

Μόνο τα πρωτότυπα κείμενα της ΟΕΕ/ΗΕ έχουν νομική ισχύ δυνάμει του διεθνούς δημοσίου δικαίου. Το καθεστώς και η ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού πρέπει να ελέγχονται στην τελευταία έκδοση του εγγράφου που αφορά την κατάσταση προσχώρησης στους κανονισμούς της ΟΕΕ/ΗΕ, δηλαδή του εγγράφου TRANS/WP.29/343, το οποίο διατίθεται στον δικτυακό τόπο:
<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html>

**Κανονισμός αριθ. 97 της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (ΗΕ/ΟΕΕ) —
Ενιαίες διατάξεις σχετικά με την έγκριση συστημάτων συναγερμού οχημάτων (ΣΣΟ) και μηχανοκίνητων
οχημάτων όσον αφορά την τοποθέτηση των εν λόγω συστημάτων συναγερμού (ΣΣ)**

Ενσωματώνει όλο το έγκυρο κείμενο έως:

Συμπλήρωμα 6 της σειράς τροπολογιών 01 — Ημερομηνία έναρξης ισχύος: 23 Ιουνίου 2011

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ

1. Πεδίο εφαρμογής

Μέρος I — Έγκριση συστημάτων συναγερμού οχημάτων

2. Ορισμοί

3. Αίτηση έγκρισης ενός ΣΣΟ

4. Έγκριση

5. Γενικές προδιαγραφές

6. Ειδικές προδιαγραφές

7. Παράμετροι λειτουργίας και συνθήκες δοκιμής

8. Οδηγίες

9. Τροποποίηση του τύπου ΣΣΟ και επέκταση έγκρισης

10. Συμμόρφωση της παραγωγής

11. Κυρώσεις σε περίπτωση μη συμμόρφωση της παραγωγής

12. Οριστική παύση της παραγωγής

13. Ονομασίες και διευθύνσεις των τεχνικών υπηρεσιών που είναι αρμόδιες για τη διεξαγωγή δοκιμών έγκρισης και των διοικητικών υπηρεσιών

Μέρος II — Έγκριση οχήματος όσον αφορά το σύστημα συναγερμού του

14. Ορισμοί

15. Αίτηση για χορήγηση έγκρισης

16. Έγκριση

17. Γενικές προδιαγραφές

18. Ειδικές προδιαγραφές

19. Συνθήκες δοκιμής

20. Οδηγίες

21. Τροποποίηση του τύπου οχήματος και επέκταση της έγκρισης

22. Συμμόρφωση της παραγωγής

23. Κυρώσεις σε περίπτωση μη συμμόρφωση της παραγωγής

24. Οριστική παύση της παραγωγής

25. Ονομασίες και διευθύνσεις των τεχνικών υπηρεσιών που είναι αρμόδιες για τη διεξαγωγή δοκιμών έγκρισης και των διοικητικών υπηρεσιών

Μέρος III — Έγκριση συστημάτων ακινητοποίησης και έγκριση του οχήματος όσον αφορά το σύστημα ακινητοποίησής του

26. Ορισμοί
27. Αίτηση έγκρισης συστήματος ακινητοποίησης
28. Αίτηση έγκρισης τύπου οχήματος
29. Έγκριση συστήματος ακινητοποίησης
30. Έγκριση τύπου οχήματος
31. Γενικές προδιαγραφές
32. Ειδικές προδιαγραφές
33. Παράμετροι λειτουργίας και συνθήκες δοκιμής
34. Οδηγίες
35. Τροποποίηση του τύπου συστήματος ακινητοποίησης ή του τύπου οχήματος και επέκταση της έγκρισης
36. Συμμόρφωση της παραγωγής
37. Κυρώσεις σε περίπτωση μη συμμόρφωση της παραγωγής
38. Οριστική παύση της παραγωγής
39. Μεταβατικές διατάξεις
40. Ονομασίες και διευθύνσεις των τεχνικών υπηρεσιών που είναι αρμόδιες για τη διεξαγωγή δοκιμών έγκρισης και των διοικητικών υπηρεσιών

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

- Παράρτημα 1 — Κοινοποίηση σχετικά με τη χορήγηση ή την επέκταση ή την απόρριψη ή την ανάκληση έγκρισης ή την οριστική διακοπή της παραγωγής ενός τύπου συστήματος συναγερμού οχημάτων (ΣΣΟ) σύμφωνα με το μέρος I του κανονισμού αριθ. 97
- Παράρτημα 1Α — Έγγραφα πληροφοριών
- Παράρτημα 2 — Κοινοποίηση σχετικά με τη χορήγηση ή την επέκταση ή την απόρριψη ή την ανάκληση έγκρισης ή την οριστική διακοπή της παραγωγής ενός τύπου οχήματος σε σχέση με το σύστημα συναγερμού του σύμφωνα με το μέρος II του κανονισμού αριθ. 97
- Παράρτημα 3 — Κοινοποίηση σχετικά με τη χορήγηση ή την επέκταση ή την απόρριψη ή την ανάκληση έγκρισης ή την οριστική διακοπή της παραγωγής ενός τύπου συστήματος ακινητοποίησης οχήματος σύμφωνα με το μέρος III του κανονισμού αριθ. 97
- Παράρτημα 4 — Κοινοποίηση σχετικά με τη χορήγηση, την επέκταση, την απόρριψη ή την ανάκληση της έγκρισης ή την οριστική παύση της παραγωγής ενός τύπου οχήματος σε σχέση με το σύστημα ακινητοποίησής του, σύμφωνα με το μέρος III του κανονισμού αριθ. 97
- Παράρτημα 5 — Διατάξεις των σημάτων έγκρισης
- Παράρτημα 6 — Υπόδειγμα πιστοποιητικού συμμόρφωσης
- Παράρτημα 7 — Υπόδειγμα πιστοποιητικού τοποθέτησης
- Παράρτημα 8 — Δοκιμή συστημάτων προστασίας θαλάμου επιβατών
- Παράρτημα 9 — Ηλεκτρομαγνητική συμβατότητα
- Παράρτημα 10 — Προδιαγραφές μηχανικών κλειθρών

1. ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ
Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται:
- 1.1. ΜΕΡΟΣ I: Έγκριση συστημάτων συναγερμού οχημάτων (ΣΣΟ) τα οποία προορίζονται για μόνιμη εγκατάσταση σε οχήματα κατηγορίας M₁ και κατηγορίας N₁ με μέγιστη μάζα έως και 2 τόνους (*).
- 1.2. ΜΕΡΟΣ II: Έγκριση οχημάτων κατηγορίας M₁ και κατηγορίας N₁ με μέγιστη μάζα έως και 2 τόνους, όσον αφορά το (τα) σύστημα(-τα) συναγερμού τους (ΣΟ) (*).
- 1.3. ΜΕΡΟΣ III: Έγκριση συστημάτων ακινητοποίησης και τύπων οχημάτων κατηγορίας M₁ και κατηγορίας N₁ με μέγιστη μάζα έως και 2 τόνους όσον αφορά τα συστήματα ακινητοποίησης (*).
- 1.4. Η εγκατάσταση των διατάξεων που ορίζονται στα μέρη II και III σε οχήματα κατηγοριών άλλων από οχήματα κατηγορίας M₁ ή N₁ με μέγιστη μάζα άνω των 2 τόνων είναι προαιρετική. Ωστόσο, οι τοποθετούμενες διατάξεις πρέπει να συμμορφώνονται με όλες τις συναφείς απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού. Οι τύποι οχημάτων που εγκρίνονται βάσει των διατάξεων των μερών III ή IV του κανονισμού αριθ. 116 θεωρείται ότι συμμορφώνονται με τις διατάξεις των μερών II και III αντίστοιχα του παρόντος κανονισμού.

ΜΕΡΟΣ I — ΕΓΚΡΙΣΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΣΥΝΑΓΕΡΜΟΥ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

2. ΟΡΙΣΜΟΙ
Για τους σκοπούς του μέρους I του παρόντος κανονισμού,
- 2.1. «Σύστημα συναγερμού οχήματος» (ΣΣΟ): σύστημα που προορίζεται να τοποθετηθεί σε έναν ή περισσότερους τύπους οχημάτων και έχει σχεδιασθεί για να δείχνει την παραβίαση ή την παρέμβαση στο όχημα. Τα εν λόγω συστήματα μπορούν να παρέχουν περαιτέρω προστασία από την παράνομη χρήση του οχήματος.
- 2.2. «Αισθητήρας»: η διάταξη η οποία αντιλαμβάνεται μια μεταβολή εξαιτίας παραβίασης ή παρέμβασης στο όχημα.
- 2.3. «Διάταξη προειδοποίησης»: η διάταξη που δείχνει παραβίαση ή παρέμβαση στο όχημα.
- 2.4. «Εξοπλισμός χειρισμού»: ο εξοπλισμός που χρειάζεται για την ενεργοποίηση, την απενεργοποίηση και τη δοκιμή του συστήματος συναγερμού οχήματος και για την έναρξη λειτουργίας των διατάξεων προειδοποίησης.
- 2.5. «Ενεργοποίηση»: η κατάσταση του ΣΣΟ στην οποία μια κατάσταση συναγερμού μπορεί να διαβιβαστεί στις διατάξεις προειδοποίησης.
- 2.6. «Απενεργοποίηση»: η κατάσταση του ΣΣΟ στην οποία μια κατάσταση συναγερμού δεν μπορεί να διαβιβαστεί στις διατάξεις προειδοποίησης.
- 2.7. «Κλειδί»: κάθε διάταξη που είναι σχεδιασμένη και κατασκευασμένη έτσι ώστε να παρέχει έναν τρόπο λειτουργίας του συστήματος ασφάλισης το οποίο με τη σειρά του είναι σχεδιασμένο και κατασκευασμένο έτσι ώστε να ενεργοποιείται μόνον από την εν λόγω διάταξη.
- 2.8. «Τύπος συστήματος συναγερμού οχήματος»: τα συστήματα που δεν διαφέρουν σημαντικά σε ουσιαστικά θέματα, όπως:
 - α) η εμπορική επωνυμία ή το σήμα του κατασκευαστή,
 - β) το είδος αισθητήρα,
 - γ) το είδος διάταξης προειδοποίησης,
 - δ) το είδος εξοπλισμού χειρισμού.
- 2.9. «Έγκριση συστήματος συναγερμού οχήματος»: η έγκριση ενός τύπου συστήματος συναγερμού οχήματος (ΣΣΟ) όσον αφορά στις απαιτήσεις που ορίζονται στις παραγράφους 5, 6 και 7 κατωτέρω.
- 2.10. «Σύστημα ακινητοποίησης»: η διάταξη που έχει σκοπό να εμποδίζει την οδήγηση του οχήματος με κίνηση από τον δικό του κινητήρα.
- 2.11. «Συναγερμός πανικού»: η διάταξη που επιτρέπει σε ένα άτομο να χρησιμοποιεί ένα συναγερμό τοποθετημένο στο όχημα, για να καλεί βοήθεια σε περίπτωση ανάγκης.

(*) Αφορά αποκλειστικά οχήματα με ηλεκτρικά συστήματα 12 volt

- 2.12. «Κατασκευαστικό στοιχείο»: διάταξη η οποία υπόκειται στις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού και προορίζεται να αποτελέσει μέρος ενός οχήματος και η οποία μπορεί να λάβει έγκριση τύπου ανεξάρτητα από το όχημα, όταν ο παρών κανονισμός προβλέπει ρητά αντίστοιχες διατάξεις.
- 2.13. «Χωριστή τεχνική μονάδα»: διάταξη η οποία υπόκειται στις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού και προορίζεται να αποτελέσει μέρος οχήματος και η οποία μπορεί να λάβει χωριστή έγκριση τύπου αλλά μόνο σε σχέση προς έναν ή περισσότερους συγκεκριμένους τύπους οχημάτων, όταν ο παρών κανονισμός προβλέπει ρητά αντίστοιχες διατάξεις.
3. ΑΙΤΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΕΝΟΣ ΣΣΟ
- 3.1. Η αίτηση έγκρισης ενός ΣΣΟ πρέπει να υποβάλλεται από τον κατασκευαστή του ΣΣΟ ή από τον δεόντως εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό του.
- 3.2. Για κάθε τύπο ΣΣΟ, η αίτηση πρέπει να συνοδεύεται από δελτίο πληροφοριών που συντάσσεται σύμφωνα με το υπόδειγμα που περιλαμβάνεται στο παράρτημα 1Α μέρος 1 με την περιγραφή των τεχνικών χαρακτηριστικών του ΣΣΟ και του τρόπου εγκατάστασης για κάθε κατασκευή και τύπο οχήματος στο οποίο πρόκειται να εγκατασταθεί το ΣΣΟ.
- 3.2.1. Όχημα/οχήματα στο (στα) οποίο(-α) έχει εγκατασταθεί το προς έγκριση ΣΣΟ, το οποίο επιλέγεται από τον αιτούντα σε συνεννόηση με την τεχνική υπηρεσία που είναι αρμόδια για τη διενέργεια των δοκιμών έγκρισης·
- 3.2.2. Έντυπο οδηγιών χρήσης εις τριπλούν, σύμφωνα με την παράγραφο 8 κατωτέρω.
4. ΕΓΚΡΙΣΗ
- 4.1. Αν το υποβαλλόμενο προς έγκριση ΣΣΟ βάσει του παρόντος κανονισμού ικανοποιεί τις απαιτήσεις των παραγράφων 5 και 6 και 7 κατωτέρω, χορηγείται έγκριση για τον συγκεκριμένο τύπο ΣΣΟ.
- 4.2. Αποδίδεται αριθμός έγκρισης για κάθε τύπο που εγκρίνεται. Τα πρώτα δύο ψηφία του (προς το παρόν 01 για τη σειρά τροπολογιών 01) δηλώνουν τη σειρά τροπολογιών που περιλαμβάνει τις πλέον πρόσφατες σημαντικές τεχνικές τροπολογίες που έγιναν στον κανονισμό κατά τη χρονική στιγμή έκδοσης της έγκρισης. Το ίδιο συμβαλλόμενο μέρος δεν δύναται να αποδώσει τον ίδιο αριθμό για άλλο τύπο ΣΣΟ.
- 4.3. Η κοινοποίηση στα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας τα οποία εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό της έγκρισης ή της επέκτασης ή της άρνησης έγκρισης τύπου ΣΣΟ σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό πραγματοποιείται με έντυπο που έχει ως βάση το υπόδειγμα του παραρτήματος 1 του παρόντος κανονισμού.
- 4.4. Σε ευδιάκριτο και ευπρόσιτο σημείο που προσδιορίζεται στο έντυπο της έγκρισης, τοποθετείται στα βασικά κατασκευαστικά στοιχεία του ΣΣΟ, ανάλογα με τον τύπο του ΣΣΟ που εγκρίνεται βάσει του παρόντος κανονισμού, διεθνές σήμα έγκρισης που αποτελείται από:
- 4.4.1. Κύκλο που περικλείει το γράμμα «E» και ακολουθείται από τον διακριτικό αριθμό της χώρας που χορήγησε την έγκριση ⁽¹⁾.
- 4.4.2. Τον αριθμό του παρόντος κανονισμού που ακολουθείται από το γράμμα «R», το σύμβολο «A» ή «I» ή «AI» που δηλώνει αν το σύστημα είναι σύστημα συναγερμού οχήματος ή σύστημα ακινητοποίησης ή συνδυασμός των δύο συστημάτων, μία τελεία και τον αριθμό έγκρισης κοντά στον κύκλο που αναφέρεται στην παράγραφο 4.4.1.
- 4.4.3. Το σήμα έγκρισης πρέπει να είναι ευανάγνωστο και ανεξίτηλο.

⁽¹⁾ 1 Για τη Γερμανία, 2 για τη Γαλλία, 3 για την Ιταλία, 4 για τις Κάτω Χώρες, 5 για τη Σουηδία, 6 για το Βέλγιο, 7 για την Ουγγαρία, 8 για την Τσεχική Δημοκρατία, 9 για την Ισπανία, 10 για τη Σερβία, 11 για το Ηνωμένο Βασίλειο, 12 για την Αυστρία, 13 για το Λουξεμβούργο, 14 για την Ελβετία, 15 (κενό), 16 για τη Νορβηγία, 17 για την Φινλανδία, 18 για τη Δανία, 19 για τη Ρουμανία, 20 για την Πολωνία, 21 για την Πορτογαλία, 22 για τη Ρωσική Ομοσπονδία, 23 για την Ελλάδα, 24 για την Ιρλανδία, 25 για την Κροατία, 26 για τη Σλοβενία, 27 για τη Σλοβακία, 28 για τη Λευκορωσία, 29 για την Εσθονία, 30 (κενό), 31 για τη Βοσνία και Ερζεγοβίνη, 32 για τη Λετονία, 33 (κενό), 34 για τη Βουλγαρία, 35 (κενό), 36 για τη Λίθουανία, 37 για την Τουρκία, 38 (κενό), 39 για το Αζερμπαϊτζάν, 40 για την πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας, 41 (κενό), 42 για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα (οι εγκρίσεις χορηγούνται από τα κράτη μέλη με χρήση του αντίστοιχου συμβόλου ΟΕΕ), 43 για την Ιαπωνία, 44 (κενό), 45 για την Αυστραλία, 46 για την Ουκρανία, 47 για τη Νότια Αφρική, 48 για τη Νέα Ζηλανδία, 49 για την Κύπρο, 50 για τη Μάλτα, 51 για τη Δημοκρατία της Κορέας, 52 για τη Μαλαισία και 53 για την Ταϊλάνδη. Οι επόμενοι αριθμοί θα χορηγηθούν σε άλλες χώρες σύμφωνα με τη χρονολογική σειρά που θα κυρώσουν ή θα προσχωρήσουν στη συμφωνία σχετικά με την υιοθέτηση ενιαίων προϋποθέσεων έγκρισης τροχοφόρων οχημάτων, των εξοπλισμών και κατασκευαστικών μερών που μπορούν να τοποθετηθούν ή/και να χρησιμοποιηθούν σε τροχοφόρα οχήματα, καθώς και την αμοιβαία αναγνώριση των εγκρίσεων αυτών, οι δε αριθμοί που θα χορηγηθούν κατ' αυτό τον τρόπο θα κοινοποιηθούν από τον Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών στα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας.

- 4.4.4. Το παράρτημα 5 του παρόντος κανονισμού περιέχει υποδείγματα σημάτων έγκρισης.
- 4.5. Ως εναλλακτική λύση στο σήμα έγκρισης που περιγράφεται ανωτέρω στην παράγραφο 4.4, θα εκδίδεται πιστοποιητικό συμμόρφωσης για κάθε σύστημα συναγερμού οχήματος (ΣΣΟ) που διατίθεται προς πώληση.
- Όταν ένας κατασκευαστής ΣΣΟ υποβάλλει ένα εγκεκριμένο σύστημα συναγερμού οχήματος χωρίς επισημάνση σε έναν κατασκευαστή οχημάτων για να το εγκαταστήσει ο κατασκευαστής του οχήματος ως αυθεντικό εξοπλισμό σε ένα μοντέλο ή σε σειρά μοντέλων οχημάτων, ο κατασκευαστής του ΣΣΟ παραδίδει στον κατασκευαστή των οχημάτων επαρκή αριθμό αντιγράφων του πιστοποιητικού συμμόρφωσης, για να μπορέσει ο τελευταίος να λάβει έγκριση οχήματος σύμφωνα με το μέρος II του παρόντος κανονισμού.
- Αν το ΣΣΟ αποτελείται από διακριτά κατασκευαστικά στοιχεία, το (τα) κύριο(-α) στοιχείο(-α) πρέπει να φέρουν σήμα αναφοράς και το πιστοποιητικό συμμόρφωσης περιέχει κατάλογο των εν λόγω σημάτων αναφοράς.
- Το παράρτημα 6 του παρόντος κανονισμού περιέχει υπόδειγμα του πιστοποιητικού συμμόρφωσης.
5. ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ
- 5.1. Το ΣΣΟ πρέπει, σε περίπτωση παρείσφρησης ή παρέμβασης στο όχημα, να προκαλεί την εκπομπή σήματος προειδοποίησης.
- Το σήμα προειδοποίησης είναι ηχητικό και μπορεί να περιλαμβάνει επιπλέον διατάξεις οπτικού σήματος, ή να έχει ασύρματη ζεύξη ή να αποτελεί συνδυασμό αυτών.
- 5.2. Το σύστημα συναγερμού οχήματος (ΣΣΟ) πρέπει να σχεδιάζεται, να κατασκευάζεται και να τοποθετείται έτσι ώστε το εξοπλισμένο με αυτό όχημα να εξακολουθεί να πληροί όλες τις σχετικές τεχνικές απαιτήσεις και ειδικά εκείνες που αφορούν την ηλεκτρομαγνητική συμβατότητα (EMC).
- 5.3. Εάν το ΣΣΟ περιλαμβάνει τη δυνατότητα εκπομπής ραδιοκυμάτων, π.χ. για την ενεργοποίηση ή απενεργοποίηση του συναγερμού ή τη μετάδοση συναγερμού, πρέπει να ανταποκρίνεται στα πρότυπα ETSI ⁽²⁾, π.χ. EN 300 220-1 V1.3.1. (2000-09), EN 300 220-2 V1.3.1. (2000-09), EN 300 220-3 V1.1.1. (2000-09) και EN 301 489-3 V1.2.1. (2000-08) (περιλαμβανομένων τυχόν συμβουλευτικών απαιτήσεων). Η συχνότητα και η μέγιστη ακτινοβολούμενη ισχύς των ραδιομεταδόσεων για την ενεργοποίηση ή την απενεργοποίηση του συναγερμού πρέπει να συμμορφώνονται με τη σύσταση CEPT/ERC ⁽³⁾ 70-03 (17 Φεβρουαρίου 2000) σχετικά με τη χρήση διατάξεων μικρής εμβέλειας ⁽⁴⁾.
- 5.4. Η εγκατάσταση ενός συστήματος συναγερμού οχήματος σε ένα όχημα δεν πρέπει να μπορεί να επηρεάζει τις επιδόσεις του οχήματος (στη θέση απενεργοποίησης) ούτε την ασφαλή λειτουργία του.
- 5.5. Το σύστημα συναγερμού οχήματος (ΣΣΟ) και τα κατασκευαστικά στοιχεία του δεν πρέπει να ενεργοποιούνται ακούσια, ιδίως όταν ο κινητήρας είναι σε κατάσταση λειτουργίας.
- 5.6. Η ασφαλής λειτουργία του οχήματος δεν πρέπει να επηρεάζεται από βλάβη στο σύστημα συναγερμού οχήματος ή από βλάβη στην παροχή ηλεκτρικής ενέργειας του συστήματος συναγερμού οχήματος.
- 5.7. Το ΣΣΟ, τα κατασκευαστικά του στοιχεία και τα μέρη που ελέγχονται από αυτά πρέπει να είναι σχεδιασμένα, κατασκευασμένα και τοποθετημένα έτσι ώστε να ελαχιστοποιείται ο κίνδυνος να καταστούν αναποτελεσματικά ή να καταστραφούν γρήγορα και διακριτικά, π.χ. με φθηνά, εύκολα αποκρυβόμενα εργαλεία, όργανα ή ιδιοκατασκευάσματα ευρέως διαδεδομένα.
- 5.8. Τα μέσα ενεργοποίησης και απενεργοποίησης του ΣΣΟ είναι σχεδιασμένα έτσι ώστε να μην ακυρώνονται οι απαιτήσεις του κανονισμού αριθ. 18. Επιτρέπεται η χρήση ηλεκτρικών συνδέσεων των κατασκευαστικών στοιχείων που καλύπτει ο παρών κανονισμός.

⁽²⁾ ETSI: Ευρωπαϊκό Ινστιτούτο Τηλεπικοινωνιακών Προτύπων.

Εάν τα πρότυπα αυτά δεν είναι διαθέσιμα κατά το χρόνο έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού, θα ισχύουν οι αντίστοιχες εγχώριες ρυθμίσεις.

⁽³⁾ CEPT: Ευρωπαϊκό Ινστιτούτο Τυποποίησης στον τομέα των Τηλεπικοινωνιών.

ERC: Ευρωπαϊκή επιτροπή ασύρματων επικοινωνιών.

⁽⁴⁾ Τα συμβαλλόμενα μέρη δύνανται να απαγορεύσουν τη συγκεκριμένη συχνότητα ή/και ισχύ και να θεσπίσουν τη χρήση άλλης συχνότητας ή/και ισχύος.

- 5.9. Το σύστημα πρέπει να είναι διευθετημένο έτσι ώστε η βραχυκύκλωση οιοδήποτε κυκλώματος σήματος συναγερμού να μην καθιστά αναποτελεσματικό το σύστημα συναγερμού από καμία άποψη, εκτός από το κύκλωμα που έχει βραχυκυκλωθεί.
- 5.10. Το σύστημα συναγερμού οχήματος (ΣΣΟ) μπορεί να περιλαμβάνει σύστημα ακινητοποίησης, το οποίο πρέπει να πληροί τις απαιτήσεις του μέρους III του παρόντος κανονισμού.
6. ΕΙΔΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ
- 6.1. Φάσμα προστασίας
- 6.1.1. Ειδικές απαιτήσεις
- Το σύστημα συναγερμού οχήματος πρέπει τουλάχιστον να ανιχνεύει και να επισημαίνει το άνοιγμα οιασδήποτε θύρας του οχήματος, του καλύμματος της μηχανής του (καπό) και του χώρου αποσκευών. Η βλάβη, ή η διακοπή όλων των φωτεινών πηγών, π.χ. λυχνία του θαλάμου επιβατών, δεν πρέπει να μειώνουν τη λειτουργία ελέγχου.
- Επιτρέπονται πρόσθετοι αποτελεσματικοί αισθητήρες πληροφόρησης/απεικόνισης, π.χ.:
- α) απόπειρας παρεισφρήσεως στο όχημα, π.χ. έλεγχος του θαλάμου επιβατών, έλεγχος υαλοπινάκων, θραύση υαλοπινάκων, ή
- β) απόπειρας κλοπής του αυτοκινήτου, π.χ. αισθητήρας κλίσης,
- λαμβανομένων υπόψη των μέτρων κατά κάθε άσκοπης εκπομπής ηχητικού σήματος συναγερμού (= εσφαλμένος συναγερμός, βλέπε παράγραφο 6.1.2 κατωτέρω).
- Εφόσον αυτοί οι πρόσθετοι αισθητήρες προκαλούν σήμα συναγερμού ακόμη και μετά την παρεισφρήση στο όχημα (π.χ. λόγω θραύσης υαλοπίνακα) ή λόγω εξωτερικής επίηρας (π.χ. άνεμος), το σήμα συναγερμού το οποίο έχει ενεργοποιηθεί από έναν από τους προαναφερθέντες αισθητήρες, παραμένει ενεργοποιημένο έως δέκα φορές κατ' ανώτατο όριο εντός του ίδιου διαστήματος ενεργοποίησης του συστήματος συναγερμού οχήματος.
- Στην περίπτωση αυτή το διάστημα ενεργοποίησης περιορίζεται από την ενεργοποίηση του συστήματος λόγω αντίστοιχης ενέργειας του κατόχου του οχήματος.
- Ορισμένα είδη πρόσθετων αισθητήρων, π.χ. αισθητήρας θαλάμου επιβατών (υπέρηχοι, υπέρυθρες ακτίνες) ή αισθητήρας κλίσης κ.λπ. μπορούν να απενεργοποιούνται σκοπίμως. Τότε, πρέπει να υπάρξει ανεξάρτητη ενέργεια κάθε φορά πριν ενεργοποιηθεί το σύστημα συναγερμού οχήματος. Δεν πρέπει να είναι δυνατόν να απενεργοποιούνται οι αισθητήρες όταν το σύστημα συναγερμού είναι ενεργοποιημένο.
- 6.1.2. Ασφάλεια κατά εσφαλμένου συναγερμού
- 6.1.2.1. Με κατάλληλα μέτρα, π.χ.:
- α) μηχανικό σχεδιασμό και σχεδιασμό του ηλεκτρικού κυκλώματος ανταποκρινόμενο στις ειδικές συνθήκες των μηχανοκίνητων οχημάτων·
- β) επιλογή και εφαρμογή των αρχών λειτουργίας και ελέγχου στο σύστημα συναγερμού και στα κατασκευαστικά στοιχεία του·
- πρέπει να εξασφαλίζεται ότι το ΣΣΟ, τόσο σε κατάσταση ενεργοποίησης όσο και σε κατάσταση απενεργοποίησης, δεν προκαλεί άσκοπη εκπομπή του ηχητικού σήματος συναγερμού, σε περίπτωση:
- α) κρούσης στο όχημα: η σχετική δοκιμή περιγράφεται στην παράγραφο 7.2.13·
- β) ηλεκτρομαγνητικής συμβατότητας: οι σχετικές δοκιμές περιγράφονται στην παράγραφο 7.2.12·
- γ) πτώσης της τάσης του συσσωρευτή λόγω συνεχούς εκφόρτισης: η σχετική δοκιμή περιγράφεται στην παράγραφο 7.2.14·
- δ) εσφαλμένου συναγερμού της ενδεικτικής λυχνίας του θαλάμου επιβατών: η σχετική δοκιμή περιγράφεται στην παράγραφο 7.2.15.
- 6.1.2.2. Εφόσον ο αιτών την έγκριση τύπου μπορεί να αποδείξει, π.χ. με τεχνικά δεδομένα, ότι εξασφαλίζεται, σε ικανοποιητικό βαθμό, ασφάλεια κατά εσφαλμένου συναγερμού, η αρμόδια τεχνική υπηρεσία που διεξάγει τις δοκιμές έγκρισης τύπου μπορεί να μην απαιτήσει ορισμένες από τις προαναφερθείσες δοκιμές.

- 6.2. Ηχητικός συναγεργμός
- 6.2.1. Γενικές παρατηρήσεις
- Το προειδοποιητικό σήμα πρέπει να είναι ευδιάκριτο ηχητικά και αναγνωρίσιμο, πρέπει δε να διαφέρει σε μεγάλο βαθμό από τα υπόλοιπα ηχητικά σήματα που χρησιμοποιούνται στην οδική κυκλοφορία.
- Εκτός από τη διάταξη ηχητικής προειδοποίησης στον αρχικό εξοπλισμό, μπορεί να τοποθετηθεί μια ανεξάρτητη διάταξη ηχητικού συναγεργμού στο χώρο του οχήματος που ελέγχεται από το σύστημα συναγεργμού οχήματος, όπου δεν θα είναι εύκολα και γρήγορα προσιτή από άτομα.
- Εφόσον χρησιμοποιείται ανεξάρτητη διάταξη ηχητικού σήματος βάσει της παραγράφου 6.2.3.1 κατωτέρω, το πρωτότυπο τυποποιημένο σύστημα ηχητικής προειδοποίησης μπορεί επιπροσθέτως να ενεργοποιηθεί από το ΣΣΟ, με την προϋπόθεση ότι κάθε παρέμβαση στην τυποποιημένη διάταξη ηχητικού συναγεργμού (που συνήθως είναι ευκολότερα προσβάσιμη) δεν επηρεάζει τη λειτουργία της χωριστής διάταξης ηχητικού σήματος συναγεργμού.
- 6.2.2. Διάρκεια ηχητικού σήματος συναγεργμού
- Κατώτατη: 25 s
- Ανώτατη: 30 s.
- Το ηχητικό σήμα συναγεργμού μπορεί να εκπεμφθεί πάλι μόνο μετά την επόμενη παρέμβαση στο όχημα, π.χ. μετά την παρέλευση του προαναφερθέντος χρόνου.
- (Περιορισμοί: βλέπε παραγράφους 6.1.1 και 6.1.2 ανωτέρω).
- Η απενεργοποίηση του συστήματος συναγεργμού πρέπει να παύσει αμέσως την εκπομπή του ηχητικού σήματος.
- 6.2.3. Προδιαγραφές ηχητικού σήματος συναγεργμού.
- 6.2.3.1. Διάταξη σήματος συναγεργμού με σταθερό τόνο (σταθερό φάσμα συχνότητας), π.χ. κόρνα: ηχητικά κ.λπ. δεδομένα σύμφωνα με τον κανονισμό ΟΕΕ αριθ. 28, μέρος I.
- Διαλείπον σήμα συναγεργμού (οπλισμένο/παροπλισμένο):
- Συχνότητα έναυσης(2 ± 1) Hz
- Χρόνος λειτουργίας = χρόνος μη λειτουργίας ± 10 %
- 6.2.3.2. Διάταξη ηχητικού σήματος συναγεργμού με διαμόρφωση συχνότητας:
- ηχητικά κ.α. δεδομένα σύμφωνα με τον κανονισμό αριθ. 28, μέρος I, ίση όμως διάβαση ενός σημαντικού φάσματος συχνότητας εντός του προαναφερθέντος φάσματος (1 800 έως 3 550 Hz) και προς τις δύο κατευθύνσεις.
- Συχνότητα διάβασης(2 ± 1) Hz
- 6.2.3.3. Ηχοστάθμη
- Η πηγή ήχου μπορεί να είναι:
- α) είτε μια διάταξη ηχητικής προειδοποίησης εγκεκριμένη βάσει του κανονισμού αριθ. 28, μέρος I
- β) είτε μια διάταξη που πληροί τις απαιτήσεις του κανονισμού αριθ. 28, μέρος I, παράγραφοι 6.1 και 6.2.
- Ωστόσο, σε περίπτωση μιας πηγής ήχου διαφορετικής από την αρχική διάταξη ηχητικής προειδοποίησης, η ελάχιστη ηχοστάθμη μπορεί να μειωθεί σε 100 dB(A), μετρούμενη υπό τις συνθήκες του κανονισμού αριθ. 28, μέρος I.
- 6.3. Οπτικός συναγεργμός – εφόσον υπάρχει
- 6.3.1. Γενικές παρατηρήσεις
- Σε περίπτωση παραβίασης ή παρέμβασης στο όχημα, η διάταξη πρέπει να εκπέμπει οπτικό σήμα συναγεργμού, όπως ορίζεται στις παραγράφους 6.3.2 και 6.3.3 κατωτέρω.

- 6.3.2. Διάρκεια του οπτικού σήματος
Το οπτικό σήμα συναγερμού πρέπει να διαρκεί από 25 δευτερόλεπτα έως 5 λεπτά μετά την ενεργοποίηση του συναγερμού.
Η απενεργοποίηση του συστήματος συναγερμού πρέπει αμέσως να παύει την εκπομπή του σήματος.
- 6.3.3. Τύπος οπτικού σήματος
Διαλείπουσα λειτουργία των δεικτών διεύθυνσης ή/και της λυχνίας του θαλάμου επιβατών του οχήματος, καθώς και όλων των λυχνιών που ανήκουν στο ίδιο ηλεκτρικό κύκλωμα.
Συχνότητα έναυσης (2 ± 1) Hz
Σε σχέση με το ηχητικό σήμα, επιτρέπονται και τα ασύγχρονα σήματα.
Χρόνος λειτουργίας = χρόνος μη λειτουργίας ± 10 %
- 6.4. Συναγερμός με εκπομπή ραδιοκυμάτων (συσκευή τηλειδιοποίησης) – εφόσον υπάρχει
Το σύστημα συναγερμού οχήματος μπορεί να περιλαμβάνει εγκατάσταση που να προκαλεί σήμα συναγερμού με ασύρματη ζεύξη.
- 6.5. Μανδάλωση ενεργοποίησης του συστήματος συναγερμού
- 6.5.1. Όταν ο κινητήρας είναι σε λειτουργία, πρέπει να είναι αδύνατη η σκόπιμη ή η ακούσια ενεργοποίηση του συστήματος συναγερμού.
- 6.6. Ενεργοποίηση και απενεργοποίηση του συστήματος συναγερμού οχήματος
- 6.6.1. Ενεργοποίηση
Επιτρέπονται όλα τα κατάλληλα μέσα ενεργοποίησης του συστήματος συναγερμού οχήματος, με την προϋπόθεση ότι δεν προκαλούν ακούσια εσφαλμένο συναγερμό.
- 6.6.2. Απενεργοποίηση
Η απενεργοποίηση του συστήματος συναγερμού οχήματος πρέπει να επιτυγχάνεται με μία διάταξη ή με συνδυασμό των κάτωθι διατάξεων. Επιτρέπονται άλλες διατάξεις ισοδύναμων επιδόσεων.
- 6.6.2.1. Μηχανικό κλειδί (που πληροί τις απαιτήσεις του παραρτήματος 10 του παρόντος κανονισμού), το οποίο μπορεί να συνδυάζεται με το κεντρικό σύστημα μανδάλωσης του οχήματος, έχει τουλάχιστον 1 000 παραλλαγές και χρησιμοποιείται από έξω.
- 6.6.2.2. Ηλεκτρική/ηλεκτρονική διάταξη, π.χ. τηλεχειριστήριο, με τουλάχιστον 50 000 παραλλαγές και ενσωματωμένους μεταβαλλόμενους κωδικούς και/ή χρόνο παρέλευσης δέκα ημερών, π.χ. μέγιστο 5 000 παραλλαγές ανά 24 ώρες για ελάχιστο 50 000 παραλλαγές.
- 6.6.2.3. Μηχανικό κλειδί ή ηλεκτρική/ηλεκτρονική διάταξη εντός του προστατευόμενου θαλάμου επιβατών, με χρονικό περιθώριο εισόδου/εξόδου.
- 6.7. Χρονικό περιθώριο εξόδου
Εφόσον ο διακόπτης ενεργοποίησης του συστήματος συναγερμού είναι τοποθετημένος μέσα στην προστατευόμενη περιοχή, πρέπει να προβλέπεται χρονικό περιθώριο εξόδου. Πρέπει να είναι δυνατόν να καθορίζεται το χρονικό περιθώριο εξόδου μεταξύ 15 και 45 δευτερολέπτων μετά την επενέργεια του διακόπτη. Το χρονικό περιθώριο μπορεί να προσαρμόζεται ανάλογα με τις ατομικές ανάγκες του χειριστή.
- 6.8. Χρονικό περιθώριο εισόδου
Εφόσον ο διακόπτης ενεργοποίησης του συστήματος συναγερμού είναι τοποθετημένος μέσα στην προστατευόμενη περιοχή, πρέπει να προβλέπεται χρονικό περιθώριο εισόδου 5 έως και 15 δευτερολέπτων κατ' ανώτατο όριο πριν την ενεργοποίηση του ηχητικού και του οπτικού σήματος συναγερμού. Το χρονικό περιθώριο μπορεί να προσαρμόζεται ανάλογα με τις ατομικές ανάγκες του χειριστή.

- 6.9. Απεικόνιση θέσης
- 6.9.1. Για να παρέχεται πληροφόρηση σχετικά με τη θέση του συστήματος συναγερμού οχήματος (ενεργοποίηση, απενεργοποίηση, χρονικό περιθώριο ενεργοποίησης του συναγερμού, ότι είναι ενεργοποιημένος ο συναγερμός) επιτρέπονται οπτικές απεικονίσεις μέσα και έξω από το θάλαμο επιβατών. Η φωτεινή ένταση των οπτικών σημάτων εκτός του θαλάμου επιβατών δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 0,5 cd.
- 6.9.2. Εάν παρέχεται ένδειξη των σύντομων «δυναμικών» διεργασιών, όπως αλλαγές από τη θέση «ενεργοποίησης» στη θέση «απενεργοποίησης» και αντιστρόφως, η ένδειξη πρέπει να είναι οπτική, σύμφωνα με την παράγραφο 6.9.1. Αυτή η οπτική ένδειξη μπορεί επίσης να δίδεται από την ταυτόχρονη λειτουργία των δεικτών διεύθυνσης και/ή της λυχνίας (των λυχνιών) του θαλάμου επιβατών, με την προϋπόθεση ότι η διάρκεια της οπτικής ένδειξης μέσω των δεικτών διεύθυνσης δεν υπερβαίνει τα 3 δευτερόλεπτα.
- 6.10. Ηλεκτρική τροφοδότηση
- Η πηγή ισχύος του συστήματος συναγερμού οχήματος μπορεί να είναι είτε ο συσσωρευτής του οχήματος είτε ένας επαναφορτιζόμενος συσσωρευτής. Όταν υφίσταται, επιτρέπεται η χρησιμοποίηση επαναφορτιζόμενου ή μη επαναφορτιζόμενου συσσωρευτή. Δεν επιτρέπεται σε καμία περίπτωση οι συσσωρευτές αυτοί να τροφοδοτούν με ενέργεια άλλα μέρη του ηλεκτρικού συστήματος του οχήματος.
- 6.11. Προδιαγραφές για τις προαιρετικές λειτουργίες
- 6.11.1. Αυτοέλεγχος, αυτόματη ένδειξη βλάβης
- Κατά τον οπλισμό του συστήματος συναγερμού, οι ασυνήθιστες καταστάσεις, όπως ανοικτές θύρες κ.λπ. μπορούν να ανιχνεύονται με μία λειτουργία αυτοελέγχου (έλεγχος αληθοφάνειας) και η κατάσταση αυτή μπορεί να υποδεικνύεται.
- 6.11.2. Συναγερμός πανικού
- Επιτρέπεται οπτικός και/ή ηχητικός και/ή ραδιοφωνικός συναγερμός μέσω ραδιοκυμάτων ανεξάρτητα από την κατάσταση (οπλισμός ή παροπλισμός) και/ή λειτουργία του συστήματος συναγερμού. Ο συναγερμός αυτός πρέπει να τίθεται σε λειτουργία μέσα στο όχημα και να μην επηρεάζει την κατάσταση (οπλισμός ή παροπλισμός) του συστήματος συναγερμού. Επίσης πρέπει να είναι δυνατό στον κάτοχο του οχήματος να διακόψει το συναγερμό πανικού. Σε περίπτωση ηχητικού συναγερμού, η διάρκεια εκπομπής του ηχητικού σήματος ανά ενεργοποίηση δεν πρέπει να περιορίζεται. Ένας συναγερμός πανικού δεν πρέπει να ακινητοποιεί τον κινητήρα ή να παύει τη λειτουργία του, εφόσον αυτός είναι σε λειτουργία.
7. ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΚΑΙ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΔΟΚΙΜΗΣ ⁽⁵⁾
- 7.1. Παράμετροι λειτουργίας
- Όλα τα κατασκευαστικά στοιχεία του συστήματος συναγερμού οχήματος πρέπει να λειτουργούν χωρίς καμία αστοχία υπό τις κάτωθι συνθήκες.
- 7.1.1. Κλιματολογικές συνθήκες
- Καθορίζονται δύο κλάσεις θερμοκρασίας περιβάλλοντος ως εξής:
- 40 °C έως + 85 °C για μέρη που προορίζονται να τοποθετηθούν στο θάλαμο επιβατών ή στο χώρο αποσκευών,
- 40 °C έως + 125 °C για μέρη που πρόκειται να τοποθετηθούν στο χώρο του κινητήρα, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά.
- 7.1.2. Βαθμός προστασίας για την εγκατάσταση
- Πρέπει να παρέχονται οι κάτωθι βαθμοί προστασίας σύμφωνα με το δημοσίευμα 529 - 1989 του IEC:
- IP 40 για μέρη που πρόκειται να τοποθετηθούν στο θάλαμο επιβατών,
- IP 42 για μέρη που πρόκειται να τοποθετηθούν στον θάλαμο επιβατών των διθέσιων ανοικτών σπορ αυτοκινήτων/των αυτοκινήτων με πτυσσόμενη οροφή και των αυτοκινήτων με ανοιγόμενη οροφή, εφόσον το σημείο τοποθέτησης απαιτεί υψηλότερο βαθμό προστασίας από τον IP 40,
- IP 54 για τα υπόλοιπα μέρη.
- Ο κατασκευαστής του συστήματος συναγερμού προσδιορίζει στις οδηγίες τοποθέτησης, οιοσδήποτε περιορισμούς όσον αφορά στην τοποθέτηση κάποιου μέρους της εγκατάστασης από άποψη σκόνης, νερού και θερμοκρασίας.
- 7.1.3. Αντοχή στις καιρικές συνθήκες
- 7 ημέρες σύμφωνα με το IEC 68-2-30-1980.

⁽⁵⁾ Οι λυχνίες που χρησιμοποιούνται ως μέρος των διατάξεων οπτικού συναγερμού και δεν περιλαμβάνονται στο τυποποιημένο σύστημα φωτισμού του αυτοκινήτου δεν χρειάζεται να συμφωνούν με τις παραμέτρους λειτουργίας της παραγράφου 7.1, και δεν πρέπει να υποβάλλονται στις δοκιμές που ορίζει η παράγραφος 7.2.

- 7.1.4. Ηλεκτρικές συνθήκες
- Όνομαστική τάση παροχής ρεύματος: 12 V
- Κλίμακα τάσεως ηλεκτρικού ρεύματος λειτουργίας: από 9 V έως 15 V εντός του εύρους θερμοκρασιών που ορίζεται στην παράγραφο 7.1.1.
- Χρόνος ανοχής για υπερβάλλουσες τάσεις σε 23 °C: $U = 18 \text{ V}$, μέγιστο όριο 1 ώρα
 $U = 24 \text{ V}$, μέγιστο όριο 1 λεπτό.
- 7.2. Συνθήκες δοκιμής
- 7.2.1. Δοκιμές λειτουργίας
- Για τις δοκιμές λειτουργίας που απαιτούνται στις παραγράφους 7.2.3, 7.2.4, 7.2.5, 7.2.6 και 7.2.8.4, αν ορισμένες από τις απαιτούμενες σε κάθε μία από τις παραγράφους αυτές δοκιμές εκτελούνται σε σειρά σε ένα συγκεκριμένο ΣΣΟ, η δοκιμή λειτουργίας δύναται να εκτελεστεί μόνο μία φορά αφού ολοκληρωθούν οι επιλεγείσες δοκιμές αντί να εκτελεστούν οι δοκιμές λειτουργίας που απαιτούνται στις παραγράφους αυτές μετά από κάθε επιλεγείσα δοκιμή. Οι κατασκευαστές και οι προμηθευτές των οχημάτων πρέπει να εγγυηθούν ικανοποιητικά αποτελέσματα μόνο σε μη σωρευτικές διαδικασίες.
- 7.2.1.1. Πρέπει να ελέγχεται κατά πόσον το ΣΣΟ πληροί τις ακόλουθες προδιαγραφές:
- α) Διάρκεια συναγερμού σύμφωνα με τις παραγράφους 6.2.2 και 6.3.2·
- β) Συχνότητα και λόγος ενεργοποίησης/απενεργοποίησης σύμφωνα με τις παραγράφους 6.3.3 και 6.2.3.1 ή 6.2.3.2 αντιστοίχως·
- γ) Αριθμός κύκλων συναγερμού σύμφωνα με την παράγραφο 6.1.1, εφόσον ισχύει·
- δ) Έλεγχος της μανδάλωσης της ενεργοποίησης συστημάτων συναγερμού σύμφωνα με την παράγραφο 6.5.
- 7.2.1.2. Κανονικές συνθήκες δοκιμής
- Τάση $U = (12 \pm 0,2) \text{ V}$
- Θερμοκρασία $\Theta = (23 \pm 5) \text{ }^\circ\text{C}$
- 7.2.2. Αντίσταση σε μεταβολές της θερμοκρασίας και της τάσης
- Πρέπει επίσης να ελέγχεται κατά πόσον πληρούνται οι προδιαγραφές που ορίζονται στην παράγραφο 7.2.1.1 υπό τις ακόλουθες συνθήκες:
- 7.2.2.1. Θερμοκρασία δοκιμής $\Theta = (-40 \pm 2) \text{ }^\circ\text{C}$
- Τάση δοκιμής $U = (9 \pm 0,2) \text{ V}$
- Διάρκεια αποθήκευσης 4 ώρες
- 7.2.2.2. Για μέρη που πρόκειται να τοποθετηθούν στο θάλαμο επιβατών ή στο χώρο αποσκευών:
- Θερμοκρασία δοκιμής $\Theta = (+85 \pm 2) \text{ }^\circ\text{C}$
- Τάση δοκιμής $U = (15 \pm 0,2) \text{ V}$
- Διάρκεια αποθήκευσης 4 ώρες
- 7.2.2.3. Για μέρη που πρόκειται να τοποθετηθούν στο διαμέρισμα του κινητήρα εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά:
- Θερμοκρασία δοκιμής $\Theta = (+125 \pm 2) \text{ }^\circ\text{C}$
- Τάση δοκιμής $U = (15 \pm 0,2) \text{ V}$
- Διάρκεια αποθήκευσης 4 ώρες
- 7.2.2.4. Το ΣΣΟ, τόσο σε κατάσταση ενεργοποίησης όσο και απενεργοποίησης, πρέπει να υποβάλλεται σε υπερβάλλουσα τάση ίση προς $18 \text{ V} \pm 0,2 \text{ V}$ επί 1 ώρα.

- 7.2.2.5. Το ΣΣΟ, τόσο σε κατάσταση ενεργοποίησης όσο και απενεργοποίησης, πρέπει να υποβάλλεται σε υπερβάλλουσα τάση ίση προς $24\text{ V} \pm 0,2\text{ V}$ επί 1 λεπτό.
- 7.2.3. Ασφαλής λειτουργία μετά τη δοκιμή ξένου σώματος και υδατοστεγανότητας
- Μετά τη δοκιμή στεγανότητας προς ξένο σώμα και προς το νερό σύμφωνα με το IEC 529-1989, για βαθμούς προστασίας βάσει της παραγράφου 7.1.2, πρέπει σύμφωνα με την παράγραφο 7.2.1 να επαναληφθούν οι δοκιμές λειτουργίας.
- Με τη σύμφωνη γνώμη της τεχνικής υπηρεσίας, η εν λόγω απαίτηση δεν χρειάζεται να εφαρμόζεται στις ακόλουθες περιπτώσεις:
- α) Έγκριση τύπου ενός ΣΣΟ το οποίο πρόκειται να υποβληθεί σε έγκριση τύπου ως χωριστή τεχνική μονάδα
- Στην περίπτωση αυτή, ο κατασκευαστής του ΣΣΟ:
- προσδιορίζει στο σημείο 4.5 του εγγράφου πληροφοριών (παράρτημα 1Α μέρος 1) ότι η απαίτηση της εν λόγω παραγράφου δεν εφαρμόστηκε στο ΣΣΟ (σύμφωνα με το μέρος Ι του παρόντος κανονισμού), και
 - προσδιορίζει στο σημείο 4.1 του εγγράφου πληροφοριών, τον κατάλογο οχημάτων στα οποία προβλέπεται να εγκατασταθεί το ΣΣΟ και τους αντίστοιχους όρους εγκατάστασης στο σημείο 4.2.
- β) Έγκριση τύπου οχήματος όσον αφορά ένα ΣΣ
- Στην εν λόγω περίπτωση, ο κατασκευαστής προσδιορίζει στο σημείο 3.1.3.1.1 του εγγράφου πληροφοριών (παράρτημα 1Α μέρος 2) ότι η απαίτηση της εν λόγω παραγράφου δεν εφαρμόζεται στην εγκατάσταση του ΣΣ λόγω του χαρακτήρα των όρων εγκατάστασης και ο κατασκευαστής του οχήματος το αποδεικνύει με την υποβολή των σχετικών εγγράφων.
- γ) Έγκριση τύπου οχήματος αναφορικά με την εγκατάσταση ενός ΣΣΟ το οποίο υποβλήθηκε σε έγκριση τύπου ως χωριστή τεχνική μονάδα.
- Στην εν λόγω περίπτωση, ο κατασκευαστής του οχήματος προσδιορίζει στο σημείο 3.1.3.1.1 του εγγράφου πληροφοριών (παράρτημα 1Α μέρος 2) ότι η απαίτηση της εν λόγω παραγράφου δεν εφαρμόζεται στην εγκατάσταση του ΣΣΟ όπου πληρούνται οι σχετικοί όροι εγκατάστασης.
- Η απαίτηση αυτή δεν εφαρμόζεται στις περιπτώσεις κατά τις οποίες οι πληροφορίες που απαιτούνται στο σημείο 3.1.3.1.1 του παραρτήματος 1Α μέρος 2 έχουν ήδη υποβληθεί για την έγκριση χωριστής τεχνικής μονάδας.
- 7.2.4. Ασφαλής λειτουργία μετά τη δοκιμή συμπίκνωσης
- Μετά τη δοκιμή αποχής στην υγρασία που πρέπει να διενεργείται σύμφωνα με το IEC 68-2-30 (1980), πρέπει να επαναληφθούν οι δοκιμές λειτουργίας σύμφωνα με την παράγραφο 7.2.1.
- 7.2.5. Δοκιμή για την ασφάλεια από την αναστροφή της πολικότητας
- Το ΣΣΟ και τα κατασκευαστικά στοιχεία του δεν πρέπει να καταστρέφονται από αναστροφή της πολικότητας έως 13 V επί 2 λεπτά.
- Μετά τη δοκιμή αυτή, οι δοκιμές λειτουργίας σύμφωνα με την παράγραφο 7.2.1 πρέπει να επαναληφθούν και να αλλαχθούν, εφόσον χρειάζεται, οι αντιστάσεις.
- 7.2.6. Δοκιμή ασφαλείας από βραχυκυκλώματα
- Όλες οι ηλεκτρικές συνδέσεις του συστήματος συναγερμού οχήματος πρέπει να είναι απρόσβλητες από τα βραχυκυκλώματα με γείωση μέγιστης τάσεως 13 V και/ή να διαθέτουν αντιστάσεις.
- Μετά τη δοκιμή αυτή, οι δοκιμές λειτουργίας σύμφωνα με την παράγραφο 7.2.1 πρέπει να επαναληφθούν και να αλλαχθούν, εφόσον χρειάζεται, οι αντιστάσεις.
- 7.2.7. Κατανάλωση ενέργειας στη θέση ενεργοποίησης
- Η κατανάλωση ενέργειας στη θέση ενεργοποίησης υπό τις συνθήκες που δίδονται στην παράγραφο 7.2.1.2, δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 20 mA κατά μέσο όρο για το πλήρες σύστημα συναγερμού συμπεριλαμβανομένης της απεικόνισης θέσης.

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

- α) Έγκριση τύπου ενός ΣΣΟ το οποίο πρόκειται να υποβληθεί σε έγκριση τύπου ως χωριστή τεχνική μονάδα

Στην περίπτωση αυτή, ο κατασκευαστής του ΣΣΟ:

- i) προσδιορίζει στο σημείο 4.5 του εγγράφου πληροφοριών (παράρτημα 1Α μέρος 1) ότι η απαίτηση της εν λόγω παραγράφου δεν εφαρμόστηκε στο ΣΣΟ (σύμφωνα με το μέρος Ι του παρόντος κανονισμού)· και
- ii) προσδιορίζει στο σημείο 4.1 του εγγράφου πληροφοριών, τον κατάλογο οχημάτων στα οποία προβλέπεται να εγκατασταθεί το ΣΣΟ και τους αντίστοιχους όρους εγκατάστασης στο σημείο 4.2· και
- iii) αποδεικνύει ότι δεν υπερβαίνονται οι απαιτήσεις κατανάλωσης ενέργειας με την υποβολή σχετικών εγγράφων.

- β) Έγκριση τύπου οχήματος όσον αφορά ένα ΣΣ

Στην εν λόγω περίπτωση, ο κατασκευαστής προσδιορίζει στο σημείο 3.1.3.1.1 του εγγράφου πληροφοριών (παράρτημα 1Α μέρος 2) ότι η απαίτηση της εν λόγω παραγράφου δεν εφαρμόζεται στην εγκατάσταση του ΣΣ λόγω του χαρακτήρα των όρων εγκατάστασης και ο κατασκευαστής του οχήματος το αποδεικνύει με την υποβολή των σχετικών εγγράφων.

- γ) Έγκριση τύπου οχήματος αναφορικά με την εγκατάσταση ενός ΣΣΟ το οποίο υποβλήθηκε σε έγκριση τύπου ως χωριστή τεχνική μονάδα

Στην εν λόγω περίπτωση, ο κατασκευαστής του οχήματος προσδιορίζει στο σημείο 3.1.3.1.1 του εγγράφου πληροφοριών (παράρτημα 1Α μέρος 2) ότι η απαίτηση της εν λόγω παραγράφου δεν εφαρμόζεται στην εγκατάσταση του ΣΣΟ όπου πληρούνται οι σχετικοί όροι εγκατάστασης.

Η απαίτηση αυτή δεν εφαρμόζεται στην περίπτωση κατά την οποία οι πληροφορίες που απαιτούνται στο σημείο 3.1.3.1.1 του παραρτήματος 1Α μέρος 2 έχουν ήδη υποβληθεί για την έγκριση χωριστής τεχνικής μονάδας.

7.2.8. Ασφαλής λειτουργία μετά τη δοκιμή δόνησης

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

Τύπος 1: κατασκευαστικά στοιχεία που συναρμολογούνται κανονικά επί του οχήματος,

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

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

7.2.8.2.1. Για τον τύπο 1

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

7.2.8.2.2. Για τον τύπο 2

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

7.2.8.2.3. Για αμφότερους τους τύπους 1 και 2:

α) η διακύμανση της συχνότητας είναι 1 οκτάβα/λεπτό.

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

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

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

- 7.2.8.4. Μετά τη δοκιμή δόνησης, πρέπει να επαναληφθεί η δοκιμή λειτουργίας σύμφωνα με την παράγραφο 7.2.1.
- 7.2.9. Δοκιμή ανθεκτικότητας
Υπό τις συνθήκες δοκιμής που ορίζονται στην παράγραφο 7.2.1.2, έναυση 300 πλήρων κύκλων συναγερού (ηχητικού ή/και οπτικού) με χρόνο παύσης της ηχητικής διάταξης 5 λεπτών.
- 7.2.10. Δοκιμές εξωτερικών κλειθρών (τοποθετημένων στο εξωτερικό του οχήματος).
Οι δοκιμές που ακολουθούν θα διενεργηθούν μόνον εφόσον δεν χρησιμοποιείται ο κύλινδρος μανδάλωσης του αρχικού εξοπλισμού μανδάλωσης των θυρών.
- 7.2.10.1. Το κλειθρο είναι σχεδιασμένο και κατασκευασμένο κατά τρόπο ώστε να παραμένει πλήρως αποτελεσματικό ακόμη και μετά από 2 500 κύκλους σπλισμού/παροπλισμού προς κάθε κατεύθυνση, ακολουθούμενους από 96 ώρες ελάχιστης έκθεσης σε δοκιμή αλατούχου αερολύματος σύμφωνα με το IEC 68-2-11-1981, δοκιμή αντίστασης στη διάβρωση.
- 7.2.11. Δοκιμή συστημάτων προστασίας θαλάμου επιβατών
Ο συναγερός πρέπει να ενεργοποιηθεί όταν ένα κάθετο χωρίσμα διαστάσεων $0,2 \times 0,15$ m εισχωρεί επί 0,3 m (η μέτρηση πραγματοποιείται από το κέντρο του κάθετου χωρίσματος) διαμέσου ενός ανοικτού παραθύρου της εμπρόσθιας θύρας μέσα στο θάλαμο επιβατών, προς τα εμπρός και παράλληλα προς το δρόμο με ταχύτητα 0,4 m/s και υπό γωνία 45° ως προς το διάμεσο διάμηκες επίπεδο του οχήματος. (Βλέπε σχέδια στο παράρτημα 8 του παρόντος κανονισμού).
- 7.2.12. Ηλεκτρομαγνητική συμβατότητα
Το ΣΣΟ υποβάλλεται στις δοκιμές που περιγράφονται στο παράρτημα 9.
Στην περίπτωση αυτή, ένα ΣΣΟ το οποίο πληροί όλες τις λειτουργικές καταστάσεις των δοκιμών του παραρτήματος 9 δεν θα πρέπει να προκαλεί την άσκοπη εκκίνηση του σήματος συναγερού σε συνδυασμό με τις απαιτήσεις της παραγράφου 6.1.2.1.
Όσον αφορά τη συμμόρφωση με τη λειτουργική κατάσταση σε κάθε δοκιμή, ένα ΣΣΟ, που έχει σχεδιαστεί για να θέτει σε λειτουργία τον συναγερό στην κατάσταση που προβλέπεται σε ορισμένες από τις συνθήκες δοκιμών που αναφέρονται στο παράρτημα 9 και θέτει σε λειτουργία το σύστημα συναγερού κατά τις δοκιμές, θεωρείται ότι λειτουργεί όπως έχει σχεδιαστεί κατά τις δοκιμές και, επομένως, θεωρείται ότι ανταποκρίνεται στη λειτουργική κατάσταση των δοκιμών. Στην περίπτωση αυτή, ο κατασκευαστής του ΣΣΟ το αποδεικνύει με την υποβολή σχετικών εγγράφων.
- 7.2.13. Ασφάλεια κατά εσφαλμένου συναγερού σε περίπτωση κρούσης στο όχημα
Πρέπει να επαληθεύεται ότι η κρούση έως 4,5 Joules ενός ημισφαιρικού σώματος διαμέτρου 165 mm και σκληρότητας 70 ± 10 Shore A, η οποία επέρχεται σε οιοδήποτε σημείο του αμαξώματος ή των υαλοπινάκων του οχήματος με την εν λόγω καμπύλη επιφάνεια δεν προκαλεί εσφαλμένους συναγερούς.
- 7.2.14. Ασφάλεια κατά εσφαλμένων συναγερών σε περίπτωση πτώσης της τάσης
Πρέπει να επαληθεύεται ότι η αργή πτώση της τάσης του κύριου συσσωρευτή με συνεχή εκφόρτιση 0,5 V την ώρα στα 3 V δεν προκαλεί εσφαλμένους συναγερούς.
Συνθήκες δοκιμής: βλέπε παράγραφο 7.2.1.2 ανωτέρω.
- 7.2.15. Δοκιμή ασφαλείας κατά εσφαλμένων συναγερών της ενδεικτικής λυχνίας του θαλάμου επιβατών
Τα συστήματα που προορίζονται για την προστασία του θαλάμου επιβατών σύμφωνα με την παράγραφο 6.1.1 ανωτέρω υποβάλλονται σε δοκιμή μαζί με το όχημα υπό κανονικές συνθήκες (παράγραφος 7.2.1.2).
Το σύστημα, τοποθετημένο σύμφωνα με τις οδηγίες του κατασκευαστή, δεν πρέπει να δίδει έναυσμα λειτουργίας του συναγερού όταν έχει υποβληθεί 5 φορές στη δοκιμή που περιγράφεται στην ανωτέρω παράγραφο 7.2.13 ανά διαστήματα 0,5 δευτερολέπτου.
Η παρουσία ατόμου που ακουμπά ή κινείται γύρω από το όχημα (με κλειστά παράθυρα) δεν πρέπει να προκαλεί εσφαλμένο συναγερό.
8. ΟΔΗΓΙΕΣ
Κάθε σύστημα συναγερού πρέπει να συνοδεύεται από τα παρακάτω:

- 8.1. Οδηγίες τοποθέτησης:
- 8.1.1. Κατάλογο οχημάτων και μοντέλων οχημάτων για τα οποία προορίζεται. Ο κατάλογος αυτός μπορεί να είναι ειδικός ή γενικός, π.χ. «όλα τα οχήματα με βενζινοκινητήρα και συσσωρευτή τάσεως 12 V με γείωση στον αρνητικό πόλο».
- 8.1.2. Τρόπο τοποθέτησης συνοδευόμενο από φωτογραφίες και/ή πολύ σαφή σχέδια.
- 8.1.3. Εφόσον το σύστημα συναγερμού οχήματος περιλαμβάνει σύστημα ακινητοποίησης, πρέπει να παρέχονται πρόσθετες οδηγίες σχετικά με το κατά πόσον πληρούνται οι απαιτήσεις του μέρους III του παρόντος κανονισμού.
- 8.2. Πιστοποιητικό τοποθέτησης προς συμπλήρωση, υπόδειγμα του οποίου δίδεται στο παράρτημα 7.
- 8.3. Γενική έκθεση προς τον αγοραστή του ΣΣΟ, με την οποία του εφιστάται η προσοχή στα ακόλουθα σημεία:
- το ΣΣΟ πρέπει να τοποθετείται σύμφωνα με τις οδηγίες του κατασκευαστή·
- συνιστάται η επιλογή ενός καλού τεχνικού (ο κατασκευαστής του συστήματος συναγερμού μπορεί να υποδεικνύει αρμόδιους τεχνικούς)·
- το πιστοποιητικό τοποθέτησης που παρέχεται με το ΣΣΟ πρέπει να συμπληρώνεται από τον τεχνικό τοποθέτησης.
- 8.4. Οδηγίες χρήσης
- 8.5. Οδηγίες συντήρησης
- 8.6. Γενική προειδοποίηση σχετικά με τους κινδύνους που εμπεριέχει οιαδήποτε αλλοίωση ή προσθήκη στο σύστημα. Αυτές οι αλλοιώσεις ή προσθήκες καθιστούν αυτομάτως άκυρο το πιστοποιητικό τοποθέτησης που αναφέρεται στην παράγραφο 8.2 ανωτέρω.
- 8.7. Υπόδειξη του σημείου (των σημείων) του σήματος έγκρισης τύπου που αναφέρεται στην παράγραφο 4.4 του παρόντος κανονισμού ή/και του διεθνούς πιστοποιητικού συμμόρφωσης που αναφέρεται στην παράγραφο 4.5 του παρόντος κανονισμού.
9. ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΤΥΠΟΥ ΣΣΟ ΚΑΙ ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
- Κάθε τροποποίηση του τύπου ΣΣΟ πρέπει να κοινοποιείται στην αρμόδια διοικητική αρχή που ενέκρινε τον τύπο του ΣΣΟ.
- Η αρχή αυτή δύναται τότε:
- α) είτε να θεωρήσει ότι οι τροποποιήσεις που επήλθαν είναι απίθανο να έχουν σημαντικές δυσμενείς επιπτώσεις και ότι σε κάθε περίπτωση το ΣΣΟ πληροί τις απαιτήσεις, ή
- β) να απαιτήσει από την τεχνική υπηρεσία που είναι υπεύθυνη για τη διεξαγωγή των δοκιμών, μια ακόμη έκθεση δοκιμής για ορισμένες ή για όλες τις δοκιμές που περιγράφονται στις παραγράφους 5, 6 και 7 του παρόντος κανονισμού.
- Η επικύρωση ή η απόρριψη της έγκρισης, στην οποία προσδιορίζεται η τροποποίηση, ανακοινώνεται στα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας εφαρμογής του παρόντος κανονισμού σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζεται στην παράγραφο 4.3 ανωτέρω.
- Η αρχή που είναι αρμόδια για την έκδοση της επέκτασης της έγκρισης χορηγεί αριθμό πρωτοκόλλου σε όλα τα έντυπα κοινοποίησης που συντάσσονται για τέτοιου είδους παρατάσεις.
10. ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
- Οι διαδικασίες συμμόρφωσης της παραγωγής πρέπει να είναι σύμφωνες με εκείνες που ορίζονται στη συμφωνία, προσάρτημα 2 (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Αναθ.2), με τις ακόλουθες απαιτήσεις:
- 10.1. Κάθε σύστημα συναγερμού οχήματος που εγκρίνεται βάσει του παρόντος κανονισμού πρέπει να κατασκευάζεται με τρόπο σύμφωνο με τον τύπο που εγκρίθηκε πληρώνοντας τις απαιτήσεις που ορίζονται στις ανωτέρω παραγράφους 5, 6 και 7.
- 10.2. Για κάθε τύπο συστήματος συναγερμού οχήματος, οι δοκιμές που προβλέπονται στις παραγράφους 7.2.1 έως 7.2.10 του παρόντος κανονισμού πρέπει να διενεργούνται σε στατιστικά ελεγχόμενη και τυχαία βάση, σύμφωνα με μία από τις συνήθεις διαδικασίες διασφάλισης ποιότητας.

- 10.3. Η αρχή που έχει χορηγήσει την έγκριση μπορεί ανά πάσα στιγμή να ελέγχει τις μεθόδους ελέγχου συμμόρφωσης που εφαρμόζονται σε κάθε εγκατάσταση παραγωγής. Η συνήθης συχνότητα διενέργειας των ελέγχων αυτών ορίζεται σε διετή βάση.
11. ΚΥΡΩΣΕΙΣ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΜΗ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
- 11.1. Η έγκριση που χορηγήθηκε για έναν τύπο ΣΣΟ σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό μπορεί να ανακληθεί, εάν δεν ικανοποιούνται οι απαιτήσεις που ορίζονται στην παράγραφο 10 ανωτέρω.
- 11.2. Εάν συμβαλλόμενο μέρος στη συμφωνία το οποίο εφαρμόζει τον παρόντα κανονισμό ανακαλέσει έγκριση που έχει χορηγήσει προηγουμένως, ενημερώνει αμέσως τα άλλα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό με τη διαβίβαση του εντύπου σύμφωνα με το υπόδειγμα στο παράρτημα 1 του παρόντος κανονισμού.
12. ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΠΑΥΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
- Εάν ο κάτοχος της έγκρισης παύσει τελείως να κατασκευάζει το συγκεκριμένο τύπο ΣΣΟ που έχει εγκριθεί σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, πληροφορεί σχετικά την αρχή η οποία χορήγησε την έγκριση.
- Με την παραλαβή της σχετικής κοινοποίησης, η εν λόγω υπηρεσία ενημερώνει σχετικά τα λοιπά συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό μέσω ενός εντύπου κοινοποίησης, που είναι σύμφωνο με το υπόδειγμα του παραρτήματος 1 του παρόντος κανονισμού.
13. ΟΝΟΜΑΣΙΕΣ ΚΑΙ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΟΥ ΕΙΝΑΙ ΑΡΜΟΔΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΤΩΝ ΔΟΚΙΜΩΝ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ
- Τα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας τα οποία εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό οφείλουν να κοινοποιούν στη Γραμματεία των Ηνωμένων Εθνών τις επωνυμίες και τις διευθύνσεις των αρμόδιων τεχνικών υπηρεσιών για τη διεξαγωγή των δοκιμών έγκρισης και των διοικητικών υπηρεσιών που χορηγούν εγκρίσεις, καθώς και τα έντυπα με τα οποία πρέπει να αποστέλλεται η πιστοποίηση της έγκρισης ή της επέκτασης ή της απόρριψης ή της ανάκλησης της έγκρισης που εκδίδεται σε άλλες χώρες.
- ΜΕΡΟΣ II — ΕΓΚΡΙΣΗ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΣΥΝΑΓΕΡΜΟΥ ΤΟΥ
- Όταν ένα ΣΣΟ εγκεκριμένο βάσει του μέρους I του παρόντος κανονισμού χρησιμοποιείται σε όχημα που υποβάλλεται για έγκριση τύπου βάσει του μέρους II του παρόντος κανονισμού, δεν επαναλαμβάνονται οι απαιτούμενες δοκιμές για ένα σύστημα συναγερμού για να χορηγηθεί έγκριση τύπου βάσει του μέρους I του παρόντος κανονισμού.
14. ΟΡΙΣΜΟΙ
- Για τους σκοπούς του μέρους II του παρόντος κανονισμού,
- 14.1. «Σύστημα συναγερμού» (ΣΣ): η διευθέτηση κατασκευαστικών στοιχείων που είναι τοποθετημένα ως αρχικός εξοπλισμός ενός τύπου οχήματος και είναι σχεδιασμένα για να δείχνουν παραβίαση ή παρέμβαση στο όχημα. Τα συστήματα αυτά μπορούν να παρέχουν πρόσθετη προστασία από μη εξουσιοδοτημένη χρήση του οχήματος.
- 14.2. «Τύπος οχήματος όσον αφορά το σύστημα συναγερμού»: τα οχήματα τα οποία δεν έχουν σημαντικές διαφορές σε ουσιαστικά θέματα, όπως:
- α) η εμπορική επωνυμία ή το σήμα του κατασκευαστή·
 - β) τα χαρακτηριστικά του οχήματος που επηρεάζουν σημαντικά τις επιδόσεις του συστήματος συναγερμού,
 - γ) τον τύπο και τον σχεδιασμό του συστήματος συναγερμού (ΣΣ) ή του συστήματος συναγερμού οχήματος (ΣΣΟ).
- 14.3. «Έγκριση τύπου οχήματος»: η έγκριση ενός τύπου οχήματος ως προς τις απαιτήσεις που ορίζονται στις παραγράφους 17, 18 και 19 κατωτέρω.
- 14.4. Άλλοι ορισμοί ισχύοντες για το μέρος II περιλαμβάνονται στην παράγραφο 2 του παρόντος κανονισμού.
15. ΑΙΤΗΣΗ ΓΙΑ ΧΟΡΗΓΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
- 15.1. Η αίτηση για χορήγηση έγκρισης τύπου οχήματος όσον αφορά το ΣΣ του υποβάλλεται από τον κατασκευαστή του οχήματος ή τον δεόντως εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό του.

- 15.2. Συνοδεύεται από έγγραφο ενημέρωσης σύμφωνα με το υπόδειγμα του παραρτήματος 1Α μέρος 2.
- 15.3. Υποβάλλεται στην τεχνική υπηρεσία όχημα αντιπροσωπευτικό του προς έγκριση τύπου οχήματος.
- 15.4. Όχημα που δεν περιλαμβάνει όλα τα συστατικά μέρη του τύπου μπορεί να γίνει αποδεκτό για δοκιμή υπό τον όρο ότι ο αιτών είναι σε θέση να τεκμηριώσει επαρκώς έναντι της αρμόδιας αρχής ότι η έλλειψη των συστατικών αυτών μερών δεν επηρεάζει τα αποτελέσματα των επαληθεύσεων που αφορούν τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.
16. ΕΓΚΡΙΣΗ
- 16.1. Αν το υποβαλλόμενο προς έγκριση όχημα βάσει του παρόντος κανονισμού ικανοποιεί τις απαιτήσεις των παραγράφων 17, 18 και 19 κατωτέρω, χορηγείται έγκριση για τον συγκεκριμένο τύπο οχήματος.
- 16.2. Σε κάθε εγκεκριμένο τύπο χορηγείται αριθμός έγκρισης. Τα δύο πρώτα ψηφία του (προς το παρόν 01 για τη σειρά τροπολογιών 01) δηλώνουν τη σειρά τροπολογιών που περιλαμβάνει τις τελευταίες σημαντικές τεχνικές τροπολογίες του κανονισμού κατά την έκδοση της έγκρισης. Το ίδιο συμβαλλόμενο μέρος δεν δύναται να εκχωρήσει τον ίδιο αριθμό για άλλον τύπο οχήματος.
- 16.3. Η έγκριση, επέκταση ή απόρριψη της έγκρισης τύπου οχήματος, σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, κοινοποιείται στα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας τα οποία εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό, με έντυπο σύμφωνα με το υπόδειγμα του παραρτήματος 2 του παρόντος κανονισμού.
- 16.4. Σε ευδιάκριτο και ευπρόσιτο σημείο, το οποίο ορίζεται στο έντυπο εγκρίσεως, κάθε οχήματος που είναι σύμφωνο με τύπο οχήματος εγκεκριμένο βάσει του παρόντος κανονισμού τοποθετείται διεθνές σήμα έγκρισης που αποτελείται από:
- 16.4.1. έναν κύκλο που περιβάλλει το γράμμα «E», ακολουθούμενο από τον διακριτικό αριθμό της χώρας που έχει χορηγήσει την έγκριση ⁽⁶⁾.
- 16.4.2. Τον αριθμό του παρόντος κανονισμού που ακολουθείται από το γράμμα «R», το σύμβολο «A» ή «I» ή «AI» που δηλώνει αν το σύστημα είναι σύστημα συναγερμού οχήματος ή σύστημα ακινητοποίησης ή συνδυασμός των δύο συστημάτων, μία τελεία και τον αριθμό έγκρισης κοντά στον κύκλο που αναφέρεται στην παράγραφο 16.4.1.
- 16.5. Εάν το όχημα συμμορφώνεται με τύπο οχήματος που έχει εγκριθεί βάσει ενός ή περισσότερων άλλων κανονισμών προσαρτημένων στη συμφωνία, στη χώρα η οποία χορηγεί έγκριση δυνάμει του παρόντος κανονισμού, δεν είναι αναγκαίο να επαναλαμβάνεται περιγραφόμενο στην παράγραφο 16.4.1 σύμβολο. Σε αυτή την περίπτωση, ο κανονισμός και οι αριθμοί έγκρισης καθώς και τα πρόσθετα σύμβολα όλων των κανονισμών δυνάμει των οποίων έχει χορηγηθεί έγκριση στη χώρα η οποία χορήγησε έγκριση δυνάμει του παρόντος κανονισμού τίθενται σε κάθετες στήλες στα δεξιά του συμβόλου που ορίζεται στην παράγραφο 16.4.1.
- 16.6. Το σήμα έγκρισης πρέπει να είναι ευανάγνωστο και ανεξίτηλο.
- 16.7. Το σήμα έγκρισης τοποθετείται κοντά ή πάνω στην πινακίδα με τα χαρακτηριστικά στοιχεία του οχήματος που τοποθετεί ο κατασκευαστής.
- 16.8. Στο παράρτημα 5 του παρόντος κανονισμού παρατίθενται παραδείγματα της σχηματικής διάταξης των σημάτων έγκρισης.
17. ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ
- 17.1. Τα συστήματα συναγερμού σχεδιάζονται και κατασκευάζονται κατά τρόπο ώστε, σε περίπτωση παρείσφρησης ή παρέμβασης στο όχημα, να εκπέμπουν σήμα συναγερμού και μπορεί να περιλαμβάνουν σύστημα ακινητοποίησης.
- Το προειδοποιητικό σήμα πρέπει να είναι ηχητικό και μπορεί να περιλαμβάνει επιπροσθέτως διατάξεις οπτικού συναγερμού, ή να είναι συναγερμός με ραδιοφωνική ζεύξη, ή να είναι οιοσδήποτε συνδυασμός των ανωτέρω.
- 17.2. Τα οχήματα που είναι εξοπλισμένα με συστήματα συναγερμού πρέπει να πληρούν τις σχετικές τεχνικές απαιτήσεις, ιδίως όσον αφορά την ηλεκτρομαγνητική συμβατότητα (EMC).

⁽⁶⁾ Βλέπε υποσημείωση 1.

- 17.3. Αν το σύστημα συναγερμού περιλαμβάνει τη δυνατότητα ραδιομετάδοσης, π.χ. για την ενεργοποίηση ή απενεργοποίηση του συναγερμού ή για τη μετάδοση του συναγερμού, πρέπει να πληροί τα σχετικά πρότυπα ETSI (βλέπε υποσημείωση 2 στην παράγραφο 5.3), π.χ. EN 300 220-1 V1.3.1. (2000-09), EN 300 220-2 V1.3.1. (2000-09), EN 300 220-3 V1.1.1. (2000-09) και EN 301 489-3 V1.2.1. (2000-08) (περιλαμβανομένων τυχόν συμβουλευτικών απαιτήσεων). Η συχνότητα και η μέγιστη ακτινοβολούμενη ισχύς των ραδιομεταδόσεων για την ενεργοποίηση ή την απενεργοποίηση του συστήματος συναγερμού πρέπει να συμμορφώνονται με τη σύσταση CEPT/ERC (βλέπε υποσημείωση 3 στην παράγραφο 5.3) Σύσταση 70-03 (17 Φεβρουαρίου 2000) σχετικά με τη χρήση συσκευών μικρής εμβέλειας (βλέπε υποσημείωση 4 στην παράγραφο 5.3).
- 17.4. Το σύστημα συναγερμού και τα κατασκευαστικά του στοιχεία δεν πρέπει να ενεργοποιούνται ακούσια, ιδίως όταν είναι σε λειτουργία ο κινητήρας.
- 17.5. Τυχόν βλάβη του συστήματος συναγερμού, ή βλάβη της τροφοδοσίας του σε ηλεκτρικό ρεύμα, δεν πρέπει να επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος.
- 17.6. Το σύστημα συναγερμού οχήματος, τα κατασκευαστικά του στοιχεία και τα μέρη που ελέγχονται από αυτό πρέπει να είναι τοποθετημένα έτσι ώστε να ελαχιστοποιείται ο κίνδυνος να καταστούν αναποτελεσματικά ή να καταστραφούν γρήγορα και διακριτικά, π.χ. με φθηνά, εύκολα αποκρυβόμενα εργαλεία, όργανα ή ιδιοκατασκευάσματα ευρέως διαδεδομένα.
- 17.7. Το σύστημα πρέπει να είναι διευθετημένο έτσι ώστε η βραχυκύκλωση οιοδήποτε κυκλώματος σήματος συναγερμού να μην καθιστά αναποτελεσματικό το σύστημα συναγερμού από καμία άποψη, εκτός από το κύκλωμα που έχει βραχυκυκλωθεί.
- 17.8. Το σύστημα συναγερμού μπορεί να περιλαμβάνει σύστημα ακινητοποίησης, το οποίο πρέπει να πληροί τις απαιτήσεις του μέρους III του παρόντος κανονισμού.
18. ΕΙΔΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ
- 18.1. Φάσμα προστασίας
- 18.1.1. Ειδικές απαιτήσεις

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

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

- α) απόπειρας παρεισφρήσεως στο όχημα, π.χ. έλεγχος του θαλάμου επιβατών, έλεγχος υαλοπινάκων, θραύση υαλοπινάκων, ή
- β) απόπειρας κλοπής του αυτοκινήτου, π.χ. αισθητήρας κλίσης,

επιτρέπεται, λαμβανομένων υπόψη των μέτρων αποτροπής κάθε άσκοπης ηχητικής εκπομπής του συναγερμού (= εσφαλμένος συναγερμός, βλέπε παράγραφο 18.1.2 κατωτέρω).

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

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

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

- 18.1.2. Ασφάλεια κατά εσφαλμένου συναγερμού.
- 18.1.2.1. Πρέπει να εξασφαλίζεται ότι το σύστημα συναγερμού, είτε σπλισμένο είτε παροπλισμένο, δεν μπορεί να προκαλέσει άσκοπη εκπομπή του ηχητικού σήματος, σε περίπτωση:
- α) κρούσης στο όχημα: η δοκιμή περιγράφεται στην παράγραφο 7.2.13·

- β) ηλεκτρομαγνητικής συμβατότητας: οι δοκιμές περιγράφονται στην παράγραφο 7.2.12·
- γ) πτώσης της τάσης του συσσωρευτή λόγω συνεχούς εκφόρτισης: η δοκιμή περιγράφεται στην παράγραφο 7.2.14·
- δ) εσφαλμένου συναγερμού της ενδεικτικής λυχνίας του θαλάμου επιβατών: η δοκιμή περιγράφεται στην παράγραφο 7.2.15.
- 18.1.2.2. Εφόσον ο αιτών την έγκριση τύπου μπορεί να αποδείξει, π.χ. με τεχνικά δεδομένα, ότι εξασφαλίζεται, σε ικανοποιητικό βαθμό, ασφάλεια κατά εσφαλμένου συναγερμού, η αρμόδια τεχνική υπηρεσία που διεξάγει τις δοκιμές έγκρισης τύπου μπορεί να μην απαιτήσει τη διενέργεια ορισμένων από τις προαναφερθείσες δοκιμές.
- 18.2. Ηχητικός συναγερμός
- 18.2.1. Γενικές παρατηρήσεις
- Το προειδοποιητικό σήμα πρέπει να είναι ευδιάκριτο ηχητικά και αναγνωρίσιμο, πρέπει δε να διαφέρει σε μεγάλο βαθμό από τα υπόλοιπα ηχητικά σήματα που χρησιμοποιούνται στην οδική κυκλοφορία.
- Εκτός από τη διάταξη ηχητικής προειδοποίησης στον αρχικό εξοπλισμό, μπορεί να τοποθετηθεί μια ανεξάρτητη διάταξη ηχητικού συναγερμού στο χώρο του οχήματος που ελέγχεται από το σύστημα συναγερμού, όπου δεν θα είναι εύκολα και γρήγορα προσιτή από άτομα.
- Εφόσον χρησιμοποιείται ανεξάρτητη διάταξη ηχητικού σήματος σύμφωνα με την παράγραφο 18.2.3.1 κατωτέρω, η αρχική τυποποιημένη διάταξη ηχητικής προειδοποίησης μπορεί επιπροσθέτως να ενεργοποιηθεί από το σύστημα συναγερμού, με την προϋπόθεση ότι οιαδήποτε παρέμβαση στην τυποποιημένη διάταξη ηχητικού συναγερμού (που συνήθως είναι πιο εύκολα προσιτή) δεν επηρεάζει τη λειτουργία της χωριστής διάταξης ηχητικού σήματος συναγερμού.
- 18.2.2. Διάρκεια ηχητικού σήματος συναγερμού
- Κατώτατη: 25 s
- Ανώτατη: 30 s.
- Το ηχητικό σήμα συναγερμού μπορεί να εκπεμφθεί πάλι μόνο μετά την επόμενη παρέμβαση στο όχημα, π.χ. μετά την παρέλευση του προαναφερθέντος χρόνου.
- (Περιορισμοί: βλέπε παραγράφους 18.1.1 και 18.1.2 ανωτέρω).
- Με την απενεργοποίηση του συστήματος συναγερμού πρέπει να παύσει αμέσως η εκπομπή του ηχητικού σήματος.
- 18.2.3. Προδιαγραφές ηχητικού σήματος συναγερμού.
- 18.2.3.1. Διάταξη σήματος συναγερμού με σταθερό τόνο (σταθερό φάσμα συχνότητας), π.χ. κόρνα: ηχητικά κ.λπ. δεδομένα σύμφωνα με τον κανονισμό αριθ. 28, μέρος I.
- Διαλείπον σήμα συναγερμού (οπλισμένο/παροπλισμένο):
- Συχνότητα έναυσης (2 ± 1) Hz
- Χρόνος λειτουργίας = χρόνος μη λειτουργίας ± 10 %
- 18.2.3.2. Διάταξη ηχητικού σήματος συναγερμού με διαμόρφωση συχνότητας: ηχητικά κ.α. δεδομένα σύμφωνα με τον κανονισμό αριθ. 28, μέρος I, με ίση όμως διάβαση ενός σημαντικού φάσματος συχνότητας εντός του προαναφερθέντος φάσματος (1 800 έως 3 550 Hz) και προς τις δύο κατευθύνσεις.
- Συχνότητα διάβασης(2 ± 1) Hz
- 18.2.3.3. Ηχοστάθμη
- Η πηγή ήχου μπορεί να είναι:
- α) είτε μια διάταξη ηχητικής προειδοποίησης εγκεκριμένη βάσει του κανονισμού ΟΕΕ αριθ. 28, μέρος I
- β) είτε μια διάταξη που πληροί τις απαιτήσεις του κανονισμού ΟΕΕ αριθ. 28, μέρος I, παράγραφοι 6.1 και 6.2. Ωστόσο, σε περίπτωση μιας πηγής ήχου διαφορετικής από την αρχική διάταξη ηχητικής προειδοποίησης, η ελάχιστη ηχοστάθμη μπορεί να μειωθεί σε 100 dB(A), μετρούμενη υπό τις συνθήκες του κανονισμού ΟΕΕ αριθ. 28, μέρος I.

- 18.3. Οπτικός συναγερμός – εφόσον υπάρχει
- 18.3.1. Γενικές παρατηρήσεις
Σε περίπτωση παραβίασης ή παρέμβασης στο όχημα, η διάταξη πρέπει να εκπέμπει οπτικό σήμα συναγερμού, όπως ορίζεται στις παραγράφους 18.3.2 και 18.3.3 κατωτέρω.
- 18.3.2. Διάρκεια του οπτικού σήματος
Το οπτικό σήμα συναγερμού πρέπει να διαρκεί από 25 δευτερόλεπτα έως 5 λεπτά μετά την ενεργοποίηση του συναγερμού. Με την απενεργοποίηση του συστήματος συναγερμού πρέπει να παύσει αμέσως η εκπομπή του σήματος.
- 18.3.3. Τύπος οπτικού σήματος
Διαλείπουσα λειτουργία των δεικτών διεύθυνσης ή/και της λυχνίας του θαλάμου επιβατών του οχήματος, καθώς και όλων των λυχνιών που ανήκουν στο ίδιο ηλεκτρικό κύκλωμα.
Συχνότητα έναυσης (2 ± 1) Hz
Σε ό,τι αφορά το ηχητικό σήμα, επιτρέπονται και τα ασύγχρονα σήματα.
Χρόνος λειτουργίας = χρόνος μη λειτουργίας ± 10 %
- 18.4. Συναγερμός με εκπομπή ραδιοκυμάτων (συσκευή τηλειδιοποίησης) – εφόσον υπάρχει
Το σύστημα συναγερμού μπορεί να περιλαμβάνει εγκατάσταση που να προκαλεί την εκπομπή ραδιοκυμάτων συναγερμού.
- 18.5. Μανδάλωση ενεργοποίησης του συστήματος συναγερμού
- 18.5.1. Όταν ο κινητήρας είναι σε λειτουργία, πρέπει να είναι αδύνατη η σκόπιμη ή η ακούσια ενεργοποίηση του συστήματος συναγερμού.
- 18.6. Ενεργοποίηση και απενεργοποίηση του συστήματος συναγερμού
- 18.6.1. Ενεργοποίηση
Επιτρέπονται όλα τα κατάλληλα μέσα ενεργοποίησης του συστήματος συναγερμού, με την προϋπόθεση ότι δεν προκαλούν ακούσια εσφαλμένο συναγερμό.
- 18.6.2. Απενεργοποίηση
Η απενεργοποίηση του συστήματος συναγερμού πρέπει να επιτυγχάνεται με μία από τις παρακάτω διατάξεις ή με συνδυασμό τους: Επιτρέπονται και άλλες διατάξεις με ισότιμες επιδόσεις.
- 18.6.2.1. Μηχανικό κλειδί (που πληροί τις απαιτήσεις του παραρτήματος 10 του παρόντος κανονισμού), το οποίο μπορεί να συνδυάζεται με το κεντρικό σύστημα μανδάλωσης του οχήματος, έχει τουλάχιστον 1 000 παραλλαγές και χρησιμοποιείται από έξω.
- 18.6.2.2. Ηλεκτρική/ηλεκτρονική διάταξη, π.χ. τηλεχειριστήριο, με τουλάχιστον 50 000 παραλλαγές και ενσωματωμένους μεταβαλλόμενους κωδικούς ή/και χρόνο παρέλευσης δέκα ημερών, π.χ. μέγιστο 5 000 παραλλαγές ανά 24 ώρες για ελάχιστο 50 000 παραλλαγές.
- 18.6.2.3. Μηχανικό κλειδί ή ηλεκτρική/ηλεκτρονική διάταξη εντός του προστατευόμενου θαλάμου επιβατών, με χρονικό περιθώριο εισόδου/εξόδου.
- 18.7. Χρονικό περιθώριο εξόδου
Εφόσον ο διακόπτης ενεργοποίησης του συστήματος συναγερμού είναι τοποθετημένος μέσα στην προστατευόμενη περιοχή, πρέπει να προβλέπεται χρονικό περιθώριο εξόδου. Πρέπει να είναι δυνατόν να καθορίζεται το χρονικό περιθώριο εξόδου μεταξύ 15 και 45 δευτερολέπτων μετά την επενέργεια του διακόπτη. Το χρονικό περιθώριο μπορεί να προσαρμόζεται ανάλογα με τις ατομικές ανάγκες του χειριστή.
- 18.8. Χρονικό περιθώριο εισόδου
Εάν ο διακόπτης ενεργοποίησης του συστήματος συναγερμού είναι τοποθετημένος μέσα στην προστατευόμενη περιοχή, πρέπει να προβλέπεται χρονικό περιθώριο εισόδου 5 έως και 15 δευτερολέπτων κατ' ανώτατο όριο πριν από την ενεργοποίηση του ηχητικού και του οπτικού σήματος συναγερμού. Το χρονικό περιθώριο μπορεί να προσαρμόζεται ανάλογα με τις ατομικές ανάγκες του χειριστή.

- 18.9. Απεικόνιση θέσης
- 18.9.1. Για να παρέχεται πληροφόρηση όσον αφορά τη θέση στην οποία ευρίσκεται το σύστημα συναγερμού (οπλισμός, παροπλισμός, χρόνος ενεργοποίησης του συναγερμού, ενεργοποιημένο σύστημα), επιτρέπεται η τοποθέτηση οπτικών απεικονίσεων εντός και εκτός του θαλάμου επιβατών. Η φωτεινή ένταση των οπτικών σημάτων εκτός του θαλάμου επιβατών δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 0,5 cd.
- 18.9.2. Εάν παρέχεται ένδειξη των μικρών χρονικά «δυναμικών» διεργασιών, όπως αλλαγές από τη «θέση ενεργοποίησης» στη «θέση απενεργοποίησης» και αντιστρόφως, η ένδειξη πρέπει να είναι οπτική, όπως ορίζει η παράγραφος 18.9.1. Αυτή η οπτική ένδειξη μπορεί επίσης να δίδεται από την ταυτόχρονη λειτουργία των δεικτών διεύθυνσης και/ή της λυχνίας (των λυχνιών) του θαλάμου επιβατών, με την προϋπόθεση ότι η διάρκεια της οπτικής ένδειξης μέσω των δεικτών διεύθυνσης δεν υπερβαίνει τα 3 δευτερόλεπτα.
- 18.10. Ηλεκτρική τροφοδότηση
- Η πηγή ισχύος του συστήματος συναγερμού μπορεί να είναι ο συσσωρευτής του οχήματος. Όταν υφίσταται, επιτρέπεται η χρησιμοποίηση επαναφορτιζόμενου ή μη επαναφορτιζόμενου συσσωρευτή. Δεν επιτρέπεται σε καμία περίπτωση οι συσσωρευτές αυτοί να τροφοδοτούν με ενέργεια άλλα μέρη του ηλεκτρικού συστήματος του οχήματος.
- 18.11. Προδιαγραφές για τις προαιρετικές λειτουργίες
- 18.11.1. Αυτοέλεγχος, αυτόματη ένδειξη βλάβης
- Κατά την ενεργοποίηση του συστήματος συναγερμού, οι ασυνήθιστες καταστάσεις όπως οι ανοικτές θύρες κ.λπ. μπορούν να ανιχνεύονται με μία λειτουργία αυτοελέγχου (έλεγχος αληθοφάνειας), και να επισημαίνεται η κατάσταση.
- 18.11.2. Συναγερμός πανικού
- Επιτρέπεται οπτικός ή/και ηχητικός ή/και ασύρματος συναγερμός ανεξάρτητα από την κατάσταση (οπλισμός ή παροπλισμός) ή/και λειτουργία του συστήματος συναγερμού. Η έναυση του συναγερμού αυτού πρέπει να πραγματοποιείται μέσα στο όχημα και να μην επηρεάζει την κατάσταση (οπλισμός ή παροπλισμός) του συστήματος συναγερμού. Επίσης πρέπει να είναι δυνατό στον κάτοχο του οχήματος να διακόψει το συναγερμό πανικού. Σε περίπτωση ηχητικού συναγερμού, η διάρκεια εκπομπής του ηχητικού σήματος ανά ενεργοποίηση δεν πρέπει να περιορίζεται. Ένας συναγερμός πανικού δεν πρέπει να ακινητοποιεί τον κινητήρα ή να παύει τη λειτουργία του, εφόσον αυτός είναι σε λειτουργία.
19. ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΔΟΚΙΜΗΣ
- Όλα τα κατασκευαστικά στοιχεία του ΣΣΟ ή ΣΣ (συστήματος συναγερμού οχήματος ή του συστήματος συναγερμού) πρέπει να υποβάλλονται σε δοκιμή σύμφωνα με τις διαδικασίες που περιγράφονται στην παράγραφο 7.
- Η απαίτηση αυτή δεν ισχύει για:
- 19.1. εκείνα τα κατασκευαστικά στοιχεία που έχουν τοποθετηθεί και έχουν υποβληθεί σε δοκιμή ως μέρος του οχήματος, ανεξάρτητα εάν έχει τοποθετηθεί ένα ΣΣΟ/ΣΣ (π.χ. λυχνίες) ή,
- 19.2. εκείνα τα κατασκευαστικά στοιχεία που έχουν προηγουμένως υποβληθεί σε δοκιμή ως μέρος του οχήματος και έχουν παρασχεθεί σχετικά αποδεικτικά έγγραφα.
20. ΟΔΗΓΙΕΣ
- Κάθε όχημα πρέπει να συνοδεύεται από:
- 20.1. Οδηγίες χρήσης·
- 20.2. Οδηγίες συντήρησης·
- 20.3. Μια γενική προειδοποίηση σχετικά με τον κίνδυνο που εμπεριέχουν οιοσδήποτε αλλοιώσεις ή προσθήκες στο σύστημα.
21. ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΤΥΠΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΗΣ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
- 21.1. Κάθε τροποποίηση του τύπου του οχήματος πρέπει να κοινοποιείται στη διοικητική υπηρεσία που ενέκρινε τον τύπο οχήματος.
- Η υπηρεσία αυτή δύναται τότε:
- 21.1.1. είτε να θεωρήσει ότι οι τροποποιήσεις που έγιναν δεν είναι πιθανόν να επιφέρουν αξιόλογο δυσμενές αποτέλεσμα και ότι, σε κάθε περίπτωση, το ΣΣ εξακολουθεί να ικανοποιεί τις απαιτήσεις, είτε

- 21.1.2. να απαιτήσει περαιτέρω έκθεση από την τεχνική υπηρεσία.
- 21.2. Η επικύρωση ή η απόρριψη της έγκρισης, στην οποία προσδιορίζεται η τροποποίηση, ανακοινώνεται στα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας εφαρμογής του παρόντος κανονισμού σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζεται στην παράγραφο 16.3 ανωτέρω.
- 21.3. Η αρχή που είναι αρμόδια για την έκδοση της επέκτασης έγκρισης χορηγεί αριθμό πρωτοκόλλου σε όλα τα έντυπα κοινοποίησης που συντάσσονται για τέτοιου είδους επεκτάσεις.
22. ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
- Οι διαδικασίες συμμόρφωσης της παραγωγής πρέπει να είναι σύμφωνες με όσα ορίζονται στη συμφωνία, προσάρτημα 2 (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Αναθ.2), με τις ακόλουθες προδιαγραφές:
- 22.1. Κάθε όχημα εγκεκριμένο βάσει του παρόντος κανονισμού πρέπει να είναι κατασκευασμένο έτσι ώστε να συμμορφώνεται με τον εγκεκριμένο τύπο πληρώντας τις απαιτήσεις που προβλέπονται στις παραγράφους 17, 18 και 19 ανωτέρω.
- 22.2. Η αρχή που έχει χορηγήσει την έγκριση μπορεί ανά πάσα στιγμή να ελέγχει τις μεθόδους ελέγχου συμμόρφωσης που εφαρμόζονται σε κάθε εγκατάσταση παραγωγής. Η κανονική συχνότητα αυτών των επιθεωρήσεων είναι μία κάθε δύο έτη.
23. ΚΥΡΩΣΕΙΣ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΜΗ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
- 23.1. Η έγκριση που χορηγείται σε έναν τύπο οχήματος, σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, μπορεί να ανακληθεί, εάν δεν ικανοποιούνται οι απαιτήσεις που καθορίζονται στην παράγραφο 22 ανωτέρω.
- 23.2. Εάν συμβαλλόμενο μέρος στη συμφωνία το οποίο εφαρμόζει τον παρόντα κανονισμό ανακαλέσει έγκριση που έχει χορηγήσει προηγουμένως, ενημερώνει αμέσως τα άλλα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό με τη διαβίβαση του εντύπου σύμφωνα με το υπόδειγμα στο παράρτημα 2 του παρόντος κανονισμού.
24. ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΠΑΥΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
- Αν ο κάτοχος της έγκρισης διακόψει οριστικά την παραγωγή ενός τύπου οχήματος που έχει εγκριθεί σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, ενημερώνει σχετικά την αρχή που χορήγησε την έγκριση.
- Με την παραλαβή της σχετικής κοινοποίησης, η εν λόγω υπηρεσία ενημερώνει σχετικά τα λοιπά συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό μέσω ενός εντύπου κοινοποίησης, που είναι σύμφωνο με το υπόδειγμα του παραρτήματος 2 του παρόντος κανονισμού.
25. ΟΝΟΜΑΣΙΕΣ ΚΑΙ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΟΥ ΕΙΝΑΙ ΑΡΜΟΔΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΤΩΝ ΔΟΚΙΜΩΝ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ
- Τα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας τα οποία εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό κοινοποιούν στη Γραμματεία των Ηνωμένων Εθνών τις επωνυμίες και τις διευθύνσεις των αρμόδιων τεχνικών υπηρεσιών για τη διεξαγωγή των δοκιμών έγκρισης και των διοικητικών υπηρεσιών που χορηγούν εγκρίσεις, καθώς και τα έντυπα με τα οποία πρέπει να αποστέλλονται τα εκδιδόμενα σε άλλες χώρες έντυπα πιστοποίησης της έγκρισης, επέκτασης της έγκρισης και απόρριψης ή ανάκλησης της έγκρισης.
- ΜΕΡΟΣ ΙΙΙ — ΕΓΚΡΙΣΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΑΚΙΝΗΤΟΠΟΙΗΣΗΣ ΚΑΙ ΕΓΚΡΙΣΗ ΤΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΟΣΩΝ ΑΦΟΡΑ ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΚΙΝΗΤΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΟΥ
26. ΟΡΙΣΜΟΙ
- Για τους σκοπούς του μέρους ΙΙΙ του παρόντος κανονισμού:
- 26.1. «Σύστημα ακινητοποίησης»: η διάταξη που έχει σκοπό να εμποδίζει την οδήγηση του οχήματος με τη δική του ενέργεια (αποτροπή μη εξουσιοδοτημένης χρήσης).
- 26.2. «Εξοπλισμός ελέγχου»: ο εξοπλισμός που είναι αναγκαίος για την ενεργοποίηση και/ή την απενεργοποίηση ενός συστήματος ακινητοποίησης.
- 26.3. «Απεικόνιση θέσης»: η διάταξη που δείχνει τη θέση του συστήματος ακινητοποίησης (ενεργοποίηση/ απενεργοποίηση, αλλαγή από ενεργοποίηση προς απενεργοποίηση και αντιστρόφως).
- 26.4. «Θέση ενεργοποίησης»: η θέση στην οποία το όχημα δεν μπορεί να οδηγηθεί κανονικά με τη δική του ενέργεια.

- 26.5. «Θέση απενεργοποίησης»: η θέση στην οποία το όχημα μπορεί να οδηγηθεί κανονικά.
- 26.6. «Κλειδί»: οιαδήποτε διάταξη που είναι σχεδιασμένη και κατασκευασμένη έτσι ώστε να παρέχει έναν τρόπο λειτουργίας του συστήματος μανδάλωσης, το οποίο είναι σχεδιασμένο και κατασκευασμένο έτσι ώστε να τίθεται σε λειτουργία μόνο με αυτή τη διάταξη.
- 26.7. «Νεκρό σημείο»: το μέσο σχεδιασμού που μανδάλώνει το σύστημα ακινητοποίησης στη θέση απενεργοποίησης.
- 26.8. «Μεταβαλλόμενος κωδικός»: ένας ηλεκτρονικός κωδικός αποτελούμενος από διάφορα στοιχεία, ο συνδυασμός των οποίων αλλάζει με τυχαίο τρόπο ύστερα από κάθε λειτουργία της μονάδας μετάδοσης.
- 26.9. «Τύπος συστήματος ακινητοποίησης»: το σύνολο των συστημάτων που δεν διαφέρουν σημαντικά σε ουσιαστικά θέματα, όπως:
- α) την εμπορική επωνυμία ή το σήμα του κατασκευαστή·
 - β) το είδος εξοπλισμού χειρισμού·
 - γ) τον σχεδιασμό λειτουργίας τους επί του αντίστοιχου συστήματος (αντίστοιχων συστημάτων) του οχήματος (όπως αναφέρεται στην παράγραφο 32.1 κατωτέρω).
- 26.10. «Τύπος οχήματος όσον αφορά το σύστημα ακινητοποίησής του»: τα οχήματα τα οποία δεν διαφέρουν σημαντικά σε ουσιαστικά θέματα, όπως:
- α) την επωνυμία ή το σήμα του κατασκευαστή·
 - β) τα χαρακτηριστικά του οχήματος που επηρεάζουν σημαντικά τις επιδόσεις του συστήματος ακινητοποίησης·
 - γ) τον τύπο και τον σχεδιασμό του συστήματος ακινητοποίησης.
27. ΑΙΤΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΑΚΙΝΗΤΟΠΟΙΗΣΗΣ
- 27.1. Η αίτηση έγκρισης ενός συστήματος ακινητοποίησης πρέπει να υποβάλλεται από τον κατασκευαστή του ή από τον δεόντως εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό του.
- 27.2. Για κάθε τύπο συστήματος ακινητοποίησης, η αίτηση πρέπει να συνοδεύεται από:
- 27.2.1. Έγγραφο πληροφοριών συντεταγμένο σύμφωνα με το υπόδειγμα που αναφέρεται στο παράρτημα 1Α μέρος 1 και το οποίο παρέχει περιγραφή των τεχνικών χαρακτηριστικών της διάταξης ακινητοποίησης, των μέτρων που λαμβάνονται κατά της ακούσιας ενεργοποίησής της και της μεθόδου εγκατάστασης για κάθε κατασκευή και τύπο οχήματος όπου προβλέπεται η εγκατάσταση της διάταξης ακινητοποίησης.
- 27.2.2. Τρία δείγματα του τύπου του συστήματος ακινητοποίησης με όλα τα κατασκευαστικά μέρη του. Κάθε κύριο κατασκευαστικό στοιχείο πρέπει να φέρει ευδιάκριτη και ανεξίτηλη σήμανση με την εμπορική επωνυμία ή το εμπορικό σήμα του αιτούντος και τον προσδιορισμό του τύπου του εν λόγω κατασκευαστικού στοιχείου·
- 27.2.3. Όχημα/οχήματα στο (στα) οποίο(-α) έχει εγκατασταθεί το προς έγκριση τύπου σύστημα ακινητοποίησης, επιλέγεται από τον αιτούντα σε συνεννόηση με την τεχνική υπηρεσία που είναι αρμόδια για τη διενέργεια των δοκιμών έγκρισης·
- 27.2.4. Έντυπο οδηγιών χρήσης εις τριπλούν, σύμφωνα με την παράγραφο 34 κατωτέρω.
28. ΑΙΤΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΤΥΠΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ
- 28.1. Όταν ένα σύστημα ακινητοποίησης εγκεκριμένο βάσει του μέρους III του παρόντος κανονισμού χρησιμοποιείται σε όχημα υποβληθέν σε έγκριση τύπου βάσει του μέρους III του παρόντος κανονισμού, δεν επαναλαμβάνονται οι δοκιμές που απαιτούνται για ένα σύστημα ακινητοποίησης προκειμένου το όχημα να λάβει έγκριση τύπου βάσει του μέρους III του παρόντος κανονισμού.
- 28.2. Η αίτηση για χορήγηση έγκρισης τύπου οχήματος όσον αφορά το σύστημα ακινητοποίησής του υποβάλλεται από τον κατασκευαστή του οχήματος ή τον δεόντως εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό του.
- 28.3. Συνοδεύεται από έγγραφο πληροφοριών που περιέχει περιγραφή των τεχνικών χαρακτηριστικών του συστήματος ακινητοποίησης και της μεθόδου εγκατάστασης σε κάθε κατασκευή και τύπο οχήματος στο οποίο πρόκειται να εγκατασταθεί διάταξη ακινητοποίησης σύμφωνα με το υπόδειγμα που αναφέρεται στο παράρτημα 1Α μέρος 2 ή 3 αντιστοίχως.

- 28.4. Ένα αντιπροσωπευτικό δείγμα του προς έγκριση τύπου υποβάλλεται στην τεχνική υπηρεσία.
- 28.5. Όχημα που δεν περιλαμβάνει όλα τα κατασκευαστικά στοιχεία του τύπου μπορεί να γίνει αποδεκτό υπό τον όρο ότι ο αιτών είναι σε θέση να τεκμηριώσει επαρκώς στην αρμόδια αρχή ότι η έλλειψη αυτών των κατασκευαστικών στοιχείων δεν επηρεάζει τα αποτελέσματα των ελέγχων σε σχέση με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.
- 28.6. Όταν χρησιμοποιείται σύστημα ακινητοποίησης εγκεκριμένο βάσει του μέρους III του παρόντος κανονισμού, η κοινοποίηση της έγκρισης τύπου των συστημάτων ακινητοποίησης υποβάλλεται και στην τεχνική υπηρεσία
29. ΕΓΚΡΙΣΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΑΚΙΝΗΤΟΠΟΙΗΣΗΣ
- 29.1. Αν το σύστημα ακινητοποίησης που υποβάλλεται προς έγκριση δυνάμει του παρόντος κανονισμού πληροί τις απαιτήσεις των παραγράφων 31, 32 και 33 κατωτέρω, χορηγείται έγκριση του συγκεκριμένου τύπου συστήματος ακινητοποίησης.
- 29.2. Για κάθε εγκεκριμένο τύπο χορηγείται αριθμός έγκρισης. Για κάθε τύπο που εγκρίνεται αποδίδεται αριθμός έγκρισης. Τα πρώτα δύο ψηφία του (προς το παρόν 01, που αντιστοιχεί στη σειρά τροπολογιών 01) δηλώνουν τη σειρά τροπολογιών που περιλαμβάνει τις τελευταίες σημαντικές τεχνικές τροπολογίες του κανονισμού κατά τη στιγμή της έκδοσης της έγκρισης. Απαγορεύεται το ίδιο συμβαλλόμενο μέρος να αποδώσει τον ίδιο αριθμό σε άλλον τύπο συστήματος ακινητοποίησης.
- 29.3. Στα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό αποστέλλεται η κοινοποίηση της έγκρισης ή της επέκτασης ή απόρριψης της έγκρισης τύπου ενός συστήματος ακινητοποίησης σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, με έντυπο που έχει ως βάση το υπόδειγμα του παραρτήματος 3 του παρόντος κανονισμού.
- 29.4. Στα κύρια κατασκευαστικά στοιχεία της διάταξης ακινητοποίησης που συμμορφώνεται με τον εγκεκριμένο τύπο διάταξης ακινητοποίησης βάσει του παρόντος κανονισμού τοποθετείται, σε σημείο εμφανές και εύκολα προσπελάσιμο το οποίο καθορίζεται στο έντυπο της έγκρισης, διεθνές σήμα έγκρισης αποτελούμενο από:
- 29.4.1. έναν κύκλο που περιβάλλει το γράμμα «E», ακολουθούμενο από τον διακριτικό αριθμό της χώρας που έχει χορηγήσει την έγκριση (7).
- 29.4.2. Τον αριθμό του παρόντος κανονισμού που ακολουθείται από το γράμμα «R», το σύμβολο «A» ή «I» ή «AI» το οποίο δηλώνει αν το σύστημα είναι σύστημα συναγερευμού οχήματος ή σύστημα ακινητοποίησης ή συνδυασμός των δύο συστημάτων, μία τελεία και τον αριθμό έγκρισης κοντά στον κύκλο που αναφέρεται στην παράγραφο 29.4.1.
- 29.5. Το σήμα έγκρισης πρέπει να είναι ευανάγνωστο και ανεξίτηλο.
- 29.6. Στο παράρτημα 5 του παρόντος κανονισμού παρατίθενται παραδείγματα της σχηματικής διάταξης των σημάτων έγκρισης.
- 29.7. Ως εναλλακτική λύση στο σήμα έγκρισης που περιγράφεται ανωτέρω στην παράγραφο 29.4, θα εκδίδεται πιστοποιητικό συμμόρφωσης για κάθε σύστημα ακινητοποίησης που διατίθεται προς πώληση.
- Όταν ένας κατασκευαστής συστήματος ακινητοποίησης διαθέτει ένα εγκεκριμένο σύστημα ακινητοποίησης χωρίς επίσημανση σε έναν κατασκευαστή οχημάτων για να τοποθετηθεί από τον εν λόγω κατασκευαστή ως αυθεντικός εξοπλισμός σε ένα μοντέλο ή σε σειρά μοντέλων οχημάτων, ο κατασκευαστής των συστημάτων ακινητοποίησης παραδίδει στον κατασκευαστή των οχημάτων επαρκή αριθμό αντιτύπων του πιστοποιητικού συμμόρφωσης ώστε να μπορεί ο εν λόγω κατασκευαστής να λάβει την έγκριση οχήματος σύμφωνα με την παράγραφο 30 του παρόντος κανονισμού.
- Αν το σύστημα ακινητοποίησης αποτελείται από διακριτά κατασκευαστικά στοιχεία, το (τα) κύριο(-α) στοιχείο(-α) πρέπει να φέρει(-ουν) σήμα αναφοράς και το πιστοποιητικό συμμόρφωσης να περιλαμβάνει κατάλογο των εν λόγω σημάτων αναφοράς.
- Το παράρτημα 6 του παρόντος κανονισμού περιέχει υπόδειγμα του πιστοποιητικού συμμόρφωσης.
30. ΕΓΚΡΙΣΗ ΤΥΠΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ
- 30.1. Αν το όχημα που υποβάλλεται προς έγκριση δυνάμει του παρόντος κανονισμού πληροί τις απαιτήσεις των παραγράφων 31, 32, και 33 κατωτέρω, χορηγείται έγκριση του συγκεκριμένου τύπου οχήματος.
- 30.2. Για κάθε εγκεκριμένο τύπο χορηγείται αριθμός έγκρισης. Τα πρώτα δύο ψηφία του (προς το παρόν 01, που αντιστοιχεί στη σειρά τροπολογιών 01) δηλώνουν τη σειρά τροπολογιών που περιλαμβάνει τις τελευταίες σημαντικές τεχνικές τροπολογίες του κανονισμού κατά τη στιγμή έκδοσης της έγκρισης. Το ίδιο συμβαλλόμενο μέρος δεν δύναται να εκχωρήσει τον ίδιο αριθμό για άλλον τύπο οχήματος.

(7) Βλέπε υποσημείωση 1.

- 30.3. Η έγκριση, επέκταση ή απόρριψη της έγκρισης τύπου οχήματος, σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, κοινοποιείται στα μέρη της συμφωνίας τα οποία εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό, μέσω εντύπου σύμφωνα με το υπόδειγμα του παραρτήματος 4 του παρόντος κανονισμού.
- 30.4. Σε κάθε όχημα το οποίο ανταποκρίνεται σε τύπο οχήματος που έχει εγκριθεί σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό τοποθετείται εμφανώς και σε σημείο ευπρόσιτο που καθορίζεται στο έντυπο έγκρισης ένα διεθνές σήμα έγκρισης αποτελούμενο από:
- 30.4.1. Έναν κύκλο που περιβάλλει το γράμμα «E», ακολουθούμενο από τον διακριτικό αριθμό της χώρας που έχει χορηγήσει την έγκριση ⁽⁸⁾.
- 30.4.2. Τον αριθμό του παρόντος κανονισμού που ακολουθείται από το γράμμα «R», το σύμβολο «A» ή «I» ή «AI» που δηλώνει αν το όχημα έχει εγκριθεί όσον αφορά στο σύστημα συναγερμού του ή το σύστημα ακινητοποίησης ή συνδυασμό των δύο συστημάτων, μία τελεία και τον αριθμό έγκρισης κοντά στον κύκλο που αναφέρεται στην παράγραφο 30.4.1.
- 30.5. Εάν το όχημα συμμορφώνεται με τύπο οχήματος που έχει εγκριθεί βάσει ενός ή περισσότερων άλλων κανονισμών προσαρτημένων στη συμφωνία, στη χώρα η οποία χορηγεί έγκριση σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, δεν είναι αναγκαίο να επαναλαμβάνεται το σύμβολο που καθορίζεται στην παράγραφο 30.4.1· σε μια τέτοια περίπτωση, ο κανονισμός και οι αριθμοί έγκρισης καθώς και τα επιπρόσθετα σύμβολα όλων των κανονισμών βάσει των οποίων έχει χορηγηθεί έγκριση στη χώρα που έχει χορηγήσει έγκριση βάσει του παρόντος κανονισμού τοποθετούνται σε κατακόρυφες στήλες στα δεξιά του συμβόλου που προβλέπεται στην παράγραφο 30.4.1.
- 30.6. Το σήμα έγκρισης πρέπει να είναι ευανάγνωστο και ανεξίτηλο.
- 30.7. Το σήμα έγκρισης τοποθετείται κοντά ή πάνω στην πινακίδα με τα χαρακτηριστικά στοιχεία του οχήματος που τοποθετεί ο κατασκευαστής.
- 30.8. Στο παράρτημα 5 του παρόντος κανονισμού παρατίθενται παραδείγματα της σχηματικής διάταξης των σημάτων έγκρισης.
31. ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ
- 31.1. Πρέπει να είναι δυνατόν να ενεργοποιείται και να απενεργοποιείται το σύστημα ακινητοποίησης σύμφωνα με τις παρούσες απαιτήσεις.
- 31.2. Εφόσον το σύστημα ακινητοποίησης περιλαμβάνει ασύρματη ζεύξη π.χ. για την ενεργοποίηση ή την απενεργοποίηση, τότε πρέπει να είναι σύμφωνο προς τα σχετικά πρότυπα ETSI (βλέπε υποσημείωση 2 στην παράγραφο 5.3), π.χ. EN 300 220-1 V1.3.1. (2000-09), EN 300 220-2 V1.3.1. (2000-09), EN 300 220-3 V1.1.1. (2000-09) και EN 301 489-3 V1.2.1. (2000-08) (περιλαμβανομένων τυχόν συμβουλευτικών απαιτήσεων). Η συχνότητα και η μέγιστη ακτινοβολούμενη ισχύς των ραδιομεταδόσεων για την ενεργοποίηση ή την απενεργοποίηση του συστήματος ακινητοποίησης πρέπει να συμμορφώνονται με τη σύσταση CEPT/ERC (βλέπε υποσημείωση 3 στην παράγραφο 5.3) Σύσταση 70-03 (17 Φεβρουαρίου 2000) σχετικά με τη χρήση συσκευών μικρής εμβέλειας (βλέπε υποσημείωση 4 στην παράγραφο 5.3).
- 31.3. Κάθε σύστημα ακινητοποίησης και η τοποθέτησή του πρέπει να σχεδιάζονται κατά τρόπο ώστε το όχημα που είναι εξοπλισμένο με αυτό να εξακολουθεί να πληροί τις τεχνικές απαιτήσεις.
- 31.4. Πρέπει να είναι αδύνατον να ενεργοποιηθεί ένα σύστημα ακινητοποίησης όταν το κλειδί ανάφλεξης βρίσκεται στο σημείο λειτουργίας του κινητήρα, εκτός εάν:
- α) το όχημα είναι εξοπλισμένο ή προορίζεται να εξοπλιστεί για χρήση ως ασθενοφόρο, πυροσβεστικό ή αστυνομικό όχημα· ή
- β) ο κινητήρας πρέπει:
- i) να κινεί μηχανήματα που αποτελούν μέρος του οχήματος, ή είναι εγκατεστημένα σ' αυτό, για άλλους σκοπούς εκτός από την κίνηση του οχήματος· ή
- ii) να διατηρεί την ηλεκτρική ισχύ των συσσωρευτών του οχήματος στο επίπεδο που απαιτείται για την κίνηση αυτών των μηχανημάτων ή συσκευών·
- και το όχημα είναι ακίνητο με ενεργοποιημένη την πέδη στάθμευσης. Όταν εφαρμόζεται αυτή η εξαίρεση, αυτό πρέπει να αναφέρεται στο σημείο 2 του προσαρτήματος του εγγράφου κοινοποίησης (παράρτημα 2 του παρόντος κανονισμού).

⁽⁸⁾ Βλέπε υποσημείωση 1.

- 31.5. Ένα σύστημα ακινητοποίησης δεν μπορεί να βρίσκεται μόνιμα στο νεκρό σημείο.
- 31.6. Το σύστημα ακινητοποίησης πρέπει να είναι σχεδιασμένο και κατασκευασμένο έτσι ώστε, όταν τοποθετηθεί στο όχημα, να μην επηρεάζει την προσχεδιασμένη αποστολή και την ασφαλή λειτουργία του οχήματος, ακόμη και σε περίπτωση δυσλειτουργίας του.
- 31.7. Ένα σύστημα ακινητοποίησης πρέπει να είναι σχεδιασμένο και κατασκευασμένο έτσι ώστε, όταν τοποθετηθεί σε ένα όχημα σύμφωνα με τις οδηγίες του κατασκευαστή, να μην μπορεί να καταστεί αναποτελεσματικό ή να καταστραφεί γρήγορα και διακριτικά π.χ. με φθηνά, συνηθέστατα και εύκολα αποκρυβόμενα εργαλεία, όργανα ή ιδιοκατασκευάσματα ευρέως διαδεδομένα. Η αντικατάσταση ή η συναρμολόγηση ενός κύριου κατασκευαστικού στοιχείου με σκοπό να παρακαμφθεί το σύστημα ακινητοποίησης πρέπει να είναι δύσκολη και χρονοβόρος.
- 31.8. Ένα σύστημα ακινητοποίησης πρέπει να είναι σχεδιασμένο και κατασκευασμένο έτσι ώστε, όταν τοποθετηθεί σύμφωνα με τις οδηγίες του κατασκευαστή, να μπορεί να αντέξει στο περιβάλλον ενός οχήματος επί μια λογική διάρκεια ζωής (για τη δοκιμή βλέπε την παράγραφο 33). Πιο συγκεκριμένα, οι ηλεκτρικές ιδιότητες των στοιχείων κυκλώματος του οχήματος δεν πρέπει να επηρεάζονται ακούσια από την προσθήκη συστήματος ακινητοποίησης (διασυνδέσεις αγωγών, ασφάλεια επαφών κ.λπ.).
- 31.9. Ένα σύστημα ακινητοποίησης μπορεί να συνδυαστεί με άλλα συστήματα του οχήματος ή να είναι ενσωματωμένο σε αυτά (π.χ. έλεγχος κινητήρα, συστήματα συναγερμού).
- 31.10. Πρέπει να είναι αδύνατο για ένα σύστημα ακινητοποίησης να εμποδίζει την απεμπλοκή της πέδης του οχήματος, εκτός από την περίπτωση συστημάτων ακινητοποίησης που εμποδίζουν την απεμπλοκή ελατηριωτής πέδης με απεμπλοκή πεπιεσμένου αέρα ⁽⁹⁾ και λειτουργούν με τέτοιο τρόπο ώστε υπό κανονική λειτουργία, ή σε καταστάσεις βλάβης, να πληρούν τις τεχνικές απαιτήσεις του ισχύοντος κανονισμού αριθ. 13 κατά την υποβολή της αίτησης έγκρισης τύπου βάσει του παρόντος κανονισμού.
- Η συμμόρφωση με την παρούσα παράγραφο δεν απαλλάσσει τα συστήματα ακινητοποίησης που εμποδίζουν την απεμπλοκή ελατηριωτής πέδης με απεμπλοκή πεπιεσμένου αέρα από τις τεχνικές απαιτήσεις που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό.
- 31.11. Πρέπει να είναι αδύνατο για ένα σύστημα ακινητοποίησης να λειτουργεί με τρόπο ώστε να ενεργοποιεί την πέδη του οχήματος.
32. ΕΙΔΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ
- 32.1. Έκταση εξουδετέρωσης
- 32.1.1. Ένα σύστημα ακινητοποίησης πρέπει να είναι σχεδιασμένο έτσι ώστε να εμποδίζει τη λειτουργία του οχήματος μέσω του κινητήρα του με ένα τουλάχιστον από τα ακόλουθα μέσα:
- 32.1.1.1. εξουδετέρωση, σε περίπτωση εγκατάστασης μετά την αγορά, ή σε περίπτωση οχήματος με πετρελαιοκινητήρα, τουλάχιστον δύο ανεξάρτητων κυκλωμάτων του οχήματος, τα οποία χρειάζονται για τη λειτουργία του οχήματος μέσω του κινητήρα του (π.χ. μίζα κινητήρα, ανάφλεξη, τροφοδοσία καυσίμου, ελατηριωτή πέδη με απεμπλοκή πεπιεσμένου αέρα κ.λπ.).
- 32.1.1.2. παρέμβαση μέσω κωδικού σε μια τουλάχιστον μονάδα ελέγχου που είναι απαραίτητη για τη λειτουργία του οχήματος·
- 32.1.2. Ένα σύστημα ακινητοποίησης τοποθετούμενο σε όχημα με καταλυτικό μετατροπέα δεν πρέπει να προκαλεί την εισχώρηση άκαυστων καυσίμων στην εξάτμιση.
- 32.2. Αξιοπιστία λειτουργίας
- Η αξιοπιστία λειτουργίας επιτυγχάνεται με σωστό σχεδιασμό του συστήματος ακινητοποίησης λαμβανομένων υπόψη των ιδιαίτερων περιβαλλοντικών συνθηκών εντός του οχήματος (βλέπε παραγράφους 31.8 και 33).
- 32.3. Ασφάλεια λειτουργίας
- Εξασφαλίζεται ότι το σύστημα ακινητοποίησης δεν αλλάζει θέση (ενεργοποίηση/απενεργοποίηση) μετά από οιαδήποτε από τις δοκιμές που προβλέπονται στην παράγραφο 33.
- 32.4. Ενεργοποίηση του συστήματος ακινητοποίησης
- 32.4.1. Το σύστημα ακινητοποίησης πρέπει να ενεργοποιείται χωρίς άλλη ενέργεια εκ μέρους του οδηγού με τουλάχιστον ένα από τα ακόλουθα μέσα:

⁽⁹⁾ Όπως ορίζεται στο παράρτημα 8 του κανονισμού αριθ. 13, όπως τροποποιήθηκε.

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

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

32.4.2. Αν το σύστημα ακινητοποίησης μπορεί να τίθεται σε λειτουργία όταν το κλειδί ανάφλεξης βρίσκεται στο σημείο λειτουργίας του κινητήρα, όπως προβλέπεται στην παράγραφο 31.4, το σύστημα ακινητοποίησης μπορεί επίσης να τεθεί σε λειτουργία με το άνοιγμα της πόρτας του οδηγού και/ή με συγκεκριμένη ενέργεια του νόμιμου χρήστη.

32.5. Απενεργοποίηση

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

32.5.1.1. Πληκτρολόγιο για τη ρύθμιση ενός ατομικά επιλεγμένου κωδικού με τουλάχιστον 10 000 παραλλαγές.

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

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

32.6. Απεικόνιση θέσης

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

32.6.2. Εάν παρέχεται ένδειξη των μικρών χρονικά «δυναμικών» διεργασιών όπως αλλαγές από τη θέση «ενεργοποίησης» στη θέση «απενεργοποίησης» και αντιστρόφως, η ένδειξη πρέπει να είναι οπτική, σύμφωνα με την παράγραφο 32.6.1. Αυτή η οπτική ένδειξη μπορεί επίσης να δίδεται από την ταυτόχρονη λειτουργία των δεικτών διεύθυνσης και/ή της λυχνίας (των λυχνιών) του θαλάμου επιβατών, με την προϋπόθεση ότι η διάρκεια της οπτικής ένδειξης μέσω των δεικτών διεύθυνσης δεν υπερβαίνει τα 3 δευτερόλεπτα.

33. ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΚΑΙ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΔΟΚΙΜΗΣ

33.1. Παράμετροι λειτουργίας

Όλα τα κατασκευαστικά στοιχεία του συστήματος ακινητοποίησης πρέπει να πληρούν τις προδιαγραφές που ορίζονται στην παράγραφο 7 του παρόντος κανονισμού.

Η απαίτηση αυτή δεν ισχύει για:

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

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

33.2. Συνθήκες δοκιμής

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

33.3. Δοκιμή λειτουργίας

Μετά την ολοκλήρωση όλων των δοκιμών που ορίζονται στη συνέχεια, το σύστημα ακινητοποίησης υποβάλλεται σε δοκιμή υπό τις κανονικές συνθήκες δοκιμής που ορίζονται στην παράγραφο 7.2.1.2 του παρόντος κανονισμού για να ελεγχθεί κατά πόσον εξακολουθεί να λειτουργεί κανονικά. Εφόσον χρειασθεί, πριν τη δοκιμή μπορούν να αντικατασταθούν οι αντιστάσεις.

Όλα τα κατασκευαστικά στοιχεία του συστήματος ακινητοποίησης πρέπει να πληρούν τις προδιαγραφές που ορίζονται στις παραγράφους 7.2.2 έως 7.2.8 και 7.2.12 του παρόντος κανονισμού.

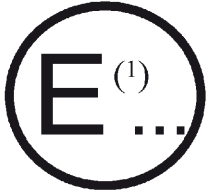
34. ΟΔΗΓΙΕΣ
(Οι παράγραφοι 34.1 έως 34.3 ισχύουν μόνον για την τοποθέτηση μετά τη διάθεση στην αγορά).
Κάθε σύστημα ακινητοποίησης πρέπει να συνοδεύεται από:
- 34.1. Οδηγίες τοποθέτησης
- 34.1.1. Κατάλογο οχημάτων και μοντέλων οχημάτων για τα οποία προορίζεται. Ο κατάλογος αυτός μπορεί να είναι ειδικός ή γενικός, π.χ. «όλα τα οχήματα με βενζινοκινητήρα και συσσωρευτή τάσεως 12 V με γείωση στον αρνητικό πόλο».
- 34.1.2. Τρόπο τοποθέτησης συνοδευόμενο από φωτογραφίες ή/και πολύ σαφή σχέδια.
- 34.1.3. Λεπτομερείς οδηγίες τοποθέτησης από τον προμηθευτή, οι οποίες, εφόσον ακολουθηθούν σωστά από τον αρμόδιο τεχνικό, δεν θίγουν την ασφάλεια και αξιοπιστία του οχήματος.
- 34.1.4. Οι παρεχόμενες οδηγίες τοποθέτησης ορίζουν τις απαιτήσεις ηλεκτρικής ισχύος του συστήματος ακινητοποίησης και, εφόσον χρειάζεται, συνιστούν αύξηση του μεγέθους του συσσωρευτή.
- 34.1.5. Ο προμηθευτής μεριμνά για τον έλεγχο του οχήματος μετά την τοποθέτηση του συστήματος ακινητοποίησης. Επίσης δίδει ιδιαίτερη προσοχή σε θέματα που αφορούν την ασφάλεια.
- 34.2. Πιστοποιητικό τοποθέτησης προς συμπλήρωση, υπόδειγμα του οποίου δίδεται στο παράρτημα 7.
- 34.3. Μια γενική έκδοση προς τον αγοραστή του συστήματος με την οποία του εφιστάται η προσοχή στα ακόλουθα:
- 34.3.1. το σύστημα πρέπει να τοποθετηθεί σύμφωνα με τις οδηγίες του κατασκευαστή·
- 34.3.2. συνιστάται η επιλογή ενός καλού τεχνικού (ο κατασκευαστής του οχήματος μπορεί να υποδεικνύει αρμόδιους τεχνικούς)·
- 34.3.3. το πιστοποιητικό τοποθέτησης που παρέχεται με το σύστημα πρέπει να συμπληρώνεται από τον τεχνικό τοποθέτησης.
- 34.4. Οδηγίες χρήσης
- 34.5. Οδηγίες συντήρησης
- 34.6. Γενική προειδοποίηση ότι οιαδήποτε αλλοίωση ή προσθήκη στο σύστημα ακινητοποίησης εμπεριέχει κινδύνους· οι αλλοιώσεις ή προσθήκες αυτές καθιστούν αυτομάτως άκυρο το πιστοποιητικό τοποθέτησης που αναφέρεται στην παράγραφο 34.2 ανωτέρω.
35. ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΤΥΠΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΑΚΙΝΗΤΟΠΟΙΗΣΗΣ Ή ΤΟΥ ΤΥΠΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΗΣ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
Κάθε τροποποίηση του τύπου συστήματος ακινητοποίησης ή του τύπου οχήματος πρέπει να κοινοποιείται στην αρμόδια διοικητική αρχή που ενέκρινε τον εν λόγω τύπο του συστήματος ακινητοποίησης.
Η υπηρεσία αυτή δύναται τότε:
- α) είτε να θεωρήσει ότι οι διεξαχθείσες τροποποιήσεις δεν πιθανολογείται να έχουν υπολογίσιμες αρνητικές επιπτώσεις και ότι, σε κάθε περίπτωση, το σύστημα ακινητοποίησης ή το όχημα θα εξακολουθήσει να πληροί τις προδιαγραφές· ή
- β) να απαιτήσει από την τεχνική υπηρεσία που είναι υπεύθυνη για τη διεξαγωγή των δοκιμών, μια ακόμη έκδοση δοκιμής για ορισμένες ή για όλες τις δοκιμές που περιγράφονται στην παράγραφο 31, 32 και 33 του παρόντος κανονισμού.
- Η επικύρωση ή η απόρριψη της έγκρισης, στην οποία προσδιορίζεται η τροποποίηση, ανακοινώνεται στα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας εφαρμογής του παρόντος κανονισμού σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζεται στην παράγραφο 29.3 ανωτέρω.
- Η αρχή που είναι αρμόδια για την έκδοση της επέκτασης έγκρισης χορηγεί αριθμό πρωτοκόλλου σε όλα τα έντυπα κοινοποίησης που συντάσσονται για τέτοιου είδους επεκτάσεις.
36. ΣΥΜΟΡΦΩΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
Οι διαδικασίες συμμόρφωσης της παραγωγής πρέπει να είναι σύμφωνες με όσα ορίζονται στη συμφωνία, προσάρτημα 2 (E/ΕCE(324-E/ΕCE/TRANS/505/Αναθ.2), με τις ακόλουθες απαιτήσεις:

- 36.1. Κάθε σύστημα ακινητοποίησης ή όχημα που εγκρίνεται βάσει του παρόντος κανονισμού όσον αφορά το σύστημα ακινητοποίησης του πρέπει να κατασκευάζεται με τρόπο σύμφωνο με τον τύπο που εγκρίθηκε πληρώντας τις απαιτήσεις που ορίζονται στις ανωτέρω παραγράφους 31, 32 και 33.
- 36.2. Η αρχή που έχει χορηγήσει την έγκριση μπορεί ανά πάσα στιγμή να ελέγχει τις μεθόδους ελέγχου συμμόρφωσης που εφαρμόζονται σε κάθε εγκατάσταση παραγωγής. Η κανονική συχνότητα αυτών των επιθεωρήσεων είναι μία κάθε δύο έτη.
37. ΚΥΡΩΣΕΙΣ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΜΗ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
- 37.1. Η έγκριση που χορηγήθηκε για έναν τύπο συστήματος ακινητοποίησης ή του τύπου οχήματος σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό είναι δυνατό να ανακληθεί εάν δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις που ορίζονται στην παράγραφο 36 ανωτέρω.
- 37.2. Εάν συμβαλλόμενο μέρος στη συμφωνία το οποίο εφαρμόζει τον παρόντα κανονισμό ανακαλέσει έγκριση που έχει χορηγήσει προηγουμένως, ενημερώνει αμέσως τα άλλα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό με τη διαβίβαση του εντύπου σύμφωνα με τα υποδείγματα στο παράρτημα 3 και παράρτημα 4 του παρόντος κανονισμού.
38. ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΠΛΑΥΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
- Αν ο κάτοχος της έγκρισης διακόψει οριστικά την παραγωγή ενός τύπου συστήματος ακινητοποίησης ή ενός τύπου οχήματος εγκεκριμένου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, ενημερώνει σχετικά την αρχή που χορήγησε την έγκριση.
- Με την παραλαβή της σχετικής κοινοποίησης, η εν λόγω υπηρεσία ενημερώνει σχετικά τα λοιπά συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό μέσω ενός εντύπου κοινοποίησης, που είναι σύμφωνο με το υπόδειγμα του παραρτήματος 4 του παρόντος κανονισμού.
39. ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ
- 39.1. Έγκριση τύπου συστήματος ακινητοποίησης
- 39.1.1. 36 μήνες μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του συμπληρώματος 4 της σειράς τροπολογιών 01, τα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό χορηγούν εγκρίσεις μόνο εφόσον ο προς έγκριση τύπος κατασκευαστικού στοιχείου ή ιδιαίτερης τεχνικής μονάδας πληροί τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, όπως τροποποιήθηκε με το συμπλήρωμα 4 της σειράς τροπολογιών 01.
- 39.1.2. Τα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό εξακολουθούν να χορηγούν εγκρίσεις για τους τύπους κατασκευαστικών μερών ή για χωριστές τεχνικές μονάδες που πληρούν τις απαιτήσεις της αρχικής διατύπωσης του παρόντος κανονισμού, όπως τροποποιήθηκε από τυχόν προγενέστερες σειρές τροπολογίες, με την προϋπόθεση ότι το κατασκευαστικό στοιχείο ή η χωριστή τεχνική μονάδα προορίζεται ως υποκατάστατο για να τοποθετηθεί σε χρησιμοποιούμενα οχήματα και ότι δεν θα ήταν τεχνικά εφικτό να τοποθετηθεί ένα κατασκευαστικό στοιχείο ή χωριστή τεχνική μονάδα που να πληροί τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, όπως τροποποιήθηκε με το συμπλήρωμα 4 της σειράς τροπολογιών 01.
- 39.2. Έγκριση τύπου οχήματος
- 39.2.1. 36 μήνες από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του προσαρτήματος 4 της σειράς τροπολογιών 01, τα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό θα χορηγούν εγκρίσεις μόνο εάν ο τύπος οχήματος που υποβάλλεται προς έγκριση πληροί τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, όπως τροποποιήθηκε από προσάρτημα 4 της σειράς τροπολογιών 01.
40. ΟΝΟΜΑΣΙΕΣ ΚΑΙ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΟΥ ΕΙΝΑΙ ΑΡΜΟΔΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΤΩΝ ΔΟΚΙΜΩΝ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ
- Τα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας τα οποία εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό οφείλουν να κοινοποιούν στη Γραμματεία των Ηνωμένων Εθνών τα ονόματα και τις διευθύνσεις των αρμόδιων τεχνικών υπηρεσιών για τη διεξαγωγή των δοκιμών έγκρισης και των διοικητικών υπηρεσιών που χορηγούν εγκρίσεις, καθώς και τα έντυπα με τα οποία πρέπει να αποστέλλεται η πιστοποίηση της έγκρισης ή της επέκτασης ή της απόρριψης ή της ανάκλησης της έγκρισης που εκδίδεται σε άλλες χώρες.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ

[Μέγιστη διάσταση: A4 (210 × 297 mm)]



Εκδοτική αρχή: Επωνυμία της διοικητικής υπηρεσίας

.....

σχετικά με ⁽²⁾: ΧΟΡΗΓΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
 ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
 ΑΡΝΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
 ΑΝΑΚΛΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
 ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΠΑΥΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

τύπου συστήματος συναγεμίου οχήματος (ΣΣΟ) βάσει του μέρους I του κανονισμού αριθ. 97

Αριθ. έγκρισης: Αριθ. επέκτασης:

1. Εμπορική ονομασία ή μάρκα του ΣΣΟ:
2. Τύπος του ΣΣΟ:
3. Όνομα και διεύθυνση του κατασκευαστή:
4. Εφόσον υφίσταται, ονοματεπώνυμο και διεύθυνση του αντιπροσώπου του κατασκευαστή:
5. Σύντομη περιγραφή του ΣΣΟ και του συστήματος ακινητοποίησης (αν υπάρχει):
6. Τύπος οχήματος στον οποίο έχει δοκιμαστεί το ΣΣΟ:
7. Το σύστημα υποβλήθηκε προς έγκριση στις:
8. Τεχνική υπηρεσία επιφορτισμένη με τις δοκιμές έγκρισης:
9. Ημερομηνία της έκθεσης που εκδόθηκε από την υπηρεσία αυτή:
10. Αριθμός του εκδοθείσας από την εν λόγω υπηρεσία έκθεσης:
11. Χορήγηση/απόρριψη/επέκταση/ανάκληση έγκρισης ⁽²⁾
12. Λόγος(-οι) για την επέκταση της έγκρισης:
13. Αν υπάρχει, θέση του σήματος/των σημάτων έγκρισης στα κύρια κατασκευαστικά στοιχεία:
14. Τόπος:
15. Ημερομηνία:
16. Υπογραφή:
17. Τα ακόλουθα έγγραφα, φέροντα τον αριθμό έγκρισης που παρατίθεται ανωτέρω, θα προσαρτώνται στην εν λόγω κοινοποίηση:

κατάλογος κατασκευαστικών στοιχείων, δεόντως προσδιορισμένα, που αποτελούν το ΣΣΟ·

κατάλογος των φακέλων που έχουν κατατεθεί στη διοικητική υπηρεσία η οποία έχει χορηγήσει την έγκριση τύπου και ο οποίος μπορεί να ληφθεί με αίτηση.

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

⁽²⁾ Διαγράφεται ό,τι δεν ισχύει.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1Α

ΜΕΡΟΣ 1

Έγγραφο πληροφοριών σύμφωνα με το μέρος I του κανονισμού αριθ. 97 σχετικά με την έγκριση τύπου ΟΕΕ κατασκευαστικού στοιχείου ή χωριστής τεχνικής μονάδας όσον αφορά τα συστήματα συναγερμού οχημάτων

[Μέγιστη διάσταση: A4 (210 mm × 297 mm)]

1. Γενικές παρατηρήσεις
 - 1.1. Μάρκα (εμπορική επωνυμία του κατασκευαστή):
 - 1.2. Τύπος:
 - 1.3. Μέσα αναγνώρισης του τύπου, εφόσον σημειώνονται επί της διάταξης (!):
 - 1.3.1. Θέση της εν λόγω σήμανσης:
 - 1.4. Επωνυμία και διεύθυνση κατασκευαστή:
 - 1.5. Θέση σήματος έγκρισης τύπου ΟΕΕ:
 - 1.6. Διεύθυνση(-εις) του (των) εργοστασίου(-ων) συναρμολόγησης:
2. Περιγραφή της συσκευής
 - 2.1. Λεπτομερής περιγραφή του συστήματος συναγερμού και των μερών του οχήματος που συνδέονται με το τοποθετημένο σύστημα συναγερμού:
 - 2.1.1. Κατάλογος των κύριων κατασκευαστικών στοιχείων που συνδέονται το σύστημα συναγερμού:
 - 2.1.2. Μέτρα που έχουν ληφθεί κατά των εσφαλμένων συναγερμών:
 - 2.2. Φάσμα προστασίας που προσφέρει η διάταξη:
 - 2.3. Μέθοδος ενεργοποίησης/απενεργοποίησης της διάταξης:
 - 2.4. Αριθμός πραγματικών μεταβλητών κωδικών, εφόσον υπάρχουν:
 - 2.5. Κατάλογος των κύριων κατασκευαστικών στοιχείων της διάταξης και, αν υπάρχουν, των σημάτων αναφοράς τους:
3. Σχέδια
 - 3.1. Σχέδια των κύριων κατασκευαστικών στοιχείων της διάταξης (στο σχέδιο πρέπει να φαίνεται ο ειδικός χώρος εναπόθεσης του σήματος έγκρισης τύπου ΟΕΕ):
4. Οδηγίες
 - 4.1. Κατάλογος των οχημάτων στα οποία πρόκειται να τοποθετηθεί η διάταξη:
 - 4.2. Περιγραφή της μεθόδου τοποθέτησης με φωτογραφίες και/ή σχέδια:
 - 4.3. Οδηγίες χρήσης:
 - 4.4. Οδηγίες συντήρησης, εφόσον υπάρχουν:
 - 4.5. Για τύπο ΣΣΟ που έχει εγκριθεί ως χωριστή τεχνική μονάδα, προοριζόμενο για εγκατάσταση σε συγκεκριμένα σημεία σε συγκεκριμένα οχήματα, δυνάμει των όρων εγκατάστασης, η περιγραφή των παραγράφων του παρόντος κανονισμού που δεν εφαρμόζονται:

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

ΜΕΡΟΣ 2

Έγγραφο πληροφοριών σύμφωνα με το μέρος II του κανονισμού αριθ. 97 σχετικά με το σύστημα ΟΕΕ έγκρισης τύπου οχήματος όσον αφορά το σύστημα συναγεμμού και σύστημα ακινητοποίησης

[Μέγιστη διάσταση: A4 (210 mm × 297 mm)]

χωρίς/με σύστημα συναγεμμού ⁽¹⁾

χωρίς/με σύστημα ακινητοποίησης ⁽¹⁾

1. Γενικές παρατηρήσεις
 - 1.1. Μάρκα (εμπορική επωνυμία του κατασκευαστή):
 - 1.2. Τύπος:
 - 1.3. Μέσα αναγνώρισης τύπου, εφόσον αναγράφονται επάνω στη διάταξη ⁽²⁾:
 - 1.3.1. Θέση της εν λόγω σήμανσης:
 - 1.4. Κατηγορία οχήματος ⁽³⁾:
 - 1.5. Επωνυμία και διεύθυνση κατασκευαστή:
 - 1.6. Θέση σήματος έγκρισης τύπου ΟΕΕ:
 - 1.7. Διεύθυνση(-εις) του (των) εργοστασίου(-ων) συναρμολόγησης:
2. Γενικά κατασκευαστικά χαρακτηριστικά του οχήματος
 - 2.1. Φωτογραφίες ή/και σχέδια αντιπροσωπευτικού οχήματος:
 - 2.2. οχήματα αριστερής οδήγησης/οχήματα δεξιάς οδήγησης ⁽¹⁾:
3. Διάφορα
 - 3.1. Διατάξεις προστασίας από μη εξουσιοδοτημένη χρήση του οχήματος:
 - 3.1.2. Σύστημα ακινητοποίησης οχήματος:
 - 3.1.2.1. Αριθμός έγκρισης τύπου, εάν υπάρχει:
 - 3.1.2.2. Για συστήματα ακινητοποίησης που δεν έχουν εγκριθεί ακόμη:
 - 3.1.2.2.1. Λεπτομερής τεχνική περιγραφή του συστήματος ακινητοποίησης του οχήματος και των μέτρων κατά της ακούσιας ενεργοποίησής του:
 - 3.1.2.2.2. Σύστημα στο οποίο (συστήματα στα οποία) επενεργεί το σύστημα ακινητοποίησης του οχήματος:
 - 3.1.2.2.3. Αριθμός πραγματικών μεταβλητών κωδικών, εφόσον υπάρχουν:
 - 3.1.3. Σύστημα συναγεμμού, εφόσον υπάρχει:
 - 3.1.3.1. Αριθμός έγκρισης τύπου, εάν υπάρχει:
 - 3.1.3.1.1. Αναλυτική περιγραφή του τύπου του οχήματος όσον αφορά τη ρύθμιση σχετικά με το εγκατεστημένο ΣΣΟ με απεικόνιση μέσω φωτογραφιών και/ή σχεδίων (στις περιπτώσεις κατά τις οποίες το ΣΣΟ είναι μια ήδη εγκεκριμένου τύπου χωριστή τεχνική μονάδα ΣΣ, δύναται να γίνει παραπομπή στην περιγραφή που περιέχεται στο σημείο 4.2 του εγγράφου πληροφοριών του κατασκευαστή του ΣΣΟ):
 - 3.1.3.2. Για συστήματα συναγεμμού που δεν έχουν εγκριθεί ακόμη:
 - 3.1.3.2.1. Λεπτομερής περιγραφή του συστήματος συναγεμμού και των μερών του οχήματος που συνδέονται με το τοποθετημένο σύστημα συναγεμμού:
 - 3.1.3.2.2. Κατάλογος των κύριων κατασκευαστικών στοιχείων που συνδέονται με το σύστημα συναγεμμού:

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

⁽²⁾ Εάν τα μέσα αναγνώρισης του τύπου περιέχουν χαρακτήρες άσχετους προς την περιγραφή του τύπου του κατασκευαστικού στοιχείου ή της χωριστής τεχνικής μονάδας που καλύπτονται από το παρόν δελτίο πληροφοριών, οι εν λόγω χαρακτήρες συμβολίζονται στην τεκμηρίωση με ερωτηματικό «?» (π.χ. ABC??123??).

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

ΜΕΡΟΣ 3

Έγγραφο πληροφοριών σύμφωνα με το μέρος III του κανονισμού αριθ. 97 σχετικά με την έγκριση τύπου ΟΕΕ κατασκευαστικού στοιχείου ή χωριστής τεχνικής μονάδας όσον αφορά το σύστημα ακινητοποίησης

[Μέγιστη διάσταση: A4 (210 mm × 297 mm)]

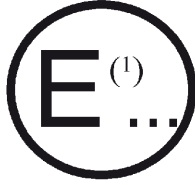
1. Γενικές παρατηρήσεις
 - 1.1. Μάρκα (εμπορική επωνυμία του κατασκευαστή):
 - 1.2. Τύπος:
 - 1.3. Μέσα αναγνώρισης τύπου, εφόσον αναγράφονται επάνω στη διάταξη ⁽¹⁾:
 - 1.3.1. Θέση της εν λόγω σήμανσης:
 - 1.4. Επωνυμία και διεύθυνση κατασκευαστή:
 - 1.5. Θέση σήματος έγκρισης τύπου ΟΕΕ:
 - 1.6. Διεύθυνση(-εις) του (των) εργοστασίου(-ων) συναρμολόγησης:
2. Περιγραφή της συσκευής
 - 2.1. Λεπτομερής περιγραφή του συστήματος συναγερμού και των μερών του οχήματος που συνδέονται με το τοποθετημένο σύστημα συναγερμού:
 - 2.1.1. Κατάλογος των κύριων κατασκευαστικών στοιχείων που συνδέτουν το σύστημα συναγερμού:
 - 2.1.2. Μέτρα που έχουν ληφθεί κατά των εσφαλμένων συναγερμών:
 - 2.2. Φάσμα προστασίας που προσφέρει η διάταξη:
 - 2.3. Μέθοδος ενεργοποίησης/απενεργοποίησης της διάταξης:
 - 2.4. Αριθμός πραγματικών μεταβλητών κωδικών, εφόσον υπάρχουν:
 - 2.5. Κατάλογος των κύριων κατασκευαστικών στοιχείων της διάταξης και, αν υπάρχουν, των σημάτων αναφοράς τους:
3. Σχέδια
 - 3.1. Σχέδια των κύριων κατασκευαστικών στοιχείων της διάταξης (στο σχέδιο πρέπει να φαίνεται ο ειδικός χώρος εναπόθεσης του σήματος έγκρισης τύπου ΟΕΕ ή αναφοράς, εφόσον υπάρχει):
4. Οδηγίες
 - 4.1. Κατάλογος των οχημάτων στα οποία πρόκειται να τοποθετηθεί η διάταξη:
 - 4.2. Περιγραφή της μεθόδου τοποθέτησης με φωτογραφίες ή/και σχέδια:
 - 4.3. Οδηγίες χρήσης:
 - 4.4. Οδηγίες συντήρησης, εφόσον υπάρχουν:

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

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2

ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ

[Μέγιστη διάσταση: A4 (210 × 297 mm)]



Εκδοτική αρχή: Επωνυμία της υπηρεσίας

.....

σχετικά με: ⁽²⁾ ΧΟΡΗΓΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
 ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
 ΑΡΝΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
 ΑΝΑΚΛΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
 ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΠΑΥΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

τύπου οχήματος όσον αφορά το σύστημά του συναγερμού δυνάμει του μέρους II του κανονισμού αριθ. 97.

Αριθ. έγκρισης: Αριθ. επέκτασης:

1. Εμπορική επωνυμία ή εμπορικό σήμα του οχήματος:
2. Τύπος οχήματος:
3. Επωνυμία και διεύθυνση του κατασκευαστή:
4. Εφόσον υφίσταται, ονοματεπώνυμο και διεύθυνση του αντιπροσώπου του κατασκευαστή:
5. Σύντομη περιγραφή:
6. Το όχημα υποβλήθηκε προς έγκριση στις:
7. Τεχνική υπηρεσία επιφορτισμένη με τις δοκιμές έγκρισης:
8. Ημερομηνία της έκθεσης που εκδόθηκε από την υπηρεσία αυτή:
9. Αριθμός του χορηγηθέντος από την εν λόγω υπηρεσία πρακτικού
 10. Χορήγηση/απόρριψη/επέκταση/ανάκληση έγκρισης ⁽²⁾
11. Λόγος(-οι) για την επέκταση της έγκρισης:
12. Θέση του σήματος έγκρισης στο όχημα:
13. Τόπος:
14. Ημερομηνία:
15. Υπογραφή:
16. Τα ακόλουθα έγγραφα, φέροντα τον αριθμό έγκρισης που παρατίθεται ανωτέρω, θα προσαρτώνται στην εν λόγω κοινοποίηση:

κατάλογος κατασκευαστικών μερών, που προσδιορίζει τα συστήματα συναγερμού τα οποία μπορούν να τοποθετηθούν στον τύπο οχήματος·

κατάλογος των φακέλων που έχουν κατατεθεί στη διοικητική υπηρεσία η οποία έχει χορηγήσει την έγκριση τύπου και ο οποίος μπορεί να ληφθεί με αίτηση.

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

⁽²⁾ Διαγράφεται ό,τι δεν ισχύει.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3

ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ

[Μέγιστη διάσταση: A4 (210 × 297 mm)]



Εκδοτική αρχή: Επωνυμία υπηρεσίας

.....

σχετικά με ⁽²⁾: ΧΟΡΗΓΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
 ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
 ΑΡΝΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
 ΑΝΑΚΛΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
 ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΠΛΑΥΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

τύπου συστήματος ακινητοποίησης βάσει του μέρους III του κανονισμού αριθ. 97

Αριθ. έγκρισης: Αριθ. επέκτασης:

1. Εμπορική επωνυμία ή εμπορικό σήμα του συστήματος ακινητοποίησης:
2. Τύπος συστήματος ακινητοποίησης:
3. Επωνυμία και διεύθυνση του κατασκευαστή:
4. Εφόσον υφίσταται, ονοματεπώνυμο και διεύθυνση του αντιπροσώπου του κατασκευαστή:
5. Συνοπτική περιγραφή του συστήματος ακινητοποίησης:
6. Τύπος οχήματος στον οποίο έχει δοκιμαστεί το σύστημα ακινητοποίησης:
7. Εφόσον υφίσταται, τύποι οχημάτων στους οποίους προορίζεται να τοποθετηθεί το σύστημα ακινητοποίησης:
8. Σύστημα που υποβλήθηκε προς έγκριση την:
9. Τεχνική υπηρεσία επιφορτισμένη με τις δοκιμές έγκρισης:
10. Ημερομηνία της έκθεσης που εκδόθηκε από την υπηρεσία αυτή:
11. Αριθμός έκθεσης που εκδόθηκε από την υπηρεσία αυτή:
12. Χορήγηση/επέκταση/απόρριψη/ανάκληση έγκρισης ⁽²⁾:
13. Λόγος(-οι) για την επέκταση της έγκρισης:
14. Αν υπάρχει, θέση του σήματος/των σημάτων έγκρισης στα κύρια κατασκευαστικά στοιχεία:
15. Τόπος:
16. Ημερομηνία:
17. Υπογραφή:
18. Τα ακόλουθα έγγραφα, φέροντα τον αριθμό έγκρισης που παρατίθεται ανωτέρω, θα προσαρτώνται στην εν λόγω κοινοποίηση:

κατάλογος των σαφώς προσδιοριζόμενων κύριων κατασκευαστικών στοιχείων που αποτελούν το σύστημα ακινητοποίησης*

κατάλογος των φακέλων που έχουν κατατεθεί στη διοικητική υπηρεσία η οποία έχει χορηγήσει την έγκριση τύπου και ο οποίος μπορεί να ληφθεί με αίτηση.

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

⁽²⁾ Διαγράφεται ό,τι δεν ισχύει.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 4

ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ

[Μέγιστη διάσταση: A4 (210 × 297 mm)]



Εκδοτική αρχή: Επωνυμία υπηρεσίας

.....

σχετικά με ⁽²⁾: ΧΟΡΗΓΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
 ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
 ΑΡΝΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
 ΑΝΑΚΛΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
 ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΠΑΥΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

τύπου οχήματος όσον αφορά το σύστημα ακινητοποίησής του βάσει του μέρους III του κανονισμού αριθ. 97.

Αριθ. έγκρισης: Αριθ. επέκτασης:

1. Εμπορική επωνυμία ή εμπορικό σήμα του οχήματος:
2. Τύπος οχήματος:
3. Επωνυμία και διεύθυνση του κατασκευαστή:
4. Εφόσον υφίσταται, επωνυμία και διεύθυνση του αντιπροσώπου του κατασκευαστή:
5. Σύντομη περιγραφή:
6. Το όχημα υποβλήθηκε προς έγκριση την:
7. Τεχνική υπηρεσία επιφορτισμένη με τις δοκιμές έγκρισης:
8. Ημερομηνία της έκθεσης που εκδόθηκε από την υπηρεσία αυτή:
9. Αριθμός έκθεσης που εκδόθηκε από την υπηρεσία αυτή:
10. Χορήγηση/επέκταση/απόρριψη/ανάκληση έγκρισης ⁽²⁾:
11. Λόγος(-οι) για την επέκταση της έγκρισης:
12. Θέση του σήματος έγκρισης στο όχημα:
13. Τόπος:
14. Ημερομηνία:
15. Υπογραφή:
16. Τα ακόλουθα έγγραφα, που φέρουν τον αριθμό έγκρισης που παρατίθεται ανωτέρω, θα προσαρτώνται στην εν λόγω κοινοποίηση:

συνοπτική περιγραφή του συστήματος ακινητοποίησης και του μέρους/των μερών του οχήματος επί των οποίων ενεργεί (ενεργούν):

κατάλογος των φακέλων που έχουν κατατεθεί στη διοικητική υπηρεσία η οποία έχει χορηγήσει την έγκριση τύπου και ο οποίος μπορεί να ληφθεί με αίτηση.

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

⁽²⁾ Διαγράφεται ό,τι δεν ισχύει.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 5

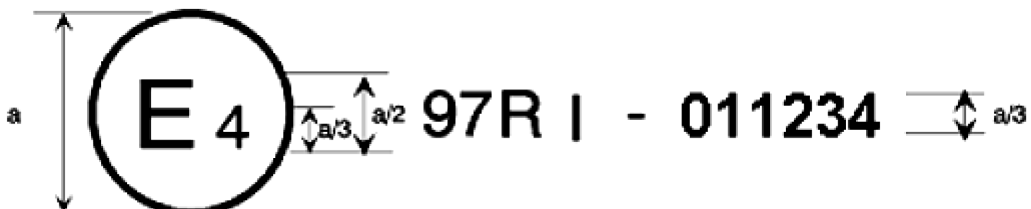
ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΩΝ ΣΗΜΑΤΩΝ ΕΓΚΡΙΣΗΣ

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ Α

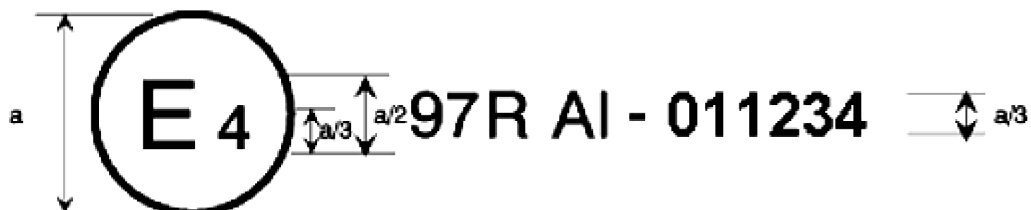
Σχήμα 1



Σχήμα 2



Σχήμα 3



$a = 8 \text{ mm}$ τουλάχιστον

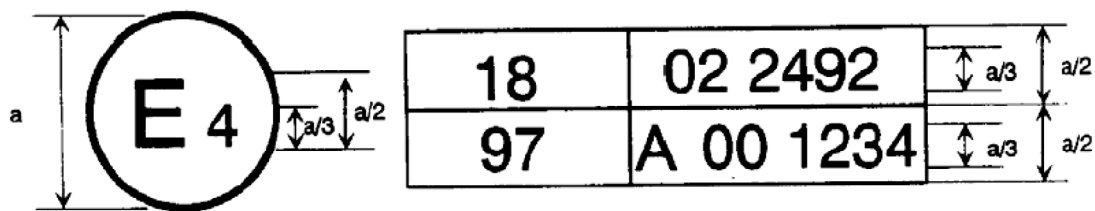
Το ανωτέρω σήμα έγκρισης 1 τοποθετημένο σε όχημα ή σε ένα ΣΣΟ δείχνει ότι ο σχετικός τύπος έχει εγκριθεί στις Κάτω Χώρες (E 4) σύμφωνα με τον κανονισμό αριθ. 97, όπως τροποποιήθηκε από τις 01 σειρές τροπολογιών, με την έγκριση αριθ. 011234.

Το ανωτέρω σήμα έγκρισης 2 τοποθετημένο σε όχημα ή σε διάταξη ακινητοποίησης δείχνει ότι ο σχετικός τύπος έχει εγκριθεί στις Κάτω Χώρες (E 4) σύμφωνα με τον κανονισμό αριθ. 97, όπως τροποποιήθηκε από τις 01 σειρές τροπολογιών, με την έγκριση αριθ. 011234.

Το ανωτέρω σήμα έγκρισης 3 τοποθετημένο σε όχημα ή σε διάταξη ακινητοποίησης δείχνει ότι ο σχετικός τύπος έχει εγκριθεί στις Κάτω Χώρες (E 4) σύμφωνα με τον κανονισμό αριθ. 97, όπως έχει τροποποιηθεί από τις 01 σειρές τροπολογιών, με την έγκριση αριθ. 011234.

Τα δύο πρώτα ψηφία του αριθμού έγκρισης δηλώνουν ότι η έγκριση χορηγήθηκε σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού αριθ. 97, όπως τροποποιήθηκε με τη σειρά τροπολογιών 01.

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ Β



$a = 8 \text{ mm}$ τουλάχιστον

Το ανωτέρω σήμα έγκρισης τοποθετημένο σε ένα όχημα δείχνει ότι ο σχετικός τύπος οχήματος έχει εγκριθεί όσον αφορά το σύστημα συναγερμού του στις Κάτω Χώρες (E 4) σύμφωνα με τους κανονισμούς αριθ. 18 (*) και αριθ. 97.

Τα δύο πρώτα ψηφία των αριθμών έγκρισης δηλώνουν ότι, κατά τις ημερομηνίες χορήγησης των σχετικών εγκρίσεων, ο κανονισμός αριθ. 18 περιλάμβανε τις τροπολογίες της σειράς 02 και ο κανονισμός αριθ. 97 περιελάμβανε τη σειρά τροπολογιών 01.

(*) Ο δεύτερος αριθμός δίνεται απλώς ως παράδειγμα.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 6

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ

Ο υπογεγραμμένος
(επώνυμο και όνομα)

Βεβαιώνω ότι το σύστημα συναγερμού οχήματος/σύστημα ακινητοποίησης ⁽¹⁾/που περιγράφεται παρακάτω:

Μάρκα:

Τύπος:

συμμορφώνεται πλήρως με τον τύπο που εγκρίθηκε

στ την
(τόπος έγκρισης) (ημερομηνία)

όπως περιγράφεται στο έντυπο κοινοποίησης που φέρει αριθ. έγκρισης

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

Κατασκευαστικό στοιχείο: Σήμανση:

.....

.....

Τόπος: την:

Πλήρης διεύθυνση και σφραγίδα του κατασκευαστή:

.....

.....

Υπογραφή: (παρακαλούμε διευκρινίστε τη θέση εργασίας)

⁽¹⁾ Διαγράφεται ό,τι δεν ισχύει.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 7

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗΣ

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

Περιγραφή του οχήματος:

Μάρκα:

Τύπος:

Αριθμός σειράς:

Αριθμός ταξινόμησης:

Περιγραφή του συστήματος συναγερμού του οχήματος/του συστήματος ακινητοποίησης (¹):

Μάρκα:

Τύπος:

Αριθμός έγκρισης:

Τόπος: την:

Πλήρης διεύθυνση και σφραγίδα του τεχνικού τοποθέτησης:

.....

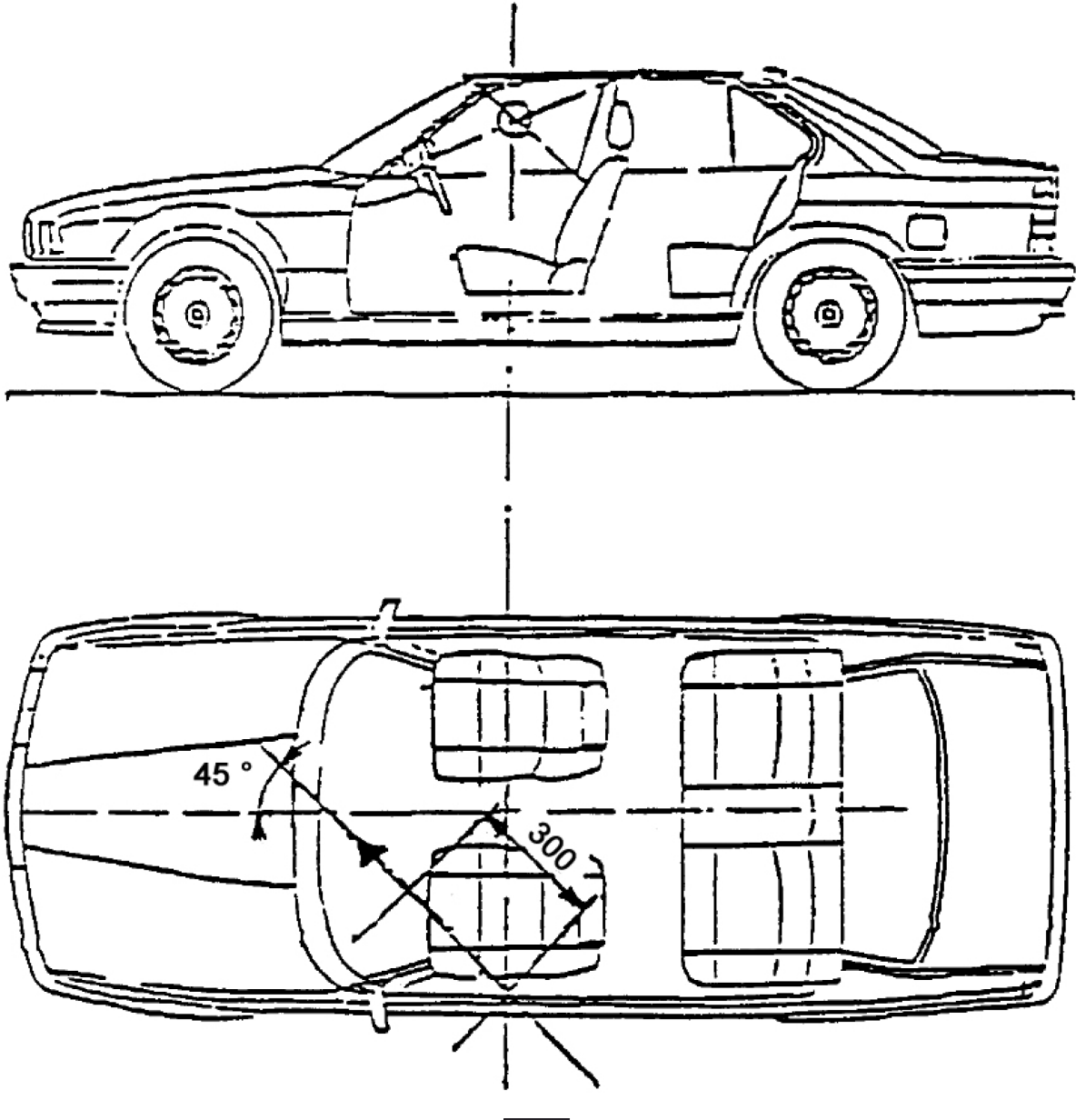
Υπογραφή: (παρακαλούμε διευκρινίστε τη θέση εργασίας)

(¹) Διαγράφεται ό,τι δεν ισχύει.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 8

ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΙ 7.2.11 ΚΑΙ 19

Δοκιμή συστημάτων προστασίας θαλάμου επιβατών



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 9

ΗΛΕΚΤΡΟΜΑΓΝΗΤΙΚΗ ΣΥΜΒΑΤΟΤΗΤΑ

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

1. ΜΕΘΟΔΟΣ ISO

Ατρωσία έναντι διαταραχών στις γραμμές τροφοδότησης

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

Όσον αφορά τον παλμό 5, θα εφαρμόζεται ο παλμός 5β σε οχήματα που περιλαμβάνουν εναλλάκτη με εσωτερική διόδο περιορισμού και ο παλμός 5α θα εφαρμόζεται σε άλλες περιπτώσεις.

Όσον αφορά τον παλμό 2, ο παλμός 2α θα εφαρμόζεται πάντα και, ο παλμός 2β μπορεί να πραγματοποιείται μετά τη συμφωνία του κατασκευαστή αυτοκινήτων και των τεχνικών υπηρεσιών έγκρισης.

Με τη σύμφωνη γνώμη της τεχνικής υπηρεσίας, η δοκιμή του παλμού 5α/5β δεν χρειάζεται να εφαρμόζεται στις ακόλουθες περιπτώσεις:

- α) Η έγκριση τύπου του ΣΣΟ η οποία πρέπει να λάβει έγκριση τύπου ως χωριστή τεχνική μονάδα και προορίζεται για τοποθέτηση σε οχήματα χωρίς εναλλάκτες

Στην περίπτωση αυτή, ο κατασκευαστής του ΣΣΟ:

- i) προσδιορίζει στο σημείο 4.5 του εγγράφου πληροφοριών (παράρτημα 1Α μέρος 1) ότι η απαίτηση της εν λόγω παραγράφου δεν εφαρμόστηκε στο ΣΣΟ (σύμφωνα με το μέρος Ι του παρόντος κανονισμού)· και
- ii) προσδιορίζει στο σημείο 4.1 του εγγράφου πληροφοριών, τον κατάλογο οχημάτων στα οποία προβλέπεται να εγκατασταθεί το ΣΣΟ και τους αντίστοιχους όρους εγκατάστασης στο σημείο 4.2.

- β) Η έγκριση τύπου οχήματος όσον αφορά ένα ΣΣ που προορίζεται για τοποθέτηση σε οχήματα χωρίς εναλλάκτες

Στην εν λόγω περίπτωση, ο κατασκευαστής προσδιορίζει στο σημείο 3.1.3.1.1 του εγγράφου πληροφοριών (παράρτημα 1Α μέρος 2) ότι η απαίτηση της εν λόγω παραγράφου δεν εφαρμόζεται στο ΣΣ λόγω της φύσης των όρων εγκατάστασης.

- γ) Έγκριση τύπου οχήματος αναφορικά με την εγκατάσταση ενός ΣΣΟ του οποίου ο τύπος εγκρίθηκε ως χωριστή τεχνική μονάδα και προορίζεται για τοποθέτηση σε οχήματα χωρίς εναλλάκτες

Στην εν λόγω περίπτωση, ο κατασκευαστής του οχήματος προσδιορίζει στο σημείο 3.1.3.1.1 του εγγράφου πληροφοριών (παράρτημα 1Α μέρος 2) ότι η απαίτηση της εν λόγω παραγράφου δεν εφαρμόζεται στην εγκατάσταση του ΣΣΟ όπου πληρούνται οι σχετικοί όροι εγκατάστασης.

Η απαίτηση αυτή δεν εφαρμόζεται τις περιπτώσεις κατά τις οποίες οι πληροφορίες που απαιτούνται στο σημείο 3.1.3.1.1 του παραρτήματος 1Α μέρος 2 έχουν ήδη υποβληθεί για την έγκριση της χωριστής τεχνικής μονάδας.

ΣΣΟ/ΣΣ σε θέση απενεργοποίησης και σε θέση ενεργοποίησης

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

Πίνακας 1

Αυστηρότητα/Λειτουργική κατάσταση (για γραμμές τροφοδότησης)

| Αριθ. παλμού δοκιμής | Επίπεδο δοκιμής | Λειτουργική κατάσταση |
|----------------------|-----------------|-----------------------|
| 1 | III | C |
| 2α | III | B |
| 2β | III | C |
| 3α | III | A |

| Αριθ. παλμού δοκιμής | Επίπεδο δοκιμής | Λειτουργική κατάσταση |
|----------------------|-----------------|-----------------------|
| 3β | III | A |
| 4 | III | B |
| 5α/5β | III | A |

Ατρωσία έναντι διαταραχών σε σύζευξη με γραμμές σήματος

Οι ακροδέκτες που δεν είναι συνδεδεμένοι με γραμμές τροφοδότησης (π.χ. ειδικές γραμμές σήματος) υποβάλλονται σε δοκιμή σύμφωνα με το διεθνές πρότυπο ISO/DIS 7637:1993 μέρος 3. Οι απαιτούμενες λειτουργικές καταστάσεις για όλους τους εφαρμοζόμενους παλμούς δοκιμής παρατίθενται στον πίνακα 2.

Πίνακας 2

Επίπεδο δοκιμής/Λειτουργική κατάσταση (για γραμμές σήματος)

| Αριθ. παλμού δοκιμής | Επίπεδο δοκιμής | Λειτουργική κατάσταση |
|----------------------|-----------------|-----------------------|
| 3α | III | C |
| 3β | III | A |

Ατρωσία έναντι διαταραχών λόγω ακτινοβολούμενων υψηλών συχνοτήτων

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

Ηλεκτρικές διαταραχές λόγω ηλεκτροστατικών εκκενώσεων

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

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

α) Έγκριση τύπου ΣΣΟ το οποίο πρόκειται να υποβληθεί σε έγκριση τύπου ως χωριστή τεχνική μονάδα

Στην περίπτωση αυτή, ο κατασκευαστής του ΣΣΟ:

- i) προσδιορίζει στο σημείο 4.5 του εγγράφου πληροφοριών (παράρτημα 1Α μέρος 2) ότι η απαίτηση της εν λόγω παραγράφου δεν εφαρμόστηκε στο ΣΣΟ (σύμφωνα με το μέρος I του παρόντος κανονισμού)· και
- ii) προσδιορίζει, στο σημείο 4.1 του εγγράφου πληροφοριών, τον κατάλογο οχημάτων στα οποία προβλέπεται να εγκατασταθεί το ΣΣΟ και στο σημείο 4.2 τους αντίστοιχους όρους εγκατάστασης.

β) Έγκριση τύπου οχήματος όσον αφορά ένα ΣΣ

Στην εν λόγω περίπτωση, ο κατασκευαστής προσδιορίζει, στο σημείο 3.1.3.1.1 του εγγράφου πληροφοριών (παράρτημα 1Α μέρος 2) ότι η απαίτηση της εν λόγω παραγράφου δεν εφαρμόζεται στο ΣΑ λόγω της φύσης των όρων εγκατάστασης.

γ) Έγκριση τύπου οχήματος αναφορικά με την εγκατάσταση ενός ΣΣΟ το οποίο υποβλήθηκε σε έγκριση τύπου ως χωριστή τεχνική μονάδα

Στην εν λόγω περίπτωση, ο κατασκευαστής του οχήματος προσδιορίζει, στο σημείο 3.1.3.1.1 του εγγράφου πληροφοριών (παράρτημα 1Α μέρος 2), ότι η απαίτηση της εν λόγω παραγράφου δεν εφαρμόζεται στην εγκατάσταση του ΣΣΟ όπου πληρούνται οι σχετικοί όροι εγκατάστασης.

Η απαίτηση αυτή δεν εφαρμόζεται τις περιπτώσεις κατά τις οποίες οι πληροφορίες που απαιτούνται στο σημείο 3.1.3.1.1 του παραρτήματος 1Α μέρος 2 έχουν ήδη υποβληθεί για την έγκριση της χωριστής τεχνικής μονάδας.

Ακτινοβολούμενες εκπομπές

Οι δοκιμές πρέπει να διεξαχθούν σύμφωνα με τον κανονισμό αριθ. 10, σειρά τροπολογιών 02 και τις μεθόδους δοκιμών που περιγράφονται στα παραρτήματα 4 και 5 για τα οχήματα ή στα παραρτήματα 7 και 8 για ξεχωριστές τεχνικές μονάδες.

2. ΜΕΘΟΔΟΣ IEC

Ηλεκτρομαγνητικό πεδίο

Το ΣΣΟ/ΣΣ υποβάλλεται στη βασική δοκιμή. Υποβάλλεται σε δοκιμή ηλεκτρομαγνητικού πεδίου που περιγράφεται στη δημοσίευση IEC 839-1-3-1988 δοκιμή A-13, με φάσμα συχνοτήτων από 20 έως και 1 000 MHz, και με επίπεδο ισχύος πεδίου 30 V/m.

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

Ηλεκτρικές διαταραχές λόγω ηλεκτροστατικών εκκενώσεων

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

Ακτινοβολούμενες εκπομπές

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

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 10

ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΚΛΕΙΘΡΩΝ

1. Ο κύλινδρος του κλειθρου δεν πρέπει να εξέχει άνω του 1 mm από το περίβλημα και το εξέχον τμήμα πρέπει να είναι κωνικό.
 2. Ο αμώδς μεταξύ του πυρήνα του κυλίνδρου και του περιβλήματός του πρέπει να αντέχει σε δύναμη εφελκυσμού 600 N και σε ροπή στρέψης 25 Nm.
 3. Το κλείθρο πρέπει να διαθέτει κλείστρο του κυλίνδρου.
 4. Το σχέδιο του κλειδιού πρέπει να έχει τουλάχιστον 1 000 πραγματικές παραλλαγές.
 5. Το κλείθρο δεν πρέπει να μπορεί να λειτουργήσει με κλειδί το οποίο διαφέρει έστω και κατά ένα συνδυασμό από το κλειδί που ταιριάζει στο κλείθρο.
 6. Το εξωτερικό άνοιγμα του κλειθρου πρέπει να είναι καλυμμένο ή κατά άλλο τρόπο προστατευμένο από την εισχώριση σκόνης και/ή νερού.
-