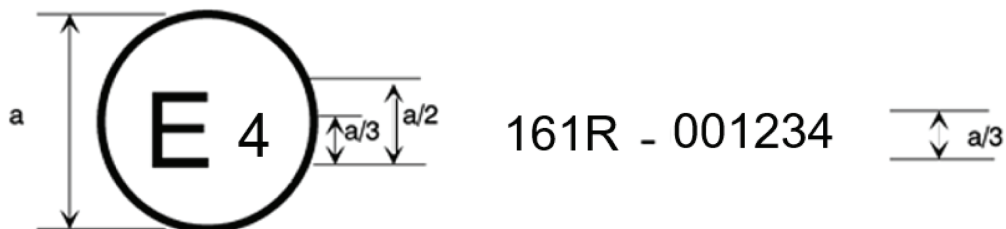
*Doplňek***k certifikátu OSN schválení typu č. ...
týkajícímu se schválení typu vozidla podle předpisu OSN č. 161**

1. Doplňující informace:
- 1.1. Stručný popis zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití a částí vozidla, na které toto (tato) zařízení působí:
2. Poznámky:

PŘÍLOHA 3

Uspořádání značek schválení

(viz body 4.4 až 4.4.2 tohoto předpisu)

 $a = 8 \text{ mm min.}$

Výše uvedená značka schválení, jíž je vozidlo opatřeno, udává, že daný typ byl schválen v Nizozemsku (E4) podle předpisu OSN č. 161 pod číslem schválení 001234. První dvě číslice čísla schválení (00) udávají, že schválení bylo uděleno v souladu s požadavky předpisu OSN č. 161 v jeho původním znění.

PŘÍLOHA 4

ČÁST 1

Postup zkoušky odolnosti proti opotřebení zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití působících na řízení

1. Zkušební zařízení
Zkušební zařízení se skládá:
 - 1.1. Ze zařízení vhodného pro namontování vzorku kompletního řízení s připojeným zařízením k ochraně proti neoprávněnému použití podle bodu 2.5 tohoto předpisu.
 - 1.2. Z prostředku pro aktivaci a deaktivaci zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití, který zahrnuje použití klíče.
 - 1.3. Z prostředku pro natočení hřídele volantu vzhledem k zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití.
2. Postup zkoušky
 - 2.1. Vzorek kompletního řízení se zařízením k ochraně proti neoprávněnému použití se upevní do zařízení podle bodu 1.1.
 - 2.2. Jeden cyklus zkoušky se skládá z těchto úkonů:
 - 2.2.1. Výchozí poloha. Zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití se vyřadí z činnosti a hřídel volantu se otáčením uvede do polohy zabraňující zapojení zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití, pokud nejde o typ dovolující blokování v kterékoli poloze řízení.
 - 2.2.2. Nastavení do aktivního stavu. Zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití se pomocí klíče nastaví z neaktivního stavu do stavu aktivního.
 - 2.2.3. ⁽¹⁾ Aktivace. Hřídel řízení se otáčí tak, aby se krouticí moment v okamžiku působení zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití rovnal 40 ± 2 Nm.
 - 2.2.4. Deaktivace. Zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití se běžnými prostředky deaktivuje, přičemž se k usnadnění vypnutí sníží krouticí moment na nulu.
 - 2.2.5. ⁽¹⁾ Návrat do výchozí polohy. Hřídel volantu se otáčením uvede do polohy zabraňující zapojení zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití.
 - 2.2.6. Otáčení opačným směrem. Opakuje se postup popsany v bodech 2.2.2, 2.2.3, 2.2.4 a 2.2.5, avšak s opačným směrem otáčení hřídele volantu.
 - 2.2.7. Časový interval mezi dvěma po sobě následujícími působeními zařízení musí být alespoň 10 sekund.
 - 2.3. Cyklus zkoušky odolnosti proti opotřebení se opakuje do dosažení počtu stanoveného v bodě 5.2.1.3 tohoto předpisu.

ČÁST 2

Postup zkoušky zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití působících na řízení s využitím omezovače krouticího momentu

1. Zkušební zařízení
Zkušební zařízení se skládá:
 - 1.1. Ze zařízení vhodného pro upevnění odpovídajících částí mechanismu řízení nebo – pokud se zkouška provádí na úplném vozidle – ze zvedáku umožňujícího zvednout všechna řízená kola nad zem.

⁽¹⁾ Umožňuje-li zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití blokování v jakékoli poloze řízení, vynechají se postupy uvedené v bodech 2.2.3 a 2.2.5.

1.2. Ze zařízení umožňujícího/umožňujících vyvinout a měřit krouticí moment působící na řízení podle bodu 2.3. Přesnost měření musí být 2 % nebo vyšší.

2. Popis zkušební metody

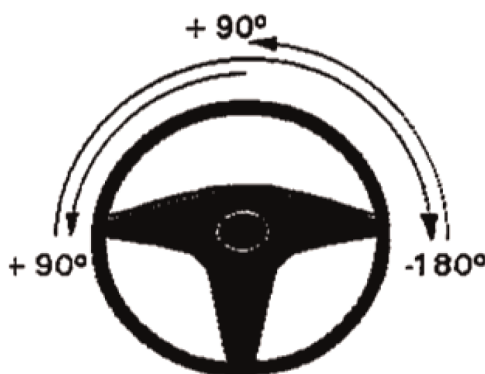
2.1. Jestliže se zkouška provádí na úplném vozidle, nesmějí se řízená kola při zkoušce dotýkat země.

2.2. Zámek řízení se aktivuje tak, aby se řízení zablokovalo.

2.3. Na mechanismus řízení se působí krouticím momentem, aby se otáčel.

2.4. Zkušební cyklus zahrnuje otočení volantu o 90° s následujícím otočením o 180° v opačném směru a dalším otočením o 90° v původním směru (viz obrázek);

1 cyklus = $+90^\circ/-180^\circ/+90^\circ$ s přesností $\pm 10\%$.



2.5. Doba trvání cyklu je $20\text{ s} \pm 2\text{ s}$.

2.6. Provede se pět zkušebních cyklů.

2.7. Minimální hodnota krouticího momentu zaznamenaná během každého cyklu musí být vyšší než hodnota uvedená v bodě 5.2.1.4.2 tohoto předpisu.

PŘÍLOHA 5

(Vyhrazeno)

—

PŘÍLOHA 6

Provozní parametry a zkušební podmínky pro zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití (prostřednictvím blokovacího systému)

1. Provozní parametry

Níže uvedené požadavky se nepoužijí na:

- a) konstrukční části, které jsou namontovány a jsou zkoušeny jako součást vozidla bez ohledu na to, zda blokovací systém vozidel je nebo není namontován (například svítilny, poplašný systém, imobilizér), nebo
- b) konstrukční části, které byly již dříve zkoušeny jako součásti vozidla a existují o tom písemné doklady.

Všechny konstrukční části blokovacího systému vozidel musí bez poruchy fungovat za níže uvedených podmínek.

1.1. Klimatické podmínky

Jsou stanoveny dvě kategorie teploty okolního prostředí:

- a) -40 °C až $+85\text{ °C}$ pro součásti umístěné v prostoru pro cestující nebo pro zavazadla;
- b) -40 °C až $+125\text{ °C}$ pro součásti umístěné v motorovém prostoru, není-li stanoveno jinak.

1.2. Stupeň ochrany týkající se instalace

Podle publikace IEC č. 60529:1989 jsou stanoveny tyto stupně ochrany:

- a) IP 40 pro součásti umístěné v prostoru pro cestující;
- b) IP 42 pro části umístěné v prostoru pro cestující kabrioletů a automobilů se sklápěcí střechou, jestliže poloha instalace vyžaduje vyšší stupeň ochrany než IP 40;
- c) IP 54 pro všechny ostatní součásti.

Výrobce blokovacího systému vozidel musí v návodech k instalaci všechna omezení týkající se polohy instalace různých částí blokovacího systému s ohledem na prach, vlhkost a teplotu.

1.3. Odolnost proti povětrnostním vlivům

Sedm dní podle publikace IEC č. 60068-2-30:1980.

1.4. Podmínky napájení elektrickou energií

Jmenovité napájecí napětí: 12 V

Pracovní rozsah napájecího napětí: od 9 V do 15 V v rozmezí teplot podle bodu 1.1.1.

Dovolená doba pro zvýšené napětí při 23 °C:

$U = 18\text{ V}$, nejdéle 1 h,

$U = 24\text{ V}$, nejdéle 1 min.

2. Zkušební podmínky

Všechny zkoušky musí být provedeny postupně na jediném blokovacím systému. Na základě rozhodnutí zkušebnímu orgánu však mohou být použity jiné vzorky, pokud to neovlivní výsledky ostatních zkoušek.

2.1. Běžné zkušební podmínky

Napětí $U = (12 \pm 0,2)\text{ V}$

Teplota $T = (23 \pm 5)\text{ °C}$

3. Provozní zkouška

Všechny konstrukční části blokovacího systému musí splňovat pokyny bodu 3.2 až 3.9.

- 3.1 Po dokončení všech níže uvedených zkoušek se blokovací systém vyzkouší za běžných zkušebních podmínek podle bodu 2.1, aby se ověřilo, zda nadále běžně funguje. V případě potřeby lze před zkouškou vyměnit pojistky.

Jestliže se některé ze zkoušek požadovaných v každém z těchto odstavců před provozními zkouškami provedou za sebou na jediném blokovacím systému, smí se provozní zkouška provést jen jednou po ukončení zvolených zkoušek místo toho, aby se prováděly provozní zkoušky požadované v uvedených odstavcích po každé ze zvolených zkoušek. Výrobci vozidel a dodavatelé musí zaručit vyhovující výsledky jen při postupech zkoušky, které nejsou kumulativní.

3.2. Odolnost vůči změnám teploty a napětí

Splnění požadavků podle bodu 3.1 je třeba též ověřit při těchto podmínkách:

- 3.2.1. Teplota při zkoušce $T (- 40 \pm 2) ^\circ\text{C}$

Zkušební napětí $U = (9 \pm 0,2) \text{ V}$

Doba vystavení těmto podmínkám 4 hodiny

- 3.2.2. Pro části namontované v prostoru pro cestující nebo v prostoru pro zavazadla:

Teplota při zkoušce $T = (+ 85 \pm 2) ^\circ\text{C}$

Zkušební napětí $U = (15 \pm 0,2) \text{ V}$

Doba vystavení těmto podmínkám 4 hodiny

- 3.2.3. Pro části namontované v motorovém prostoru, není-li stanoveno jinak:

Teplota při zkoušce $T = (+ 125 \pm 2) ^\circ\text{C}$

Zkušební napětí $U = (15 \pm 0,2) \text{ V}$

Doba vystavení těmto podmínkám 4 hodiny

- 3.2.4. Blokovací systém v aktivovaném i deaktivovaném stavu musí být podroben zvýšenému napětí $(18 \pm 0,2) \text{ V}$ po dobu 1 hodiny.

- 3.2.5. Blokovací systém v aktivovaném i deaktivovaném stavu musí být podroben zvýšenému napětí $(24 \pm 0,2) \text{ V}$ po dobu 1 minuty.

3.3. Provozní spolehlivost po zkoušce odolnosti proti vniknutí cizího tělesa a vody

Po zkoušce odolnosti proti vniknutí cizího tělesa a vody podle publikace IEC č. 60529:1989 pro stupně ochrany podle bodu 1.1.2 se opakují provozní zkoušky podle bodu 3.1.

Se souhlasem technické zkušebny se tento požadavek nemusí použít za těchto okolností:

- a) Schválení typu blokovacího systému, který se má schválit jako typ samostatného technického celku

V tomto případě musí výrobce blokovacího systému:

- i) uvést v bodě 4.5 informačního dokumentu (příloha 1), že požadavek tohoto bodu nebyl na blokovací systém použit (podle bodu 7 tohoto předpisu), a
- ii) uvést v bodě 4.1 informačního dokumentu seznam vozidel, pro něž je blokovací systém určen, a v bodě 4.2 příslušné podmínky instalace.

b) Schválení typu vozidla z hlediska blokovacího systému

V tomto případě musí výrobce vozidla uvést v bodě 3.1 informačního dokumentu (příloha 1), že požadavek tohoto bodu se na blokovací systém nepoužije vzhledem k povaze podmínek pro montáž, a výrobce vozidla to musí prokázat předložením odpovídající dokumentace.

c) Schválení typu vozidla z hlediska montáže blokovacího systému vozidel, který je schválen jako typ samostatného technického celku

V tomto případě musí výrobce uvést v bodě 3.1 informačního dokumentu (příloha 1), že požadavek tohoto bodu se na montáž blokovacího systému nepoužije, pokud jsou splněny příslušné podmínky pro montáž.

Tento požadavek se nepoužije v případech, kdy informace požadované v příloze 1 bodě 3.1 již byly předloženy pro účely schválení samostatného technického celku.

3.4. Provozní spolehlivost po zkoušce odolnosti proti kondenzaci vody

Po zkoušce odolnosti proti vlhkosti podle publikace č. IEC 60068-2-30:1980 se opakují provozní zkoušky podle bodu 3.1.

3.5. Zkouška odolnosti proti přepólování

Blokovací systém vozidel a jeho konstrukční části nesmějí být zničeny obrácenou polaritou napětí do 13 V po dobu 2 minut. Po této zkoušce se opakují provozní zkoušky podle bodu 3.1, v případě nutnosti s vyměněnými pojistkami.

3.6. Zkouška odolnosti proti zkratu

K ochraně proti zkratu musí být všechny elektrické spoje blokovacího systému vozidel uzemněny a/nebo jištěny, a to až do napětí 13 V. Po této zkoušce se opakují provozní zkoušky podle bodu 3.1, v případě nutnosti s vyměněnými pojistkami.

3.7. Spotřeba energie ve stavu nastavení

Spotřeba energie ve stavu nastavení za podmínek podle bodu 2.1 nesmí pro celý blokovací systém včetně indikátoru stavu překročit v průměru 20 mA.

Se souhlasem technické zkušebny se tento požadavek nemusí použít za těchto okolností:

a) Schválení typu blokovacího systému, který se má schválit jako typ samostatného technického celku

V tomto případě musí výrobce blokovacího systému:

- i) uvést v bodě 4.5 informačního dokumentu (příloha 1), že požadavek tohoto bodu nebyl na blokovací systém použit (podle bodu 7 tohoto předpisu), a
- ii) uvést v bodě 4.1 informačního dokumentu seznam vozidel, pro něž je blokovací systém určen, a v bodě 4.2 příslušné podmínky instalace.

b) Schválení typu vozidla z hlediska blokovacího systému

V tomto případě musí výrobce vozidla uvést v bodě 3.1 informačního dokumentu (příloha 1), že požadavek tohoto bodu se na blokovací systém nepoužije vzhledem k povaze podmínek pro montáž, a výrobce vozidla to musí prokázat předložením odpovídající dokumentace.

- c) Schválení typu vozidla z hlediska montáže blokovacího systému vozidel, který je schválen jako typ samostatného technického celku

V tomto případě musí výrobce uvést v bodě 3.1 informačního dokumentu (příloha 1), že požadavek tohoto bodu se na montáž blokovacího systému nepoužije, pokud jsou splněny příslušné podmínky pro montáž.

Tento požadavek se nepoužije v případech, kdy informace požadované v příloze 1 bodě 3.1 již byly předloženy pro účely schválení samostatného technického celku.

3.8. Provozní spolehlivost po vibrační zkoušce

3.8.1. Pro tuto zkoušku se konstrukční části dělí na dva druhy:

Typ 1: konstrukční části běžně montované do vozidla,

Typ 2: konstrukční části určené k montáži do motoru

3.8.2. Konstrukční části / blokovací systém vozidel se podrobí sinusovým vibracím těchto parametrů:

3.8.2.1 Pro typ 1

Proměnlivý kmitočet od 10 Hz do 500 Hz s maximální amplitudou ± 5 mm a maximálním zrychlením 3 g (špičková hodnota 0).

3.8.2.2 Pro typ 2

Proměnlivý kmitočet od 20 Hz do 300 Hz s maximální amplitudou ± 2 mm a maximálním zrychlením 15 g (špičková hodnota 0).

3.8.2.3 Pro oba typy 1 a 2

Změna frekvence 1 oktáva/min.

Počet cyklů je 10, zkouška musí být provedena podél každé ze 3 os.

Vibrace se aplikují při nízkých kmitočtech při konstantní maximální amplitudě a na vyšších kmitočtech při konstantním maximálním zrychlení.

3.8.3. V průběhu zkoušky musí být blokovací systém vozidla připojen ke zdroji elektrické energie a kabel musí být po 200 mm podepřen.

3.8.4. Po vibrační zkoušce se opakují provozní zkoušky podle bodu 3.1.

3.9. Elektromagnetická kompatibilita

Blokovací systém vozidel musí být podroben zkouškám předepsaným v příloze 7.

—

PŘÍLOHA 7

Elektromagnetická kompatibilita

1. Odolnost proti konduktivnímu rušení z napájecích vodičů

Zkoušky se provedou podle technických instrukcí a přechodných ustanovení předpisu OSN č. 10 série změn 06 a podle zkušebních metod popsanych v příloze 10 pro elektrické/elektronické montážní podskupiny (ESA).

Blokovací systém se musí zkoušet v aktivovaném i deaktivovaném stavu.

2. Odolnost proti vyzařovanému vysokofrekvenčnímu rušení

Zkouška odolnosti blokovacího systému vozidla může být provedena podle technických instrukcí a přechodných ustanovení předpisu OSN č. 10 série změn 06 a podle zkušebních metod popsanych v příloze 6 pro vozidla nebo v příloze 9 pro elektrické/elektronické montážní podskupiny (ESA).

Blokovací systém se musí zkoušet při provozních podmínkách a s použitím kritérií selhání při zkoušce stanovených v tabulce 1

Tabulka 1

Provozní podmínky a kritéria selhání při zkoušce u blokovacího systému

Typ zkoušky	Provozní podmínky blokovacího systému	Kritéria selhání při zkoušce
Zkouška na vozidle	Blokovací systém v deaktivovaném stavu Klíč v poloze ON nebo vozidlo pohybující se rychlostí 50 km/h ⁽¹⁾	Neočekávaná aktivace blokovacího systému
	Blokovací systém v aktivovaném stavu Klíč v poloze OFF	Neočekávaná deaktivace blokovacího systému
	Blokovací systém v aktivovaném stavu Vozidlo v režimu dobíjení (případá-li v úvahu)	Neočekávaná deaktivace blokovacího systému
Zkouška na ESA	Blokovací systém v deaktivovaném stavu	Neočekávaná aktivace blokovacího systému
	Blokovací systém v aktivovaném stavu	Neočekávaná deaktivace blokovacího systému

⁽¹⁾ Na tuto zkoušku se může vztahovat předpis OSN č. 10, režim 50 km/h.

3. Elektrické rušení elektrostatickými výboji

Odolnost vůči elektrickému rušení musí být zkoušena v souladu s normou ISO 10605:2008/AMD 1:2014 s použitím závažnosti zkoušky podle tabulky 2.

Zkoušky odolnosti vůči elektrostatickému výboji (ESD) se provedou na vozidle nebo na elektrické/elektronické montážní podskupině (ESA).

Tabulka 2

Zkušební úroveň ESD

Typ výboje	Body výboje	Stav blokovacího systému	Sít výbojů	Zkušební úroveň	Chybová kritéria
Výboj vzduchem	Body snadno přístupné pouze z vnitřku vozidla	Blokovací systém v deaktivovaném stavu (je-li zkouška prováděna na vozidle, klíč se nachází v poloze ON, nebo se vozidlo pohybuje rychlostí 50 km/h, nebo je motor v režimu volnoběhu)	330 pF, 2 kΩ	± 6 kV	Neočekávaná aktivace blokovacího systému
	Body snadno přístupné pouze z vnějšku vozidla	Blokovací systém v aktivovaném stavu (je-li zkouška prováděna na vozidle, vozidlo se zablokuje a klíč je v poloze OFF)	150 pF, 2 kΩ	± 15 kV	Neočekávaná deaktivace blokovacího systému bez jeho opětovné aktivace do 1 s po každém výboji
Kontaktní výboj	Body snadno přístupné pouze z vnitřku vozidla	Blokovací systém v deaktivovaném stavu (je-li zkouška prováděna na vozidle, klíč se nachází v poloze ON, nebo se vozidlo pohybuje rychlostí 50 km/h, nebo je motor v režimu volnoběhu)	330 pF, 2 kΩ	± 4 kV	Neočekávaná aktivace blokovacího systému
	Body snadno přístupné pouze z vnějšku vozidla	Blokovací systém v aktivovaném stavu (je-li zkouška prováděna na vozidle, vozidlo se zablokuje a klíč je v poloze OFF)	150 pF, 2 kΩ	± 8 kV	Neočekávaná deaktivace blokovacího systému bez jeho opětovné aktivace do 1s po každém výboji

Každá zkouška se provede 3 výboji, přičemž minimální interval mezi výboji je 5 s.

4. Vysokofrekvenční vyzařování

Zkoušky se provedou podle technických instrukcí a přechodných ustanovení předpisu OSN č.10 série změn 04 a podle zkušebních metod popsanych v příloze 4 a 5 pro vozidla nebo v příloze 7 a 8 pro elektrické/elektronické montážní podskupiny (ESA).

Blokovací systém musí být v aktivovaném stavu.