

Úradný vestník

Európskej únie

L 351

Slovenské vydanie

Právne predpisy

Zväzok 51

30. decembra 2008

Obsah

II Akty prijaté podľa Zmluvy o ES/Zmluvy o Euratome, ktorých uverejnenie nie je povinné

AKTY PRIJATÉ ORGÁNMI ZRIADENÝMI MEDZINÁRODNÝMI ZMLUVAMI

- ★ **Predpis Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov (EHK OSN) č. 97 – Jednotné ustanovenia pre typové schvaľovanie vozidlových poplachových systémov (VAS) a motorových vozidiel, pokiaľ ide o ich poplachové systémy (AS) 1**
- ★ **Predpis Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov (EHK OSN) č. 102 – Jednotné ustanovenia o typovom schvaľovaní I. Tešného spojovacieho zariadenia (CCD) II. Vozidiel z hľadiska montáže schváleného typu CCD 44**

Poznámka pre čitateľa (pozri vnútornú stranu zadnej obálky) s3

II

(Akty prijaté podľa Zmluvy o ES/Zmluvy o Euratome, ktorých uverejnenie nie je povinné)

AKTY PRIJATÉ ORGÁNMI ZRIADENÝMI MEDZINÁRODNÝMI ZMLUVAMI

Právny účinok podľa medzinárodného práva verejného majú iba originálne texty EHK OSN. Status tohto predpisu a dátum nadobudnutia jeho platnosti je potrebné overiť v poslednom znení dokumentu EHK/OSN o statušeTRANS/WP.29/343, ktorý je k dispozícii na internetovej stránke: <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocsts.html>.

Predpis Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov (EHK OSN) č. 97 – Jednotné ustanovenia pre typové schvaľovanie vozidlových poplachových systémov (VAS) a motorových vozidiel, pokiaľ ide o ich poplachové systémy (AS)

Revízia 1 – zmena 1**Obsahuje celý platný text vrátane:**

doplnku 5 k sérii zmien 01 – dátum nadobudnutia platnosti: 18. jún 2007

OBSAH

PREDPIS

1. Rozsah pôsobnosti

ČASŤ I – Typové schvaľovanie vozidlových poplachových systémov

2. Definície
3. Žiadosť o typové schválenie vozidlového poplachového systému
4. Typové schválenie
5. Všeobecné špecifikácie
6. Osobitné špecifikácie
7. Prevádzkové parametre a skúšobné podmienky
8. Návody
9. Zmena typu vozidlového poplachového systému a rozšírenie typového schválenia
10. Zhoda výroby
11. Sankcie v prípade nezahody výroby
12. Definitívne zastavenie výroby
13. Názvy a adresy technických služieb zodpovedných za vykonávanie schvaľovacích skúšok a názvy a adresy správnych orgánov

ČASŤ II – Typové schvaľovanie vozidla, pokiaľ ide o jeho poplachový systém

14. Definície
15. Žiadosť o typové schválenie
16. Typové schválenie
17. Všeobecné špecifikácie
18. Osobitné špecifikácie
19. Skúšobné podmienky
20. Návod
21. Zmena typu vozidla a rozšírenie typového schválenia
22. Zhoda výroby
23. Sankcie v prípade nezhody výroby
24. Definitívne zastavenie výroby
25. Názvy a adresy technických služieb zodpovedných za vykonávanie schvaľovacích skúšok a názvy a adresy správnych orgánov

ČASŤ III – Typové schvaľovanie imobilizérov a typové schvaľovanie vozidla, pokiaľ ide o jeho imobilizér

26. Definície
27. Žiadosť o typové schválenie imobilizéra
28. Žiadosť o typové schválenie vozidla
29. Typové schválenie imobilizéra
30. Typové schválenie vozidla
31. Všeobecné špecifikácie
32. Osobitné požiadavky
33. Prevádzkové parametre a skúšobné podmienky
34. Návod
35. Zmena typu imobilizéra alebo typu vozidla a rozšírenie typového schválenia
36. Zhoda výroby
37. Sankcie v prípade nezhody výroby
38. Definitívne zastavenie výroby
39. Prechodné ustanovenia
40. Názvy a adresy technických služieb zodpovedných za vykonávanie schvaľovacích skúšok a názvy a adresy správnych orgánov

PRÍLOHY

- Príloha I – Oznamenie o udelení typového schválenia alebo o jeho rozšírení, zamietnutí prípadne odňatí alebo o definitívnom zastavení výroby typu vozidlového poplachového systému (VAS) podľa predpisu č. 97 časť I
- Príloha II – Oznamenie o udelení typového schválenia alebo o jeho rozšírení, zamietnutí prípadne odňatí alebo o definitívnom zastavení výroby typu vozidla, pokiaľ ide o jeho poplachový systém podľa predpisu č. 97 časť II
- Príloha III – Oznamenie o udelení typového schválenia alebo o jeho rozšírení, zamietnutí prípadne odňatí alebo o definitívnom zastavení výroby typu imobilizéra podľa predpisu č. 97 časť III

- Príloha IV – Oznamenie o udelení typového schválenia alebo o jeho rozšírení, zamietnutí prípadne odňatí alebo o definitívnom zastavení výroby typu vozidla, pokiaľ ide o jeho imobilizér podľa predpisu č. 97 časť III
- Príloha V – Usporiadanie schvaľovacích značiek
- Príloha VI – Vzor osvedčenia o zhode
- Príloha VII – Vzor osvedčenia o inštalácii
- Príloha VIII – Skúška systémov na ochranu priestoru pre cestujúcich
- Príloha IX – Elektromagnetická kompatibilita
- Príloha X – Špecifikácia spínačov ovládaných mechanickým kľúčom

1. ROZSAH PÔSOBNOSTI

Tento predpis sa vzťahuje na:

- 1.1. ČASŤ I: Vozidlové poplachové systémy (VAS) určené na trvalú montáž do vozidiel kategórie M₁ a do tých vozidiel kategórie N₁, ktorých maximálna hmotnosť neprevyšuje 2 tony (*).
- 1.2. ČASŤ II: Vozidlá kategórie M₁ a tie vozidlá, kategórie N₁, ktorých celková hmotnosť neprevyšuje 2 tony, pokiaľ ide o ich poplachový systém resp. systémy (AS) (*).
- 1.3. ČASŤ III: Imobilizéry a vozidlá kategórie M₁ a tie vozidlá kategórie N₁, ktorých celková hmotnosť neprevyšuje 2 tony, pokiaľ ide o ich imobilizéry (*).
- 1.4. Inštalácia zariadení, špecifikovaných v častiach II a III, do vozidiel iných kategórií ako M₁ alebo N₁ s maximálnou hmotnosťou prevyšujúcou 2 tony nie je povinná, ale akékoľvek takéto nainštalované zariadenie musí spĺňať všetky príslušné ustanovenia tohto predpisu. Vozidlá schválené v súlade s ustanoveniami časti III predpisu č. 116 sa považujú za vozidlá, ktoré sú v súlade s časťou II tohto predpisu a vozidlá schválené v súlade s ustanoveniami časti IV predpisu č. 116 sa považujú za vozidlá, ktoré sú v súlade s časťou III tohto predpisu.

ČASŤ I

TYPOVÉ SCHVAĽOVANIE VOZIDLOVÝCH POPLACHOVÝCH SYSTÉMOV

2. DEFINÍCIE

Na účely časti I tohto predpisu

- 2.1. „vozidlový poplachový systém“ (VAS) je systém určený na inštaláciu do typu resp. typov vozidiel, konštruovaný s cieľom signalizovať vzniknutie alebo rušivý zásah do vozidla; tieto systémy môžu poskytovať dodatočnú ochranu proti neoprávnenému použitiu vozidla;
- 2.2. „snímač“ je zariadenie, ktoré vníma zmenu, ktorá by mohla byť spôsobená vzniknutím alebo rušivým zásahom do vozidla;
- 2.3. „výstražné zariadenie“ je zariadenie, ktoré signalizuje, že prišlo k vzniknutiu alebo rušivému zásahu;

(*) Do úvahy sa berú iba vozidlá s 12 voltovými elektrickými systémami.

- 2.4. „ovládacie zariadenie“ je zariadenie potrebné na aktiváciu, deaktiváciu a skúšanie vozidlového poplachového systému a na vyslanie signálu poplachu do výstražných zariadení;
- 2.5. „aktivovaný“ je stav vozidlového poplachového systému, v ktorom môže byť signál poplachu prenesený do výstražných zariadení;
- 2.6. „deaktivovaný“ je stav vozidlového poplachového systému, v ktorom nemôže byť signál poplachu prenesený do výstražných zariadení;
- 2.7. „kľúč“ je akékoľvek zariadenie navrhnuté a zhotovené na ovládanie blokovacieho systému, ktorý je navrhnutý a zhotovený tak, aby sa dal ovládať len týmto zariadením;
- 2.8. „typ vozidlového poplachového systému“ je systém, ktorý sa zásadne nelíši v takých základných znakoch ako:
- názov alebo značka výrobcu,
 - druh snímača,
 - druh výstražného zariadenia,
 - druh ovládacieho zariadenia;
- 2.9. „typové schválenie vozidlového poplachového systému“ je schválenie typu vozidlového poplachového systému, pokiaľ ide o požiadavky stanovené v bodoch 5., 6., a 7.;
- 2.10. „imobilizér“ je zariadenie určené na to, aby zabránilo odjazdu vozidla a ktoré je poháňané svojím vlastným motorom;
- 2.11. „núdzový poplach“ je zariadenie, ktoré umožňuje osobe použiť poplachové zariadenie nainštalované vo vozidle s cieľom privolať pomoc v prípade núdze.
3. ŽIADOSŤ O TYPOVÉ SCHVÁLENIE VOZIDLOVÉHO POPLACHOVÉHO SYSTÉMU
- 3.1. Žiadosť o typové schválenie vozidlového poplachového systému predkladá výrobca tohto systému alebo jeho riadne splnomocnený zástupca.
- 3.2. Pre každý typ vozidlového poplachového systému sa k žiadosti prikladá:
- dokumentácia popisujúca technické charakteristiky vozidlového poplachového systému a spôsob jeho inštalácie, v troch vyhotoveniach;
 - tri vzorky konkrétneho typu vozidlového poplachového systému so všetkými jeho komponentmi. Každý z hlavných komponentov musí byť jasne a nezmazateľne označený názvom alebo značkou žiadateľa a typom komponentu;
 - vozidlo resp. vozidlá vybavené vozidlovým poplachovým systémom, ktorý má byť typovo schválený, vybrané žiadateľom podľa dohody s technickou službou zodpovednou za vykonávanie schvaľovacích skúšok;
 - návody v troch vyhotoveniach podľa bodu 8.
4. TYPOVÉ SCHVÁLENIE
- 4.1. Ak vozidlový poplachový systém predložený na typové schválenie podľa tohto predpisu spĺňa požiadavky bodov 5., 6. a 7., tomuto typu vozidlového poplachového systému sa typové schválenie udelí.
- 4.2. Každému schválenému typu sa prideliuje schvaľovacie číslo. Jeho prvé dve číslice (v súčasnosti 01 pre sériu zmien 01) udávajú sériu posledných závažných technických zmien zahrnutých do predpisu v čase vydania typového schválenia. Tá istá zmluvná strana nesmie prideliť to isté schvaľovacie číslo inému typu vozidlového poplachového systému.

- 4.3. Správa o udelení schválenia typu vozidlového poplachového systému alebo o jeho rozšírení prípadne zamietnutí podľa tohto predpisu sa zasiela zmluvným stranám dohody uplatňujúcim tento predpis prostredníctvom formulára, ktorého vzor je uvedený v prílohe I k tomuto predpisu.
- 4.4. Na hlavnom komponente resp. komponentoch vozidlového poplachového systému, ktoré sú zhodné s typom vozidlového poplachového systému schváleným podľa tohto predpisu, je na viditeľnom a ľahko prístupnom mieste špecifikovanom v schvaľovacom formulári umiestnená medzinárodná schvaľovacia značka, ktorá sa skladá:
- 4.4.1. z písmena „E“ v kruhu, za ktorým nasleduje rozlišovanie číslo krajiny, ktorá typové schválenie udelila ⁽¹⁾;
- 4.4.2. z čísla tohto predpisu, za ktorým nasleduje písmeno „R“, symbol „A“ alebo „I“ alebo „AI“, ktorý udáva, či je daný systém vozidlovým poplachovým systémom alebo imobilizérom alebo kombináciou oboch systémov, ďalej pomlčky a schvaľovacieho čísla, umiestnených v blízkosti kruhu predpísaného v bode 4.4.1.
- 4.4.3. Schvaľovacia značka musí byť jasne čitateľná a nezmazateľná.
- 4.4.4. Príloha V k tomuto predpisu uvádza vzory usporiadania schvaľovacích značiek.
- 4.5. Ako alternatíva ku schvaľovacej značke popísanej v bode 4.4 sa ku každému vozidlovému poplachovému systému, ponúkanému na predaj, vydáva osvedčenie o zhode.

Pokiaľ výrobca vozidlového poplachového systému dodáva výrobcovi vozidla schválený neoznačený vozidlový poplachový systém, ktorý má tento výrobca vozidiel montovať do určitého modelu vozidla alebo rady modelov vozidiel ako pôvodnú výbavu, musí výrobca tohto systému dodať výrobcovi vozidla taký počet osvedčení o zhode, ktorý tomuto výrobcovi umožní získať typové schválenie vozidla podľa časti II tohto predpisu.

Ak je vozidlový poplachový systém zhotovený z jednotlivých komponentov, jeho hlavný komponent resp. komponenty musia byť opatrené referenčnou značkou a súčasťou osvedčenia o zhode musí byť zoznam týchto referenčných značiek.

Vzor osvedčenia o zhode je uvedený v prílohe VI k tomuto predpisu.

5. VŠEOBECNÉ ŠPECIFIKÁCIE

- 5.1. Vozidlový poplachový systém musí v prípade vniknutia alebo rušivého zásahu do vozidla spustiť výstražný signál.

Tento výstražný signál musí byť zvukový, pričom môže byť doplnený optickým výstražným zariadením, prípadne môže byť rádiovým poplachom alebo akoukoľvek kombináciou vyššie uvedených.

- 5.2. Vozidlové poplachové systémy musia byť navrhnuté, skonštruované a nainštalované takým spôsobom, aby vozidlo, ktoré je nimi vybavené, aj naďalej spĺňalo príslušné technické požiadavky, najmä pokiaľ ide o elektromagnetickú kompatibilitu (EMC).

⁽¹⁾ 1 pre Nemecko, 2 pre Francúzsko, 3 pre Taliansko, 4 pre Holandsko, 5 pre Švédsko, 6 pre Belgicko, 7 pre Maďarsko, 8 pre Českú republiku, 9 pre Španielsko, 10 pre Srbsko, 11 pre Spojené kráľovstvo, 12 pre Rakúsko, 13 pre Luxembursko, 14 pre Švajčiarsko, 15 (voľné), 16 pre Nórsko, 17 pre Fínsko, 18 pre Dánsko, 19 pre Rumunsko, 20 pre Poľsko, 21 pre Portugalsko, 22 pre Ruskú federáciu, 23 pre Grécko, 24 pre Írsko, 25 pre Chorvátsko, 26 pre Slovinsko, 27 pre Slovensko, 28 pre Bielorusko, 29 pre Estónsko, 30 (voľné), 31 pre Bosnu a Hercegovinu, 32 pre Lotyšsko, 33 (voľné), 34 pre Bulharsko, 35 (voľné), 36 pre Litvu, 37 pre Turecko, 38 (voľné), 39 pre Azerbajdžan, 40 pre Bývalú juhoslovanskú republiku Macedónsko, 41 (voľné), 42 pre Európske spoločenstvo (typové schválenia sa udeľujú členskými štátmi používajúcimi svoje vlastné symboly EHK), 43 pre Japonsko, 44 (voľné), 45 pre Austráliu, 46 pre Ukrajinu, 47 pre Juhoafrickú republiku, 48 pre Nový Zéland, 49 pre Cyprus, 50 pre Maltu, 51 pre Kórejskú republiku, 52 pre Malajziu a 53 pre Thajsko. Nasledujúce čísla sa priradujú ďalším krajinám v chronologickom poradí, v ktorom ratifikovali alebo pristúpili k Dohode o prijatí jednotných technických predpisov pre kolesové vozidlá, zariadenia a časti, ktoré sa môžu montovať a/alebo používať na kolesových vozidlách a o podmienkach pre vzájomné uznávanie typových schválení udelených na základe týchto predpisov a takto priradené čísla oznamuje generálny tajomník Organizácie Spojených národov zmluvným stranám dohody.

- 5.3. Ak môže vozidlový poplachový systém využívať rádiový prenos, napr. na aktiváciu alebo deaktiváciu poplachu alebo na prenos poplachového signálu, musí spĺňať príslušné normy ETSI ⁽¹⁾ napr. 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) a EN 301 489 – 3 V1.2.1. (2000 – 08) (vrátane všetkých odporúčajúcich požiadaviek). Frekvencia a maximálny vyžiarovaný výkon rádiových prenosov na aktiváciu a deaktiváciu poplachového systému musia spĺňať odporúčanie 70 – 03 (17. február 2000) CEPT/ERC ⁽²⁾, týkajúce sa použitia zariadení s krátkym rozsahom ⁽³⁾.
- 5.4. Montáž vozidlového poplachového systému do vozidla nesmie mať vplyv na vlastnosti vozidla (v deaktivovanom stave) alebo na jeho bezpečnú prevádzku.
- 5.5. Vozidlový poplachový systém a jeho komponenty sa nesmú nečakane zapnúť, najmä za chodu motora.
- 5.6. Porucha vozidlového poplachového systému alebo porucha jeho napájania nesmie mať vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla.
- 5.7. Vozidlový poplachový systém, jeho komponenty a nimi ovládané časti musia byť navrhnuté, zhotovené a nainštalované tak, aby sa minimalizovalo riziko, že ich ktokoľvek rýchlo a bez toho, aby vzbudil pozornosť, vyradí z prevádzky alebo zničí napr. použitím lacných nástrojov, zariadení alebo výrobkov, ktoré je možné ľahko ukryť a ktoré sú ľahko prístupné verejnosti.
- 5.8. Prostriedky aktivácie a deaktivácie vozidlového poplachového systému musia byť konštruované tak, aby neporušili požiadavky predpisu č. 18. Elektrické pripojenia ku komponentom, na ktoré sa tento predpis vzťahuje, sú však povolené.
- 5.9. Systém musí byť usporiadaný tak, že skratovanie akéhokoľvek výstražného signálneho okruhu nesmie spôsobiť nefunkčnosť akýchkoľvek iných častí poplachového systému.
- 5.10. Súčasťou vozidlového poplachového systému môže byť imobilizér, musí však spĺňať požiadavky časti III tohto predpisu.

6. OSOBITNÉ ŠPECIFIKÁCIE

6.1. **Rozsah ochrany**

6.1.1. Osobitné požiadavky

Vozidlový poplachový systém musí odhaliť a signalizovať prinajmenšom otvorenie akýchkoľvek dverí vozidla, kapoty motora a batožinového priestoru. Porucha alebo zhasnutie svetelných zdrojov, napr. svetla v priestore pre cestujúcich nesmie poškodiť činnosť systému.

Ďalšie účinné snímače, ktoré slúžia na informovanie/indikáciu napr. v prípade:

- a) vniknutia do vozidla, napr. snímače na kontrolu priestoru pre cestujúcich, zabezpečenie okenného skla, rozbitie akejkoľvek zasklenej plochy, alebo
- b) pokusu o krádež vozidla, napr. snímač sklonu

sú povolené, so zreteľom na opatrenia na zabránenie akéhokoľvek zbytočného zapnutia poplachu (= falošný poplach, pozri bod 6.1.2).

⁽¹⁾ ETSI: Európsky inštitút pre telekomunikačné normy.

V prípade, že nie sú tieto normy k dispozícii v čase, keď predpis vstupuje do platnosti, uplatňujú sa vnútroštátne požiadavky príslušných krajín.

⁽²⁾ CEPT: Európska konferencia poštových a telekomunikačných administratív

ERC: Európsky radiokomunikačný výbor

⁽³⁾ Zmluvné strany môžu zakázať určitú frekvenciu a/alebo určitý výkon a môžu povoliť používanie inej frekvencie a/alebo výkonu.

Ak tieto prídavné snímače spustia poplachový signál dokonca potom, čo prišlo ku vniknutiu (napr. rozbitím zasklenej plochy) alebo v dôsledku vonkajších vplyvov (napr. vietor), poplachový signál aktivovaný jedným z uvedených snímačov musí byť aktivovaný nie viac ako 10-krát behom rovnakej aktivačnej periódy vozidlového poplachového systému.

V tomto prípade musí byť aktivačná perióda obmedzená autorizovanou deaktiváciou systému, ktorá je výsledkom jednanía používateľa vozidla.

Niektoré druhy prídavných snímačov, napr. na kontrolu priestoru pre cestujúcich (ultrazvukový, infračervený) alebo snímač sklonu, atď. môžu byť zámerne deaktivované/vypnuté. V takom prípade musí byť vždy pred aktiváciou vozidlového poplachového systému urobený zvláštny zámerný krok. Pokiaľ je poplachový systém v aktivovanom stave, nesmie byť možné vyradiť snímače z činnosti.

6.1.2. Zabezpečenie proti falošnému poplachu

6.1.2.1. Vhodnými opatreniami, napr.:

- a) mechanickým prevedením a návrhom elektronického okruhu v súlade s osobitnými podmienkami pre motorové vozidlá;
- b) výberom a použitím pracovných a riadiacich princípov pre poplachový systém a jeho komponentov,

musí byť zabezpečené, že vozidlový poplachový systém v aktivovanom a deaktivovanom stave nemôže vyvolať zbytočný poplachový signál v prípade:

- a) nárazu vozidla: skúška popísaná v bode 7.2.13.;
- b) elektromagnetickej kompatibility: skúška popísaná v bode 7.2.12.;
- c) zníženia napätia akumulátora postupným vybíjaním: skúška popísaná v bode 7.2.14.;
- d) falošného poplachu na základe kontroly priestoru pre cestujúcich: skúška popísaná v bode 7.2.15.

6.1.2.2. Ak žiadateľ o typové schválenie môže preukázať, napríklad prostredníctvom technických údajov, že zabezpečenie proti falošnému poplachu je na uspokojivej úrovni, technická služba zodpovedná za vykonávanie schvaľovacích skúšok nemusí vyžadovať niektoré z uvedených skúšok.

6.2. **Zvukový poplach**

6.2.1. Všeobecne

Výstražný signál musí byť jasne počuteľný a rozpoznateľný a musí sa výrazne odlišovať od iných zvukových signálov používaných v cestnej premávke.

Okrem pôvodného zvukového výstražného zariadenia môže byť do priestoru vozidla, ktorý je kontrolovaný vozidlovým poplachovým systémom, nainštalované zvláštne zvukové výstražné zariadenie, ktoré musí byť chránené proti jednoduchému a rýchlemu prístupu osôb.

Ak je použité zvláštne zvukové výstražné zariadenie v súlade s bodom 6.2.3.1., môže byť vozidlovým poplachovým systémom aktivované aj štandardné zvukové výstražné zariadenie pôvodného vybavenia za predpokladu, že neoprávnená manipulácia so štandardným zvukovým výstražným zariadením (všeobecne ľahšie prístupným) nemá vplyv na činnosť prídavného zvukového výstražného zariadenia.

6.2.2. Dĺžka trvania zvukového signálu

Minimálne: 25 s

Maximálne: 30 s

Zvukový signál môže opäť zaznieť len po ďalšom rušivom zásahu vozidla, t. j. po uvedenom časovom intervale.

(Obmedzenia: pozri body 6.1.1. a 6.1.2.)

Deaktivácia poplachového systému musí bezprostredne prerušiť signál.

6.2.3. Špecifikácie týkajúce sa zvukového signálu

6.2.3.1. Signálne zariadenie so stálym tónom (stále frekvenčné spektrum), napr. klaksóny: akustické atď. údaje podľa časti I predpisu č. 28.

Prerušovaný signál (zapnúť/vypnúť):

Spúšťacia frekvencia (2 ± 1) Hz

Čas zapnutia = čas vypnutia ± 10 %

6.2.3.2. Zariadenie zvukového signálu s frekvenčnou moduláciou:

akustické, atď., údaje podľa časti I predpisu č. 28, ale so zhodným zdvihom nosnej frekvencie na obidve strany dovnútra uvedeného rozsahu (1 800 až 3 550 Hz)

Frekvencia modulácie: (2 ± 1) Hz

6.2.3.3. Hladina zvuku

Zdrojom zvuku je:

a) buď zvukové výstražné zariadenie schválené podľa časti I predpisu č. 28

b) alebo zariadenie, ktoré spĺňa požiadavky bodov 6.1. a 6.2. časti I predpisu č. 28.

Avšak v prípade, že zdroj zvuku je odlišný od zvukového výstražného zariadenia pôvodného vybavenia, môže byť minimálna hladina zvuku meraná za podmienok časti I predpisu č. 28 znížená na hodnotu 100 dB (A).

6.3. **Optický poplach – pokiaľ je nainštalovaný**

6.3.1. Všeobecne

V prípade vniknutia alebo rušivého zásahu musí vozidlo vysielat' optický signál podľa popisu v bodoch 6.3.2 a 6.3.3.

6.3.2. Dĺžka trvania optického signálu

Dĺžka trvania optického signálu musí byť medzi 25 s a 5 m po aktivovaní poplachu.

Deaktivácia poplachového systému musí ihneď signál prerušiť.

6.3.3. Druh optického signálu

Blikanie všetkých smerových svetiel a/alebo osvetlenie priestoru pre cestujúcich vrátane všetkých svetiel v tom istom elektrickom okruhu.

Spúšťacia frekvencia (2 ± 1) Hz

V súvislosti so zvukovým signálom sú povolené i asynchrónne signály.

Čas zapnutia = čas vypnutia ± 10 %

- 6.4. **Rádiový poplach (pager) – pokiaľ je nainštalovaný**
- Vozidlový poplachový systém môže obsahovať zariadenie generujúce poplachový signál rádiovým prenosom.
- 6.5. **Blokovanie aktivácie poplachového systému**
- 6.5.1. Ak je motor vozidla v prevádzke, nesmie byť možné úmyselne alebo náhodne aktivovať poplachový systém.
- 6.6. **Aktivácia a deaktivácia vozidlového poplachového systému**
- 6.6.1. Aktivácia
- Akékoľvek vhodné prostriedky na aktiváciu vozidlového poplachového systému sú povolené za predpokladu, že nespôsobia náhodný falošný poplach.
- 6.6.2. Deaktivácia
- Deaktivácia vozidlového poplachového systému sa uskutočňuje prostredníctvom jedného zariadenia alebo kombináciou nasledujúcich zariadení. Iné zariadenia s porovnateľným účinkom sú povolené.
- 6.6.2.1. Mechanický kľúč (splňajúci požiadavky prílohy X k tomuto predpisu), ktorý môže byť spojený s centrálnym zamykaním vozidla, obsahujúcim najmenej 1 000 variantov a ovládaným zvonka.
- 6.6.2.2. Elektrické/elektronické zariadenie, napr. diaľkové ovládanie musí mať najmenej 50 000 variantov a obsahovať premenlivé kódy a/alebo mať minimálny čas prehliadania 10 dní, napr. maximálne 5 000 variantov za 24 hodín pre minimálne 50 000 variantov.
- 6.6.2.3. Mechanický kľúč alebo elektrické/elektronické zariadenie vo vnútri chráneného priestoru pre cestujúcich s časovým oneskorením vstupu/výstupu.
- 6.7. **Oneskorenie výstupu**
- Ak je spínacie zariadenie, slúžiace na aktiváciu vozidlového poplachového systému, nainštalované vo vnútri chráneného priestoru, musí byť zabezpečené oneskorenie výstupu. Toto oneskorenie výstupu musí byť nastaviteľné medzi 15 až 45 sekundami potom, čo bol spínač uvedený do činnosti. Doba oneskorenia môže byť nastaviteľná podľa individuálnych potrieb prevádzkovateľa.
- 6.8. **Oneskorenie vstupu**
- Ak je zariadenie na deaktiváciu vozidlového poplachového systému nainštalované vo vnútri chráneného priestoru, musia byť zvukové a optické signály aktivované s oneskorením minimálne 5 sekúnd a maximálne 15 sekúnd. Doba oneskorenia môže byť nastaviteľná podľa individuálnych potrieb prevádzkovateľa.
- 6.9. **Indikátor stavu**
- 6.9.1. Na poskytovanie informácií o stave vozidlového poplachového systému (aktivovaný, deaktivovaný, aktivovaná doba poplachu, poplach bol aktivovaný) sú povolené optické indikátory vo vnútri a mimo priestoru pre cestujúcich. Intenzita svetla optických signálov vo vnútri priestoru pre cestujúcich nesmie prekročiť 0,5 cd.
- 6.9.2. V prípade, že je zabezpečená indikácia časovo krátkych „dynamických“ procesov, ako sú zmeny z „aktivácie“ do „deaktivácie“ a naopak, uskutočňuje sa opticky a v súlade s bodom 6.9.1. Takáto optická indikácia môže mať formu súčasného rozsvietenia smerových svetiel a/alebo svetiel priestoru pre cestujúcich za predpokladu, že optická indikácie smerovými svetlami netrvá dlhšie ako 3 sekundy.

6.10. Napájanie

Zdrojom napájania vozidlového poplachového systému je buď akumulátor vozidla alebo dobíjateľný akumulátor. Ak je k dispozícii pomocný dobíjateľný alebo nedobíjateľný akumulátor, môže sa použiť. Tieto akumulátory v žiadnom prípade nesmú dodávať energiu do ostatných častí elektrického systému vozidla.

6.11. Špecifikácie voliteľných funkcií**6.11.1. Samokontrola, automatické oznamovanie poruchy**

Pri aktivácii vozidlového poplachového systému sa môžu prostredníctvom samokontroly (kontrola prípustnosti) zistiť a indikovať špecifické situácie ako napr. otvorené dvere, atď.

6.11.2. Núdzový poplach

Optický a/alebo zvukový poplach a/alebo rádiový poplach je povolený nezávisle na stave (aktivovaný alebo deaktivovaný) a/alebo na funkcii vozidlového poplachového systému. Takýto poplach sa spúšťa zvnútra vozidla a nemá vplyv na stav (aktivovaný alebo deaktivovaný) vozidlového poplachového systému. Musí tiež umožniť používateľovi vozidla vypnúť núdzový poplach. V prípade zvukového poplachu nesmie byť počas aktivácie obmedzená jeho doba trvania. Núdzový poplach nesmie brániť uvedeniu motora do činnosti alebo ho zastaviť.

7. PREVÁDZKOVÉ PARAMETRE A SKÚŠOBNÉ PODMIENKY ⁽¹⁾**7.1. Prevádzkové parametre**

Všetky komponenty vozidlového poplachového systému vykonávajú svoje funkcie bez akejkoľvek poruchy a za týchto podmienok:

7.1.1. Klimatické podmienky

Dve kategórie teploty okolitého prostredia sú stanovené takto:

od $-40\text{ }^{\circ}\text{C}$ až do $+85\text{ }^{\circ}\text{C}$ pre časti, ktoré sa majú nainštalovať v priestore pre cestujúcich alebo pre batožinu;

od $-40\text{ }^{\circ}\text{C}$ do $+125\text{ }^{\circ}\text{C}$ pre časti, ktoré sa majú nainštalovať v motorovom priestore, pokiaľ nie je určené inak.

7.1.2. Stupeň ochrany pri inštalácii

Podľa IEC 529 – 1989 sú stanovené tieto stupne ochrany:

IP 40 pre časti, ktoré sa majú nainštalovať v priestore pre cestujúcich;

IP 42 pre časti, ktoré sa majú nainštalovať v priestore pre cestujúcich kabrioletov a automobilov so sklápacou strechou, ak umiestnenie pri inštalácii vyžaduje vyšší stupeň ochrany ako IP 40;

IP 54 pre všetky ostatné časti.

Výrobca vozidlového poplachového systému musí v montážnych návodoch špecifikovať všetky obmedzenia týkajúce sa polohy inštalácie všetkých častí vozidlového systému, ktoré súvisia s prachom, vodou a teplotou.

7.1.3. Odolnosť voči poveternostným podmienkam

Sedem dní podľa IEC 68 – 2 – 30 – 1980.

⁽¹⁾ Svetidlá používané ako časť optických poplachových zariadení, ktoré sú súčasťou štandardného osvetľovacieho systému vozidla, nemusia spĺňať prevádzkové parametre uvedené v bode 7.1 a nemusia byť odovzdané na skúšky uvedené v bode 7.2.

- 7.2.2.4. Vozidlový poplachový systém v aktivovanom i deaktivovanom stave musí byť jednu hodinu podrobený zvýšenému napätiu ($18 \pm 0,2$) V.
- 7.2.2.5. Vozidlový poplachový systém, v aktivovanom i deaktivovanom stave, musí byť podrobený zvýšenému napätiu ($24 \pm 0,2$) V na čas jednej minúty.
- 7.2.3. Bezpečná prevádzka po skúške odolnosti proti preniknutiu cudzieho telesa a vody
- Po skúške odolnosti proti preniknutiu cudzieho telesa a vody podľa IEC 529 – 1989 pre stupne ochrany rovnaké ako v bode 7.1.2., musia byť zopakované skúšky funkčnosti podľa bodu 7.2.1.
- 7.2.4. Bezpečná prevádzka po skúške odolnosti proti kondenzácii vody
- Po skúške odolnosti proti vlhkosti podľa IEC 68 – 2 – 30 (1980) sa musia zopakovať skúšky funkčnosti podľa bodu 7.2.1.
- 7.2.5. Skúška odolnosti proti opačnej polarite
- Vozidlový poplachový systém a jeho komponenty nesmú byť zničené obrátenou polaritou napätia do 13 V v dĺžke trvania 2 minút.
- Po tejto skúške sa musia zopakovať skúšky funkčnosti podľa bodu 7.2.1., v prípade potreby s vymenenými poistkami.
- 7.2.6. Skúška bezpečnosti proti skratu
- Všetky elektrické spojenia vozidlového poplachového systému musia byť zabezpečené proti skratu na kostru pri max. 13 V a/alebo istené.
- Po tejto skúške sa musia zopakovať skúšky funkčnosti podľa bodu 7.2.1. v prípade potreby s vymenenými poistkami.
- 7.2.7. Spotreba energie pri aktivácii
- Spotreba energie pri aktivácii a za podmienok bodu 7.2.1.2. nesmie prekročiť v priemere 20 mA pre celý poplachový systém vrátane indikátora stavu.
- 7.2.8. Bezpečná prevádzka po vibračnej skúške
- 7.2.8.1. Pre túto skúšku sú komponenty rozdelené na dva typy:
- Typ 1: komponenty bežne montované na vozidle;
Typ 2: komponenty určené na montáž do motora.
- 7.2.8.2. Komponenty/vozidlový poplachový systém sa podrobujú sínusovým vibráciám, ktorých charakteristika je nasledujúca:
- 7.2.8.2.1. Pre typ 1
- Frekvencia je premenlivá od 10 Hz do 500 Hz s maximálnou amplitúdou ± 5 mm a maximálnym zrýchlením 3 g (0 – špičková hodnota).
- 7.2.8.2.2. Pre typ 2
- Frekvencia je premenlivá od 20 Hz do 300 Hz s maximálnou amplitúdou ± 2 mm a maximálnym zrýchlením 15 g (0 – špičková hodnota).

- 7.2.8.2.3. Pre obidva typy platí:
- zmena frekvencie je 1 oktáva/min;
 - počet cyklov je 10, skúška sa uskutočňuje pri všetkých 3 osiach;
 - vibrácie sa aplikujú na nízkych frekvenciách pri konštantnej maximálnej amplitúde a na vysokých frekvenciách pri konštantnom maximálnom zrýchlení.
- 7.2.8.3. V priebehu skúšky je vozidlový poplachový systém elektricky pripojený a kábel je po 200 mm podporený.
- 7.2.8.4. Po skúške vibráciami sa zopakujú funkčné skúšky podľa bodu 7.2.1.
- 7.2.9. Skúška životnosti
- Spustenie 300 úplných poplachových cyklov (zvukových a/alebo optických) s 5 min prestávkou zvukového zariadenia za skúšobných podmienok podľa bodu 7.2.1.2.
- 7.2.10. Skúšky spustenia vonkajším kľúčom (nainštalovaným na vonkajšej strane vozidla)
- Nasledujúce skúšky sa vykonávajú len vtedy, ak sa nepoužíva blokovací valček pôvodného vybavenia dverí.
- 7.2.10.1. Spínač ovládaný kľúčom musí byť navrhnutý a zhotovený tak, aby zostal plne funkčný aj po 2 500 cykloch aktivácie/deaktivácie v každom smere nasledovaných expozíciou minimálne 96 hodín v slanej hmle podľa normy IEC 68 – 2 – 11 – 1981, skúška odolnosti proti hrdzaveniu.
- 7.2.11. Skúška systémov na ochranu priestoru pre cestujúcich
- Poplach sa aktivuje vtedy, keď je vertikálny panel veľkosti 0,2 × 0,15 m otvoreným oknom predných dverí zasunutý 0,3 m (merané od stredu vertikálneho panelu) do priestoru pre cestujúcich smerom dopredu a rovnobežne s vozovkou rýchlosťou 0,4 m/s a pod uhlom 45° k strednej pozdĺžnej rovine vozidla. (Pozri nákresy v prílohe VIII k tomuto predpisu).
- 7.2.12. Elektromagnetická kompatibilita
- Vozidlový poplachový systém musí byť podrobený skúškam opísaným v prílohe IX.
- 7.2.13. Zabezpečenie proti falošnému poplachu v prípade nárazu do vozidla
- Overí sa, že náraz telesa tvaru poglobule s priemerom 165 mm, tvrdosťou 70 ± 10 Shore A a energiou 4,5 joulov aplikovaný kdekoľvek na karosérii vozidla alebo zasklení, nespôsobí falošný poplach.
- 7.2.14. Zabezpečenie proti falošnému poplachu v dôsledku zníženia napätia
- Overí sa, že pomalé znižovanie napätia hlavného akumulátora priebežným vybíjaním pri 0,5 V za hodinu na 3 V nespôsobí falošný poplach.
- Skúšobné podmienky: pozri bod 7.2.1.2. vyššie.
- 7.2.15. Skúška zabezpečenia proti falošnému poplachu kontroly priestoru pre cestujúcich
- Systémy určené na ochranu priestoru pre cestujúcich podľa bodu 6.1.1 sa skúšajú spolu s vozidlom za normálnych podmienok (bod 7.2.1.2.)

Systém nainštalovaný podľa návodu výrobcu sa nesmie spustiť v prípade, že je päťkrát v intervale 0,5 s podrobený skúške popísanej v bode 7.2.13.

Prítomnosť osoby, ktorá sa zvonku dotýka vozidla alebo sa pohybuje okolo neho (so zatvorenými oknami), nesmie spôsobiť falošný poplach.

8. NÁVODY

Ku každému vozidlovému poplachovému systému musí byť priložený:

8.1. návod na inštaláciu:

8.1.1. zoznam vozidiel a modelov vozidiel, pre ktoré je zariadenie určené. Zoznam môže byť špecifický alebo všeobecný, napr. „všetky automobily s benzínovými motormi a s akumulátormi 12V s ukostreným záporným pólom“.

8.1.2. Spôsob montáže, zobrazený na fotografiách a/alebo dostatočne zreteľných výkresoch.

8.1.3. V prípade vozidlového poplachového systému, ktorého súčasťou je imobilizér, je potrebné doplniť návod týkajúci sa splnenia požiadaviek časti III tohto predpisu.

8.2. Vzor prázdneho formulára osvedčenia o inštalácii je uvedený v prílohe VII.

8.3. Všeobecné prehlásenie určené kupujúcemu vozidlového poplachového systému, ktoré ho upozorní na tieto skutočnosti:

Vozidlový poplachový systém by mal byť nainštalovaný v súlade s návodom od výrobcu;

Odporúča sa výber dobrého montážneho pracoviska (je možné obrátiť sa na výrobcu vozidlového poplachového systému, aby uviedol vhodné montážne pracovisko);

Montážne pracovisko by malo vyplniť osvedčenie o inštalácii, ktoré sa dodáva spolu s vozidlovým poplachovým systémom.

8.4. Návod na použitie

8.5. Návod na údržbu

8.6. Všeobecné varovania týkajúce sa nebezpečenstva pri akýchkoľvek zmenách systému alebo jeho doplneniach; také zmeny a doplnenia by automaticky rušili osvedčenie o inštalácii, o ktorom sa hovorí v bode 8.2.

8.7. Údaj o umiestnení medzinárodnej schvaľovacej značky, uvedený v bode 4.4 tohto predpisu a/alebo o medzinárodnom osvedčení o zhode, uvedenom v bode 4.5 tohto predpisu.

9. ZMENA TYPU VOZIDLOVÉHO POPLACHOVÉHO SYSTÉMU A ROZŠÍRENIE SCHVÁLENIA

Každá zmena daného typu vozidlového poplachového systému sa oznamuje správne orgánu, ktorý tento typ systému schválil.

Orgán môže potom byť:

- a) konštatovať, že vykonané zmeny nemajú výrazný nepriaznivý vplyv a že vozidlový poplachový systém v každom prípade stále spĺňa požiadavky; alebo
- b) požiadať technickú službu zodpovednú za vykonávanie schvaľovacích skúšok o ďalší skúšobný protokol o niektorých alebo všetkých skúškach popísaných v bode 5., 6. a 7. tohto predpisu.

Potvrdenie alebo zamietnutie typového schválenia so špecifikovaním zmeny sa oznamuje zmluvným stranám dohody, ktoré uplatňujú tento predpis, postupom špecifikovaným v bode bodu 4.3.

Príslušný orgán, ktorý vydáva rozšírenie typového schválenia, prideluje poradové číslo každému formuláru oznámenia o takomto rozšírení.

10. ZHODA VÝROBY
- Postupy zhody výroby musia byť v súlade s postupmi stanovenými v dohode, v doplnku 2 (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2) a musia spĺňať tieto požiadavky:
- 10.1. Každý vozidlový poplachový systém schválený podľa tohto predpisu musí byť vyrobený tak, aby zodpovedal schválenému typu tým, že spĺňa požiadavky uvedené v bodoch 5., 6. a 7.
- 10.2. Skúšky predpísané v bodoch 7.2.1. až 7.2.10. tohto predpisu sa pri každom type vozidlového poplachového systému vykonávajú na základe štatisticky riadeného a náhodného výberu v súlade s jedným z niektorých postupov zabezpečenia kvality.
- 10.3. Orgán, ktorý udelil typové schválenie, môže kedykoľvek overiť zhodu kontrolných metód, ktoré sa používajú v každom výrobnom závode. Normálna frekvencia týchto overení je raz za každé dva roky.
11. SANKCIE V PRÍPADE NEZHODY VÝROBY
- 11.1. Schválenie udelené typu vozidlového poplachového systému podľa tohto predpisu môže byť odňaté v prípade, že nie sú splnené požiadavky stanovené v bode 10.
- 11.2. Ak zmluvná strana dohody uplatňujúca tento predpis odníme typové schválenie, ktoré predtým udelila, bezodkladne o tom informuje ostatné strany dohody uplatňujúce prostredníctvom formulára, ktorého vzor je uvedený v prílohe I k tomuto predpisu.
12. DEFINITÍVNE ZASTAVENIE VÝROBY
- Ak držiteľ schválenia úplne zastaví výrobu typu vozidlového poplachového systému schváleného v súlade s týmto predpisom, informuje o tom orgán, ktorý schválenie udelil.
- Po obdržaní takéhoto oznámenia tento orgán informuje o tom ostatné zmluvné strany dohody uplatňujúce tento predpis prostredníctvom formulára, ktorého vzor je uvedený v prílohe I k tomuto predpisu.
13. NÁZVY A ADRESY TECHNICKÝCH SLUŽIEB ZODPOVEDNÝCH ZA VYKONÁVANIE SCHVAĽOVACÍCH SKÚŠOK A NÁZVY A ADRESY SPRÁVNÝCH ORGÁNOV
- Zmluvné strany dohody, ktoré uplatňujú tento predpis, oznamujú sekretariátu Organizácie Spojených národov názvy a adresy technických služieb zodpovedných za vykonávanie schvaľovacích skúšok a názvy a adresy správnych orgánov, ktoré udeľujú typové schválenie a ktorým sa zasielajú formuláre osvedčujúce schválenie, rozšírenie, zamietnutie alebo odňatie schválenia vydaného v iných krajinách.

ČASŤ II

TYPOVÉ SCHVÁLENIE VOZIDLA, POKIAL IDE O JEHO POPLACHOVÝ SYSTÉM

Ak je vozidlový poplachový systém, schválený podľa časti I tohto predpisu, používaný vo vozidle odovzdanom na schválenie podľa časti II tohto predpisu, nemusia sa opakovať skúšky tohto systému potrebné na získanie schválenia podľa časti I tohto predpisu.

14. DEFINÍCIE
- Na účely časti II tohto predpisu,
- 14.1. „Poplachový(-é) systém(-y)“ (AS) je/sú usporiadanie komponentov nainštalovaných ako pôvodné vybavenie do typu vozidla a konštruovaných na indikáciu vniknutia alebo rušivého zásahu do vozidla; tieto systémy môžu zabezpečovať dodatočnú ochranu proti neoprávnenému použitiu vozidla.

- 14.2. „Typ vozidla, pokiaľ ide o jeho poplachový systém“ je vozidlo, ktoré sa zásadne nelíši v takých základných znakoch ako:
- a) názov alebo značka výrobcu;
 - b) vlastnosti vozidla, ktoré zásadne ovplyvňujú funkciu poplachového systému;
 - c) typ a konštrukcia poplachového systému alebo vozidlového poplachového systému.
- 14.3. „Typové schválenie vozidla“ je schválenie typu vozidla, pokiaľ ide o požiadavky stanovené v bodoch 17., 18. a 19.
- 14.4. Ostatné definície platné pre časť II sú obsiahnuté v bode 2 tohto predpisu.
15. ŽIADOSŤ O TYPOVÉ SCHVÁLENIE
- 15.1. Žiadosť o schválenie typu vozidla, pokiaľ ide o jeho poplachový systém, predkladá výrobca vozidla alebo jeho riadne splnomocnený zástupca.
- 15.2. K žiadosti sa prikladajú tieto dokumenty v troch vyhotoveniach a tieto údaje:
- 15.2.1. podrobný popis typu vozidla a častí vozidla, ktoré sa vzťahujú na nainštalovaný poplachový systém.
 - 15.2.2. zoznam komponentov potrebných na identifikáciu poplachových systémov, ktoré môžu byť nainštalované do vozidla.
 - 15.2.3. Ak sa používa vozidlový poplachový systém typovo schválený podľa časti I tohto predpisu, technickej službe sa zasiela aj oznámenie o typovom schválení vozidlových poplachových systémov.
- 15.3. Technickej službe sa odovzdáva vozidlo zodpovedajúce typu vozidla, ktorý má byť schválený.
- 15.4. Vozidlo, ktoré nemá všetky komponenty primerané svojmu typu, môže byť prijaté za predpokladu, že žiadateľ môže príslušnému orgánu uspokojivo preukázať, že pokiaľ ide o požiadavky tohto predpisu, neprítomnosť chýbajúcich komponentov nemá žiadny vplyv na výsledky overení.
16. TYPOVÉ SCHVÁLENIE
- 16.1. Ak vozidlo odovzdané na typové schválenie podľa tohto predpisu spĺňa požiadavky uvedené v bodoch 17, 18 a 19., typové schválenie sa mu udelí.
- 16.2. Každému schválenému typu sa prideliť schvaľovacie číslo. Jeho prvé dve číslice (v súčasnosti 01 pre sériu zmien 01) udávajú sériu posledných závažných technických zmien zahrnutých do predpisu v čase vydania typového schválenia. Tá istá zmluvná strana nesmie prideliť to isté číslo inému typu vozidla.
- 16.3. Správa o udelení schválenia typu vozidla alebo jeho rozšírení prípadne zamietnutí podľa tohto predpisu sa zasiela zmluvným stranám dohody uplatňujúcim tento predpis prostredníctvom formulára, ktorého vzor je uvedený v prílohe II k tomuto predpisu.

- 16.4. Na každom vozidle, ktoré je zhodné s typom schváleným podľa tohto predpisu, je na viditeľnom a ľahko prístupnom mieste, špecifikovanom vo schvaľovacom formulári, pripevnená medzinárodná schvaľovacia značka, ktorá sa skladá:
- 16.4.1. z písmena „E“ v kruhu, za ktorým nasleduje rozlišovanie číslo krajiny, ktorá typové schválenie udelila ⁽¹⁾;
- 16.4.2. z čísla tohto predpisu, za ktorým nasleduje písmeno „R“, symbolu „A“ alebo „I“ prípadne „AI“, ktorý udáva, či bolo vozidlo schválené, pokiaľ ide o jeho poplachový systém alebo imobilizér alebo kombináciu oboch systémov, ďalej pomlčky a schvaľovacieho čísla, umiestnených vpravo od kruhu predpísaného v bode 16.4.1.;
- 16.5. Ak sa vozidlo zhoduje s typom vozidla schváleným podľa jedného alebo viacerých predpisov pripojených k dohode v krajine, ktorá udelila schválenie podľa tohto predpisu, symbol predpísaný v bode 16.4.1. nie je potrebné opakovať; v tomto prípade sa čísla predpisov, schvaľovacie čísla a dodatkové symboly všetkých predpisov, podľa ktorých bolo udelené schválenie v krajine, ktorá udelila schválenie podľa tohto predpisu, umiestňujú vo zvislých stĺpcoch vpravo od symbolu predpísaného v bode 16.4.1.
- 16.6. Schvaľovacia značka musí byť jasne čitateľná a nezmazateľná.
- 16.7. Schvaľovacia značka musí byť umiestnená vedľa štítku s údajmi o vozidle, ktorý pripevňuje výrobca, alebo priamo na ňom.
- 16.8. Príloha V k tomuto predpisu uvádza vzory usporiadania schvaľovacích značiek.
17. VŠEOBECNÉ ŠPECIFIKÁCIE
- 17.1. Poplachové systémy musia byť konštruované a zostavované tak, aby v prípade vniknutia alebo rušivého zásahu do vozidla zabezpečili výstražný signál a môžu obsahovať imobilizér.
- Výstražný signál musí byť zvukový a môže ďalej obsahovať optické výstražné zariadenia alebo môže byť rádiovým poplachom alebo akoukoľvek kombináciou vyššie uvedených.
- 17.2. Vozidlá, ktoré sú vybavené poplachovými systémami, musia spĺňať príslušné technické požiadavky, hlavne pokiaľ ide o elektromagnetickú kompatibilitu (EMC).
- 17.3. Ak poplachový systém môže využívať rádiový prenos, napr. na aktiváciu alebo deaktiváciu poplachu alebo na prenos poplachového signálu, musí spĺňať príslušné normy ETSI (pozri poznámku pod čiarou 1, ktorá sa vzťahuje na bod 5.3.) napr. 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) a EN 301 489 – 3 V1.2.1. (2000 – 08) (vrátane všetkých odporúčajúcich požiadaviek). Frekvencia a maximálny vyžiarovaný výkon rádiových prenosov pre aktiváciu a deaktiváciu poplachového systému musia spĺňať odporúčanie 70 – 03 (17. február 2000) CEPT/ERC (pozri poznámku pod čiarou 2, ktorá sa vzťahuje na bod 5.3.), týkajúce sa použitia zariadení s krátkym rozsahom (pozri poznámku pod čiarou 3, ktorá sa vzťahuje na bod 5.3.).
- 17.4. Poplachový systém a jeho komponenty sa nesmú nečakane zapnúť, najmä za chodu motora.

⁽¹⁾ 1 pre Nemecko, 2 pre Francúzsko, 3 pre Taliansko, 4 pre Holandsko, 5 pre Švédsko, 6 pre Belgicko, 7 pre Maďarsko, 8 pre Českú republiku, 9 pre Španielsko, 10 pre Srbsko, 11 pre Spojené kráľovstvo, 12 pre Rakúsko, 13 pre Luxembursko, 14 pre Švajčiarsko, 15 (voľné), 16 pre Nórsko, 17 pre Fínsko, 18 pre Dánsko, 19 pre Rumunsko, 20 pre Poľsko, 21 pre Portugalsko, 22 pre Ruskú federáciu, 23 pre Grécko, 24 pre Írsko, 25 pre Chorvátsko, 26 pre Slovinsko, 27 pre Slovensko, 28 pre Bielorusko, 29 pre Estónsko, 30 (voľné), 31 pre Bosnu a Hercegovinu, 32 pre Lotyšsko, 33 (voľné), 34 pre Bulharsko, 35 (voľné), 36 pre Litvu, 37 pre Turecko, 38 (voľné), 39 pre Azerbajdžan, 40 pre Bývalú juhoslovenskú republiku Macedónsko, 41 (voľné), 42 pre Európske spoločenstvo (typové schválenia sa udeľujú členskými štátmi používajúcimi svoje vlastné symboly EHK), 43 pre Japonsko, 44 (voľné), 45 pre Austráliu, 46 pre Ukrajinu, 47 pre Juhoafrickú republiku, 48 pre Nový Zéland, 49 pre Cyprus, 50 pre Maltu, 51 pre Kórejskú republiku, 52 pre Malajziu a 53 pre Thajsko. Nasledujúce čísla sa priradujú ďalším krajinám v chronologickom poradí, v ktorom ratifikovali alebo pristúpili k Dohode o prijatí jednotných technických predpisov pre kolesové vozidlá, zariadenia a časti, ktoré sa môžu montovať a/alebo používať na kolesových vozidlách a o podmienkach pre vzájomné uznávanie typových schválení udeľovaných na základe týchto predpisov a takto priradené čísla oznamuje generálny tajomník Organizácie Spojených národov zmluvným stranám dohody.

- 17.5. Porucha poplachového systému alebo porucha jeho napájania nesmie mať vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla.
- 17.6. Poplachový systém, jeho komponenty a nimi ovládané časti musia byť nainštalované tak, aby sa minimalizovalo riziko, že ich ktokoľvek rýchlo a bez toho, aby vzbudil pozornosť, vyradí z prevádzky alebo zničí napr. použitím lacných nástrojov, zariadení alebo výrobkov, ktoré je možné ľahko ukryť a ktoré sú ľahko prístupné verejnosti.
- 17.7. Systém musí byť usporiadaný tak, že skratovanie akéhokoľvek výstražného signálneho okruhu nesmie spôsobiť nefunkčnosť akýchkoľvek iných častí poplachového systému.
- 17.8. Súčasťou poplachového systému môže byť imobilizér, ktorý musí spĺňať požiadavky časti III tohto predpisu.

18. OSOBITNÉ ŠPECIFIKÁCIE

18.1. **Rozsah ochrany**

18.1.1. Osobitné požiadavky

Poplachový systém musí prinajmenšom odhaliť a signalizovať otvorenie akýchkoľvek dverí vozidla, kapoty motora a batožinového priestoru. Porucha alebo zhasnutie svetelných zdrojov, napr. svetla v priestore pre cestujúcich, nesmie poškodiť činnosť systému.

Inštalácia ďalších účinných snímačov, ktoré slúžia na informovanie/indikáciu, napr. v prípade:

- a) vniknutia do vozidla, napr. snímače na kontrolu priestoru pre cestujúcich, zabezpečenie okenného skla, rozbitie akejkoľvek zasklenej plochy, alebo
- b) pokusu o krádež vozidla, napr. snímač sklonu

sú povolené, so zreteľom na opatrenia na zabránenie akéhokoľvek zbytočného zapnutia poplachu (= falošný poplach, pozri bod 18.1.2).

Ak tieto prídavné snímače spustia poplachový signál, dokonca potom, čo prišlo ku vniknutiu (napr. rozbitím zasklenej plochy) alebo vonkajšími vplyvmi (napr. vietor), poplachový signál aktivovaný jedným z uvedených snímačov musí byť aktivovaný nie viac ako 10 krát behom rovnakej aktivačnej periódy systému poplachového systému.

V tomto prípade musí byť aktivačná perióda obmedzená autorizovanou deaktiváciou systému, ktoré je výsledkom jednanja používateľa vozidla.

Niektoré druhy prídavných snímačov, napr. na kontrolu priestoru pre cestujúcich (ultrazvukový, infračervený) alebo snímač sklonu, atď., môžu byť zámerne deaktivované/vypnuté. V takom prípade musí byť vždy pred aktiváciou poplachového systému urobený zvláštny zámerný krok. Pokiaľ je poplachový systém v aktivovanom stave, nesmie byť možné vyradiť snímače z prevádzky.

18.1.2. Zabezpečenie proti falošnému poplachu

18.1.2.1. Musí byť zabezpečené, že poplachový systém v oboch stavoch aktivácie i deaktivácie nemôže vyvolať zbytočný poplachový signál v prípade:

- a) nárazu vozidla: skúška popísaná v bode 7.2.13.;
- b) elektromagnetickej kompatibility: skúška popísaná v bode 7.2.12.;
- c) zníženia napätia akumulátora postupným vybíjaním: skúška popísaná v bode 7.2.14.;
- d) falošného poplachu na základe kontroly priestoru pre cestujúcich: skúška popísaná v bode 7.2.15.

18.1.2.2. Ak žiadateľ o typové schválenie môže preukázať, napríklad prostredníctvom technických údajov, že zabezpečenie proti falošnému poplachu je na uspokojivej úrovni, technická služba zodpovedná za vykonávanie schvaľovacích skúšok nemusí vyžadovať niektoré z uvedených skúšok.

18.2. Zvukový poplach

18.2.1. Všeobecne

Výstražný signál musí byť jasne počutelný a rozpoznateľný, a musí sa výrazne odlišovať od iných zvukových signálov používaných v cestnej premávke.

Okrem pôvodného zvukového výstražného zariadenia môže byť do priestoru vozidla, ktorý je kontrolovaný poplachovým systémom, nainštalované zvláštne zvukové výstražné zariadenie, ktoré musí byť chránené proti jednoduchému a rýchlemu prístupu osôb.

Ak je použité zvláštne výstražné zvukové zariadenie v súlade s bodom 18.2.3.1, môže byť poplachovým systémom aktivované aj štandardné zvukové výstražné zariadenie pôvodného vybavenia za predpokladu, že neoprávnená manipulácia so štandardným zvukovým výstražným zariadením (všeobecne ľahšie prístupným) nemá vplyv na činnosť prídavného zvukového výstražného zariadenia.

18.2.2. Dĺžka trvania zvukového signálu

Minimálne: 25 s

Maximálne: 30 s

Zvukový signál môže opäť zaznieť len po ďalšom rušivom zásahu vozidla, t. j. po uvedenom časovom intervale.

(Obmedzenia: pozri body 18.1.1. a 18.1.2.).

Deaktivácia poplachového systému musí bezprostredne prerušiť signál.

18.2.3. Špecifikácie týkajúce sa zvukového signálu

18.2.3.1. Signálne zariadenie so stálym tónom (stále frekvenčné spektrum), napr. klaksóny: akustické atď., údaje podľa časti I predpisu č. 28.

Prerušovaný signál (zapnutý/vypnutý):

Spúšťacia frekvencia (2 ± 1) Hz

Čas zapnutia = čas vypnutia ± 10 %

18.2.3.2. Zariadenie zvukového signálu s frekvenčnou moduláciou: akustické, atď., údaje podľa časti I predpisu č. 28, ale so zhodným zdvihom nosnej frekvencie na obidve strany dovnútra uvedeného rozsahu (1 800 až 3 550 Hz).

Frekvencia modulácie: (2 ± 1) Hz

18.2.3.3. Hladina zvuku

Zdrojom zvuku je:

a) buď zvukové výstražné zariadenie schválené podľa časti I predpisu EHK č. 28;

b) alebo zariadenie, ktoré spĺňa požiadavky bodov 6.1. a 6.2. časti I predpisu EHK č. 28. Avšak v prípade, že zdroj zvuku je odlišný od zvukového výstražného zariadenia pôvodného vybavenia, môže byť minimálna hladina zvuku meraná za podmienok časti I predpisu EHK č. 28 znížená na hodnotu 100 dB (A).

- 18.3. **Optický poplach – pokiaľ je nainštalovaný**
- 18.3.1. Všeobecne
- V prípade vniknutia alebo rušivého zásahu musí vozidlo vysielat' optický signál podľa popisu v bodoch 18.3.2 a 18.3.3.
- 18.3.2. Dĺžka trvania optického signálu
- Dĺžka trvania optického signálu musí byť medzi 25 s a 5 m po aktivovaní poplachu. Deaktivácia poplachového systému musí ihneď signál prerušiť.
- 18.3.3. Druh optického signálu
- Blikanie všetkých smerových svetiel a/alebo osvetlenie priestoru pre cestujúcich vrátane všetkých svetiel v tom istom elektrickom okruhu.
- Spúšťacia frekvencia (2 ± 1) Hz
- V súvislosti so zvukovým signálom sú povolené i asynchrónne signály.
- Čas zapnutia = čas vypnutia ± 10 %
- 18.4. **Rádiový poplach (pager) – pokiaľ je nainštalovaný**
- Poplachový systém môže obsahovať zariadenie generujúce poplachový signál rádiovým prenosom.
- 18.5. **Blokovanie aktivácie poplachového systému**
- 18.5.1. Ak je motor vozidla v prevádzke, nesmie byť možné úmyselne alebo náhodne aktivovať poplachový systém.
- 18.6. **Aktivácia a deaktivácia poplachového systému**
- 18.6.1. Aktivácia
- Akékoľvek vhodné prostriedky aktivácie poplachového systému sú povolené za predpokladu, že nespôsobia náhodný falošný poplach.
- 18.6.2. Deaktivácia
- Deaktivácia poplachového systému sa uskutočňuje prostredníctvom jedného zariadenia alebo kombináciou nasledujúcich zariadení. Iné zariadenia s porovnateľným účinkom sú povolené.
- 18.6.2.1. Mechanický kľúč (splňajúci požiadavky prílohy X k tomuto predpisu), ktorý môže byť spojený s centrálnym zamykaním vozidla, obsahujúcim najmenej 1 000 variantov a ovládaným zvonka.
- 18.6.2.2. Elektrické/elektronické zariadenie, napr. diaľkové ovládanie musí mať najmenej 50 000 variantov a obsahovať premenlivé kódy a/alebo mať minimálny čas prehliadania 10 dní, napr. maximálne 5 000 variantov za 24 hodín pre minimálne 50 000 variantov.
- 18.6.2.3. Mechanický kľúč alebo elektrické/elektronické zariadenie vo vnútri chráneného priestoru pre cestujúcich s časovým oneskorením vstupu/výstupu.
- 18.7. **Oneskorenie výstupu**
- Ak je spínacie zariadenie, slúžiace na aktiváciu poplachového systému, nainštalované vo vnútri chráneného priestoru, musí byť zabezpečené oneskorením výstupu. Toto oneskorenie výstupu musí byť nastaviteľné medzi 15 až 45 sekundami potom, čo bol spínač uvedený do činnosti. Doba oneskorenia môže byť nastaviteľná podľa individuálnych potrieb prevádzkovateľa.

18.8. Oneskorenie vstupu

Ak je zariadenie na deaktiváciu vozidlového poplachového systému nainštalované vo vnútri chráneného priestoru, musia byť zvukové a optické signály aktivované s oneskorením minimálne 5 sekúnd a maximálne 15 sekúnd. Doba oneskorenia môže byť nastaviteľná podľa individuálnych potrieb prevádzkovateľa.

18.9. Indikátor stavu

18.9.1. Na poskytovanie informácií o stave poplachového systému (aktivovaný, deaktivovaný, aktivovaná doba poplachu, poplach bol aktivovaný) je povolená inštalácia optických indikátorov vo vnútri a mimo priestoru pre cestujúcich. Intenzita svetla optických signálov vo vnútri priestoru pre cestujúcich nesmie prekročiť 0,5 cd.

18.9.2. V prípade, že je zabezpečená indikácia časovo krátkych „dynamických“ procesov ako sú zmeny z „aktivácie“ do „deaktivácie“ a naopak, uskutočňuje sa opticky a v súlade s bodom 18.9.1. Takáto optická indikácia môže mať formu súčasného rozsvietenia smerových svetiel a/alebo svetiel priestoru pre cestujúcich za predpokladu, že optická indikácie smerovými svetlami netrvá dlhšie ako 3 sekundy.

18.10. Napájanie

Zdrojom napájania poplachového systému je buď akumulátor vozidla alebo dobíjateľný akumulátor. Ak je k dispozícii pomocný dobíjateľný alebo nedobíjateľný akumulátor, môže sa použiť. Tieto akumulátory v žiadnom prípade nesmú dodávať energiu do ostatných častí elektrického systému vozidla.

18.11. Špecifikácie voliteľných funkcií

18.11.1. Samokontrola, automatické oznamovanie poruchy

Pri aktivácii poplachového systému sa môžu prostredníctvom samokontroly (kontrola prípustnosti) zistiť a indikovať špecifické situácie ako napr. otvorené dvere, atď.

18.11.2. Núdzový poplach

Optický a/alebo zvukový poplach a/alebo rádiový poplach je povolený nezávisle na stave (aktivovaný alebo deaktivovaný) a/alebo na funkcii poplachového systému. Takýto poplach sa spúšťa zvnútra vozidla a nemá vplyv na stav (aktivovaný alebo deaktivovaný) poplachového systému. Musí tiež umožniť používateľovi vozidla vypnúť núdzový poplach. V prípade zvukového poplachu nesmie byť počas aktivácie obmedzená jeho doba trvania. Núdzový poplach s výstražným signálom nesmie brániť uvedeniu motora do činnosti alebo ho zastaviť.

19. SKÚŠOBNÉ PODMIENKY

Všetky komponenty vozidlového poplachového systému alebo poplachového systému musia byť skúšané v súlade s postupom, ktorý je popísaný v bode 7.

Táto požiadavka sa nevzťahuje na:

19.1. také komponenty, ktoré sú nainštalované a skúšané ako časti vozidla, bez ohľadu na to či je alebo nie je vozidlový poplachový systém/poplachový systém nainštalovaný (napr. svetlá); alebo

19.2. také komponenty, ktoré boli predtým skúšané ako časti vozidla a tieto skúšky je možné preukázať náležitou dokumentáciou.

20. NÁVODY

Ku každému vozidlu musia byť priložené:

20.1. návod na použitie;

20.2. návod na údržbu;

20.3. všeobecné varovania týkajúce sa nebezpečenstva pri akýchkoľvek zmenách systému alebo jeho doplneniach.

21. ZMENA TYPU VOZIDLA A ROZŠÍRENIE TYPOVÉHO SCHVÁLENIA
- 21.1. Každá zmena daného typu vozidla sa oznamuje správne orgánu, ktorý tento typ vozidla schválil.
- Orgán môže potom byť:
- 21.1.1. konštatovať, že vykonané zmeny nemajú výrazný nepriaznivý vplyv a že poplachový systém v každom prípade stále spĺňa požiadavky, alebo
- 21.1.2. požiadať technickú službu o ďalší skúšobný protokol.
- 21.2. Potvrdenie alebo zamietnutie typového schválenia so špecifikovaním zmeny sa oznamuje zmluvným stranám dohody, ktoré uplatňujú tento predpis, postupom špecifikovaným v bode bodu 16.3.
- 21.3. Príslušný orgán, ktorý vydáva rozšírenie typového schválenia, prideluje poradové číslo každému formuláru oznámenia o takomto rozšírení.
22. ZHODA VÝROBY
- Postupy zhody výroby musia byť v súlade s postupmi stanovenými v dohode, v doplnku 2 (E/CE/324-E/CE/TRANS/505/Rev.2) a musia spĺňať tieto požiadavky:
- 22.1. Každé vozidlo schválené podľa tohto predpisu musí byť vyrobené tak, aby zodpovedalo schválenému typu tým, že spĺňa požiadavky uvedené v bodoch 17., 18. a 19.
- 22.2. Orgán, ktorý udelil typové schválenie, môže kedykoľvek overiť zhodu kontrolných metód, ktoré sa používajú v každom výrobnom závode. Normálna frekvencia týchto overení je raz za každé dva roky.
23. SANKCIE V PRÍPADE NEZHODY VÝROBY
- 23.1. Schválenie udelené typu vozidla podľa tohto predpisu môže byť odňaté v prípade, že nie sú splnené požiadavky stanovené v bode 22.
- 23.2. Ak zmluvná strana dohody uplatňujúca tento predpis odníme typové schválenie, ktoré predtým udelila, bezodkladne o tom informuje ostatné strany dohody uplatňujúce prostredníctvom formulára, ktorého vzor je uvedený v prílohe II k tomuto predpisu.
24. DEFINITÍVNE ZASTAVENIE VÝROBY
- Ak držiteľ schválenia úplne zastaví výrobu typu vozidla schváleného v súlade s týmto predpisom, informuje o tom orgán, ktorý schválenie udelil.
- Po obdržaní takéhoto oznámenia tento orgán informuje o tom ostatné zmluvné strany dohody uplatňujúce tento predpis prostredníctvom formulára, ktorého vzor je uvedený v prílohe II k tomuto predpisu.
25. NÁZVY A ADRESY TECHNICKÝCH SLUŽIEB ZODPOVEDNÝCH ZA VYKONÁVANIE SCHVAĽOVACÍCH SKÚŠOK A NÁZVY A ADRESY SPRÁVNÝCH ORGÁNOV
- Zmluvné strany dohody, ktoré uplatňujú tento predpis, oznamujú sekretariátu Organizácie Spojených národov názvy a adresy technických služieb zodpovedných za vykonávanie schvaľovacích skúšok a názvy a adresy správnych orgánov, ktoré udeľujú typové schválenie a ktorým sa zasielajú formuláre osvedčujúce schválenie, rozšírenie, zamietnutie alebo odňatie schválenia vydaného v iných krajinách.

ČASŤ III

TYPOVÉ SCHVAĽOVANIE IMOBILIZÉROV A TYPOVÉ SCHVAĽOVANIE VOZIDLA, POKIAĽ IDE O JEHO IMOBILIZÉR

26. DEFINÍCIE
- Na účely časti III tohto predpisu:
- 26.1. „Imobilizér“ je zariadenie poháňané svojím vlastným motorom určené na to, aby zabránilo normálnemu odchodu vozidla (zabránenie neoprávnenému použitiu).
- 26.2. „Ovládacie zariadenie“ je zariadenie potrebné na aktiváciu a/alebo deaktiváciu imobilizéra.
- 26.3. „Indikátor stavu“ je zariadenie určené na zobrazenie stavu imobilizéra (aktivovaný/deaktivovaný, zmena z aktivovaného do deaktivovaného stavu a naopak).
- 26.4. „Aktivovaný stav imobilizéra“ je stav, v ktorom nemôže byť vozidlo normálne poháňané svojím vlastným motorom.
- 26.5. „Deaktivovaný stav imobilizéra“ je stav, v ktorom môže byť vozidlo normálne poháňané.
- 26.6. „Kľúč“ je akékoľvek zariadenie navrhnuté a skonštruované na zabezpečenie ovládania systému zámky, ktorý je navrhnutý a skonštruovaný tak, aby bol ovládaný iba týmto zariadením;
- 26.7. „Vyradenie“ je konštrukčná charakteristika, ktorá umožní zablokovat' imobilizér v deaktivovanom stave.
- 26.8. „Premenlivý kód“ je elektronický kód pozostávajúci z niekoľkých prvkov, ktorých kombinácia sa náhodne mení po každom uvedení vysielacej jednotky do činnosti.
- 26.9. „Typ imobilizéra“ je systém, ktorý sa zásadne nelíši v takých základných znakoch ako:
- a) názov alebo značka výrobcu;
 - b) druh ovládacieho zariadenia;
 - c) spôsob činnosti na príslušnom vozidlovom systéme resp. systémoch (ako sa uvádza v bode 32.1.)
- 26.10. „Typ vozidla, pokiaľ ide o jeho imobilizér“ je vozidlo, ktoré sa zásadne nelíši v takých základných znakoch ako:
- a) názov alebo značka výrobcu;
 - b) vlastnosti vozidla, ktoré zásadne ovplyvňujú funkciu imobilizéra;
 - c) typ a konštrukcia imobilizéra.
27. ŽIADOSŤ O TYPOVÉ SCHVÁLENIE IMOBILIZÉRA
- 27.1. Žiadosť o typové schválenie imobilizéra predkladá výrobca daného imobilizéra alebo jeho riadne splnomocnený zástupca.
- 27.2. Pre každý typ imobilizéra sa k žiadosti prikladá:
- 27.2.1. dokumentácia v troch vyhotoveniach, popisujúca technické charakteristiky imobilizéra, spôsob jeho inštalácie a opatrenia proti jeho neúmyselnej aktivácii;

- 27.2.2. tri vzorky typu imobilizéra so všetkými jeho komponentmi. Každý z hlavných komponentov musí byť jasne a nezmazateľne označený názvom alebo značkou žiadateľa a typom komponentu.
- 27.2.3. Vozidlo resp. vozidlá vybavené imobilizérom, ktorý má byť typovo schválený, vybrané žiadateľom podľa dohody s technickou službou zodpovednou za vykonávanie schvaľovacích skúšok.
- 27.2.4. Návody v troch vyhotoveniach podľa bodu 34.
28. ŽIADOSŤ O TYPOVÉ SCHVÁLENIE VOZIDLA
- 28.1. Ak je imobilizér, schválený podľa časti III tohto predpisu, používaný vo vozidle odovzdanom na typové schválenie podľa časti III tohto predpisu, nemusia sa opakovať skúšky imobilizéra potrebné na získanie schválenia vozidla podľa časti III tohto predpisu.
- 28.2. Žiadosť o schválenie typu vozidla, pokiaľ ide o imobilizér, predkladá výrobca vozidla alebo jeho riadne splnomocnený zástupca.
- 28.3. K žiadosti sa prikladajú tieto dokumenty v troch vyhotoveniach a tieto údaje:
- 28.3.1. podrobný popis typu vozidla a časti vozidla, ktoré sa vzťahujú na nainštalovaný imobilizér.
- 28.3.2. Zoznam komponentov potrebný na identifikáciu imobilizéra, ktoré môžu byť nainštalované do vozidla.
- 28.4. Technickej službe sa odovzdáva vozidlo zodpovedajúce typu vozidla, ktorý má byť schválený.
- 28.5. Vozidlo, ktoré nemá všetky komponenty primerané svojmu typu, môže byť prijaté za predpokladu, že žiadateľ môže príslušnému orgánu uspokojivo preukázať, že pokiaľ ide o požiadavky tohto predpisu, neprítomnosť chýbajúcich komponentov nemá žiadny vplyv na výsledky overení.
- 28.6. Ak sa používa imobilizér typovo schválený podľa časti III tohto predpisu, technickej službe sa zasiela aj oznámenie o typovom schválení imobilizéra.
29. TYPOVÉ SCHVÁLENIE IMOBILIZÉRA
- 29.1. Ak imobilizér, odovzdaný na typové schválenie podľa tohto predpisu spĺňa požiadavky uvedené v bodoch 31., 32. a 33., typové schválenia sa mu udelí.
- 29.2. Každému schválenému typu sa prideliť schvaľovacie číslo. Jeho prvé dve číslice (v súčasnosti 01 pre sériu zmien 01) udávajú sériu posledných závažných technických zmien zahrnutých do predpisu v čase vydania typového schválenia. Tá istá zmluvná strana nesmie prideliť to isté číslo inému typu imobilizéra.
- 29.3. Správa o udelení schválenia typu imobilizéra alebo o jeho rozšírení prípadne zamietnutí podľa tohto predpisu sa zasiela zmluvným stranám dohody uplatňujúcim tento predpis prostredníctvom formulára, ktorého vzor je uvedený v prílohe III k tomuto predpisu.

- 29.4. Na hlavnom komponente resp. komponentoch imobilizéra, ktoré sú zhodné s typom imobilizéra schváleným podľa tohto predpisu, je na viditeľnom a ľahko prístupnom mieste, špecifikovanom vo schvaľovacom formulári, pripevnená medzinárodná schvaľovacia značka, ktorá sa skladá:
- 29.4.1. z písmena „E“ v kruhu, za ktorým nasleduje rozlišovanie číslo krajiny, ktorá typové schválenie udelila ⁽¹⁾;
- 29.4.2. z čísla tohto predpisu, za ktorým nasleduje písmeno „R“, symbolu „A“ alebo „I“ prípadne „AI“, ktorý udáva, či je daný systém vozidlovým poplachovým systémom alebo imobilizérom alebo kombináciou oboch systémov, ďalej pomlčky a schvaľovacieho čísla, umiestnených v blízkosti kruhu predpísaného v bode 29.4.1.
- 29.5. Schvaľovacia značka musí byť jasne čitateľná a nezmazateľná.
- 29.6. Príloha V k tomuto predpisu uvádza vzory usporiadania schvaľovacích značiek.
- 29.7. Ako alternatíva ku schvaľovacej značke popísanej v bode 29.4. sa ku každému imobilizéru, ponúkanému na predaj, vydáva osvedčenia o zhode.

Pokiaľ výrobca imobilizéra dodáva výrobcovi vozidla schválený neoznačený imobilizér, ktoré má tento výrobca vozidiel montovať do určitého modelu vozidla alebo rady modelov vozidiel ako pôvodnú výbavu, musí výrobca tohto imobilizéra dodať výrobcovi vozidla taký počet osvedčení o zhode, ktorý tomuto výrobcovi umožní získať typové schválenie vozidla podľa bodu 30 tohto predpisu.

Ak je imobilizér zhotovený z jednotlivých komponentov, jeho hlavný komponent resp. komponenty musia byť opatrené referenčnou značkou a súčasťou osvedčenia o zhode musí byť zoznam týchto referenčných značiek.

Vzor osvedčenia o zhode je uvedený v prílohe VI k tomuto predpisu.

30. TYPOVÉ SCHVÁLENIE VOZIDLA
- 30.1. Ak vozidlo odovzdané na typové schválenie podľa tohto predpisu spĺňa požiadavky uvedené v bodoch 31., 32. a 33., typové schválenia sa mu udelí.
- 30.2. Každému schválenému typu sa prideliť schvaľovacie číslo. Jeho prvé dve číslice (v súčasnosti 01 pre sériu zmien 01) udávajú sériu posledných závažných technických zmien zahrnutých do predpisu v čase vydania typového schválenia. Tá istá zmluvná strana nesmie prideliť to isté číslo inému typu vozidla.
- 30.3. Správa o udelení schválenia typu vozidla alebo o jeho rozšírení prípadne zamietnutí podľa tohto predpisu sa zasiela zmluvným stranám dohody uplatňujúcim tento predpis prostredníctvom formulára, ktorého vzor je uvedený v prílohe IV k tomuto predpisu.

⁽¹⁾ 1 pre Nemecko, 2 pre Francúzsko, 3 pre Taliansko, 4 pre Holandsko, 5 pre Švédsko, 6 pre Belgicko, 7 pre Maďarsko, 8 pre Českú republiku, 9 pre Španielsko, 10 pre Srbsko, 11 pre Spojené kráľovstvo, 12 pre Rakúsko, 13 pre Luxembursko, 14 pre Švajčiarsko, 15 (voľné), 16 pre Nórsko, 17 pre Fínsko, 18 pre Dánsko, 19 pre Rumunsko, 20 pre Poľsko, 21 pre Portugalsko, 22 pre Ruskú federáciu, 23 pre Grécko, 24 pre Írsko, 25 pre Chorvátsko, 26 pre Slovinsko, 27 pre Slovensko, 28 pre Bielorusko, 29 pre Estónsko, 30 (voľné), 31 pre Bosnu a Hercegovinu, 32 pre Lotyšsko, 33 (voľné), 34 pre Bulharsko, 35 (voľné), 36 pre Litvu, 37 pre Turecko, 38 (voľné), 39 pre Azerbajdžan, 40 pre Bývalú juhoslovenskú republiku Macedónsko, 41 (voľné), 42 pre Európske spoločenstvo (typové schválenia sa udeľujú členskými štátmi používajúcimi svoje vlastné symboly EHK), 43 pre Japonsko, 44 (voľné), 45 pre Austráliu, 46 pre Ukrajinu, 47 pre Juhoafrickú republiku, 48 pre Nový Zéland, 49 pre Cyprus, 50 pre Maltu, 51 pre Kórejskú republiku, 52 pre Malajziu a 53 pre Thajsko. Nasledujúce čísla sa priradujú ďalším krajinám v chronologickom poradí, v ktorom ratifikovali alebo pristúpili k Dohode o prijatí jednotných technických predpisov pre kolesové vozidlá, zariadenia a časti, ktoré sa môžu montovať a/alebo používať na kolesových vozidlách a o podmienkach pre vzájomné uznávanie typových schválení udeľovaných na základe týchto predpisov a takto priradené čísla oznamuje generálny tajomník Organizácie Spojených národov zmluvným stranám dohody.

- 30.4. Na každom vozidle, ktoré je zhodné s typom schváleným podľa tohto predpisu, je na viditeľnom a ľahko prístupnom mieste, špecifikovanom vo schvaľovacom formulári, pripevnená medzinárodná schvaľovacia značka, ktorá sa skladá:
- 30.4.1. z písmena „E“ v kruhu, za ktorým nasleduje rozlišovanie číslo krajiny, ktorá typové schválenie udelila ⁽¹⁾;
- 30.4.2. z čísla tohto predpisu, za ktorým nasleduje písmeno „R“, symbolu „A“ alebo „I“ prípadne „AI“, ktorý udáva, či bolo vozidlo schválené, pokiaľ ide o jeho poplachový systém alebo imobilizér alebo kombináciu oboch systémov, ďalej pomlčky a schvaľovacieho čísla, umiestnených vpravo od kruhu predpísaného v bode 30.4.1.
- 30.5. Ak sa vozidlo zhoduje s typom vozidla schváleným podľa jedného alebo viacerých predpisov pripojených k dohode v krajine, ktorá udelila schválenie podľa tohto predpisu, symbol predpísaný v bode 30.4.1. nie je potrebné opakovať; v tomto prípade sa čísla predpisov, schvaľovacie čísla a dodatkové symboly všetkých predpisov, podľa ktorých bolo udelené schválenie v krajine, ktorá udelila schválenie podľa tohto predpisu, umiestňujú vo zvislých stĺpcoch vpravo od symbolu predpísaného v bode 30.4.1.
- 30.6. Schvaľovacia značka musí byť jasne čitateľná a nezmazateľná.
- 30.7. Schvaľovacia značka musí byť umiestnená vedľa štítku s údajmi o vozidle, ktorý pripevňuje výrobca alebo priamo na ňom.
- 30.8. Príloha V k tomuto predpisu uvádza vzory usporiadania schvaľovacích značiek.
31. VŠEOBECNÉ ŠPECIFIKÁCIE
- 31.1. Imobilizér musí byť možné v súlade s týmito požiadavkami aktivovať a deaktivovať.
- 31.2. Ak imobilizér môže využívať rádiový prenos, napr. na aktiváciu alebo deaktiváciu, musí spĺňať príslušné normy ETSI (pozri poznámku pod čiarou 1, ktorá sa vzťahuje na bod 5.3.) napr. 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) a EN 301 489 – 3 V1.2.1. (2000 – 08) (vrátane všetkých odporúčajúcich požiadaviek). Frekvencia a maximálny vyžiarovaný výkon rádiových prenosov na aktiváciu a deaktiváciu imobilizéra, musia spĺňať odporúčanie 70 – 03 (17. február 2000) CEPT/ERC (pozri poznámku pod čiarou 2 príslušajúcu bodu 5.3.), týkajúce sa použitia zariadení s krátkym rozsahom (pozri poznámku pod čiarou 3, ktorá sa vzťahuje na bod 5.3.).
- 31.3. Imobilizér a jeho inštalácia musia byť vykonané tak, že ním vybavené vozidlo naďalej spĺňa technické požiadavky.
- 31.4. Nesmie byť možné uviesť imobilizér do aktivovaného stavu, ak kľúčik zapalovania je v polohe chod motora s výnimkou prípadov keď:
- a) je vozidlo vybavené alebo má byť vybavené ako ambulancia, požiarne vozidlo alebo policajné vozidlo; alebo

⁽¹⁾ 1 pre Nemecko, 2 pre Francúzsko, 3 pre Taliansko, 4 pre Holandsko, 5 pre Švédsko, 6 pre Belgicko, 7 pre Maďarsko, 8 pre Českú republiku, 9 pre Španielsko, 10 pre Srbsko, 11 pre Spojené kráľovstvo, 12 pre Rakúsko, 13 pre Luxembursko, 14 pre Švajčiarsko, 15 (voľné), 16 pre Nórsko, 17 pre Fínsko, 18 pre Dánsko, 19 pre Rumunsko, 20 pre Poľsko, 21 pre Portugalsko, 22 pre Ruskú federáciu, 23 pre Grécko, 24 pre Írsko, 25 pre Chorvátsko, 26 pre Slovinsko, 27 pre Slovensko, 28 pre Bielorusko, 29 pre Estónsko, 30 (voľné), 31 pre Bosnu a Hercegovinu, 32 pre Lotyšsko, 33 (voľné), 34 pre Bulharsko, 35 (voľné), 36 pre Litvu, 37 pre Turecko, 38 (voľné), 39 pre Azerbajdžan, 40 pre Bývalú juhoslovan-skú republiku Macedónsko, 41 (voľné), 42 pre Európske spoločenstvo (typové schválenia sa udeľujú členskými štátmi používajúcimi svoje vlastné symboly EHK), 43 pre Japonsko, 44 (voľné), 45 pre Austráliu, 46 pre Ukrajinu, 47 pre Juhoafrickú republiku, 48 pre Nový Zéland, 49 pre Cyprus, 50 pre Maltu, 51 pre Kórejskú republiku, 52 pre Malajziu a 53 pre Thajsko. Nasledujúce čísla sa priradujú ďalším krajinám v chronologickom poradí, v ktorom ratifikovali alebo pristúpili k Dohode o prijatí jednotných technických predpisov pre kolesové vozidlá, zariadenia a časti, ktoré sa môžu montovať a/alebo používať na kolesových vozidlách a o podmienkach pre vzájomné uznávanie typových schválení ude-lených na základe týchto predpisov a takto priradené čísla oznamuje generálny tajomník Organizácie Spojených náro-dov zmluvným stranám dohody.

- b) keď motor musí:
- i) poháňať zariadenia tvoriace časť vozidla alebo namontované na vozidle za účelom iným než je pohon vozidla; alebo
 - ii) udržiavať elektrický výkon akumulátora vozidla na úrovni potrebnej na pohon takéhoto zariadenia alebo prístroja;

a vozidlo stojí so zatiahnutou parkovacou brzdou. Keď sa uplatní táto výnimka, táto skutočnosť musí byť uvedená v bode 2 dodatku k oznamovaciemu dokumentu (príloha II k tomtu predpisu).

- 31.5. Nesmie byť možné imobilizér natrvalo vyradiť.
- 31.6. Imobilizér musí byť konštruovaný a zhotovený tak, aby po nainštalovaní nemal nepriaznivý vplyv na požadovanú funkciu a bezpečnú prevádzku vozidla, a to ani v prípade poruchy.
- 31.7. Imobilizér musí byť navrhnutý a zhotovený tak, aby po jeho nainštalovaní na vozidlo v súlade s inštrukciami výrobcu, ho nemohol ktokoľvek rýchlo a bez toho, aby vzbudil pozornosť, vyradiť z prevádzky alebo zničiť napr. použitím lacných nástrojov, zariadení alebo výrobkov, ktoré je možné ľahko ukryť a ktoré sú ľahko prístupné verejnosti. Zablokovanie imobilizéra výmenou hlavného komponentu alebo zostavy musí byť ťažké a časovo náročné.
- 31.8. Imobilizér musí byť navrhnutý a zhotovený tak, aby bol po jeho nainštalovaní podľa návodu výrobcu schopný po dobu primeranej životnosti odolávať prostrediu vo vozidle (pokiaľ ide o skúšku, pozri bod 33). Nainštalovaním imobilizéra nesmú byť nepriaznivo ovplyvnené najmä elektrické vlastnosti palubnej siete vozidla (kríženie vedenia, bezpečnosť kontaktov, a pod.)
- 31.9. Imobilizér môže byť skombinovaný s ostatnými systémami vozidla alebo môže byť do nich zabudovaný (napr. do riadenia motora, poplachových systémov).
- 31.10. Nesmie byť možné, aby imobilizér bránil uvoľneniu brzd vozidla okrem prípadu imobilizéra, ktorý bráni uvoľneniu pneumaticky uvoľňovaných pružinových brzd ⁽¹⁾ a funkciám takým spôsobom, že v normálnej prevádzke alebo pri poruche sú splnené technické požiadavky predpisu č. 13 platného v dobe žiadosti o typové schválenie podľa tohto predpisu.

Splnenie tohto bodu neznamená, že imobilizér, ktorý bráni uvoľneniu pneumaticky uvoľňovaných pružinových brzd, nemusí spĺňať technické požiadavky stanovené v tomto predpise.

- 31.11. Imobilizér nesmie fungovať tak, aby boli použité brzdy vozidla.
32. OSOBITNÉ ŠPECIFIKÁCIE
- 32.1. Rozsah ochrany
- 32.1.1. Imobilizér musí byť navrhnutý tak, aby znemožnil prevádzku vozidla vlastným pohonom pri najmenej jednom z týchto spôsobov:
- 32.1.1.1. v prípade dodatočnej montáže alebo v prípade vozidla vybaveného dieselovým motorom, prerušením najmenej dvoch samostatných okruhov vozidla, ktoré sú nevyhnutné na prevádzku vozidla vlastným pohonom (napr. spustenia motora, zapalovania, dodávka paliva, pneumaticky uvoľnené pružinové brzdy, atď.);

⁽¹⁾ Ako je definované v prílohe VIII k predpisu č. 13, so zmenami.

- 32.1.1.2. zásahom do kódu najmenej jednej riadiacej jednotky nevyhnutnej na prevádzku vozidla;
- 32.1.2. imobilizér na montáž do vozidla, ktoré je vybavené katalyzátorom, nesmie spôsobiť vstup nespáleného paliva do výfuku.
- 32.2. Prevádzková spoľahlivosť
- Prevádzková spoľahlivosť musí byť dosiahnutá vhodnou konštrukciou imobilizéra, pričom sa musia zobrať do úvahy špecifické podmienky prostredia vo vozidle (pozri body 31.8 a 33.).
- 32.3. Prevádzková bezpečnosť
- Musí byť zabezpečené, aby imobilizér v dôsledku skúšok podľa bodu 33 nezmenil svoj stav (aktivovaný/deaktivovaný).
- 32.4. Aktivácia imobilizéra
- 32.4.1. Imobilizér musí byť aktivovaný bez dodatočného úkonu vodiča najmenej jedným z týchto spôsobov:
- otočením kľúča zapalovania do nulovej polohy a aktiváciou dverí, okrem toho imobilizéry, ktoré sa deaktivujú bezprostredne pred bežným naštartovaním vozidla alebo počas neho, sa môžu aktivovať vypnutím zapalovania.
 - maximálne 1 minútu po vytiahnutí kľúča zo zámky zapalovania.
- 32.4.2. Ak môže byť imobilizér uvedený do aktivovaného stavu keď je kľúč zapalovania v polohe chod motora podľa bodu 31.4., imobilizér sa môže aktivovať aj otvorením dverí vodiča a/alebo ho môže aktivovať autorizovaný užívateľ zámerným úkonom.
- 32.5. Deaktivácia
- 32.5.1. Deaktivácia musí byť dosiahnutá použitím jedného z týchto zariadení, alebo ich kombináciou. Sú povolené iné zariadenia s ekvivalentnou úrovňou bezpečnosti, ktoré poskytujú ekvivalentný výkon.
- 32.5.1.1. Klávesnica pre vkladanie individuálne zvoleného kódu s možnosťou najmenej 10 000 variantov.
- 32.5.1.2. Elektrické/elektronické zariadenie, napr. diaľkové ovládanie musí mať najmenej 50 000 variantov a obsahovať premenlivé kódy a/alebo mať minimálny čas prehliadania 10 dní, napr. maximálne 5 000 variantov za 24 hodín pre minimálne 50 000 variantov.
- 32.5.1.3. Ak sa deaktivácia môže dosiahnuť diaľkovým ovládačom, imobilizér sa musí vrátiť do aktivovaného stavu v priebehu 5 minút po deaktivácii, v prípade, že sa v štartovacom obvode neuskutočnil žiadny ďalší úkon.
- 32.6. Indikátor stavu
- 32.6.1. Na poskytovanie informácií o stave imobilizéra (aktivovaný/deaktivovaný, zmena z aktivácie na deaktiváciu a naopak) sú povolené optické zariadenia vo vnútri a mimo priestoru pre cestujúcich. Intenzita svetla optických signálov vo vnútri priestoru pre cestujúcich nesmie prekročiť 0,5 cd.

- 32.6.2. V prípade, že je zabezpečená indikácia časovo krátkych „dynamických“ procesov ako sú zmeny z „aktivácie“ do „deaktivácie“ a naopak, uskutočňuje sa opticky a v súlade s bodom 32.6.1. Takáto optická indikácia môže mať formu súčasného rozsvietenia smerových svetiel a/alebo svetiel priestoru pre cestujúcich za predpokladu, že optická indikácie smerovými svetlami netrvá dlhšie ako 3 sekundy.
33. PREVÁDZKOVÉ PARAMETRE A SKÚŠOBNÉ PODMIENKY
- 33.1. Prevádzkové parametre
- Všetky komponenty imobilizéra musia spĺňať ustanovenia bodu 7 tohto predpisu.
- Táto požiadavka sa nevzťahuje na:
- také komponenty, ktoré sú nainštalované a skúšané ako časti vozidla, bez ohľadu na to, či je alebo nie je imobilizér nainštalovaný (napr. svetlá); alebo
- také komponenty, ktoré boli predtým skúšané ako časti vozidla a tieto skúšky je možné preukázať náležitou dokumentáciou.
- 33.2. Skúšobné podmienky
- Všetky skúšky musia byť vykonané postupne na jedinom imobilizére. Podľa uváženia skúšobného orgánu môžu byť použité ďalšie vzorky v prípade, že to neovplyvní výsledky skúšok.
- 33.3. Prevádzková skúška
- Do ukončenia všetkých ďalej uvedených skúšok sa imobilizér skúša pri normálnych skúšobných podmienkach stanovených v bode 7.2.1.2 tohto predpisu s cieľom skontrolovať, že naďalej funguje normálne. V prípade potreby sa môžu pred skúškou vymeniť poistky.
- Všetky komponenty imobilizéra musia vyhovovať ustanoveniam v bodoch 7.2.2 až 7.2.8 a 7.2.12 tohto predpisu.
34. NÁVODY
- (Body 34.1 až 34.3 iba na účely dodatočnej inštalácie)
- Ku každému imobilizéru musí byť priložený:
- 34.1. návod na inštaláciu
- 34.1.1. zoznam vozidiel a modelov vozidiel, pre ktoré je zariadenie určené. Zoznam môže byť špecifický alebo všeobecný, napr. „všetky automobily s benzínovými motormi a s akumulátormi 12V s ukostreným záporným pólom“.
- 34.1.2. Spôsob montáže, zobrazený na fotografiách a/alebo dostatočne zreteľných výkresoch.
- 34.1.3. Podrobný návod na inštaláciu, ktorý poskytuje dodávateľ musí byť taký, že pokiaľ ho bude príslušné montážne pracovisko v plnej miere dodržiavať, neovplyvní sa tým bezpečnosť a spoľahlivosť vozidla.
- 34.1.4. Dodávaný montážny návod musí špecifikovať požiadavky elektrického napájania imobilizéra a tam, kde je potrebné, odporučiť zvýšenie kapacity akumulátora vozidla.
- 34.1.5. Dodávateľ zabezpečuje kontrolu vozidla po inštalácii. Pozornosť sa musí venovať najmä vlastnostiam, ktoré sa týkajú bezpečnosti.
- 34.2. Vzor prázdneho formulára osvedčenia o inštalácii je uvedený v prílohe VII.

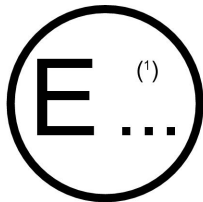
- 34.3. Všeobecné prehlásenie pre zákazníka, ktoré ho upozorňuje na nasledujúce body:
- 34.3.1. imobilizér by sa mal inštalovať v súlade s návodom od výrobcu;
- 34.3.2. odporúča sa výber dobrého montážneho pracoviska (je možné obrátiť sa na výrobcu imobilizéra, aby uviedol vhodné montážne pracovisko);
- 34.3.3. montážne pracovisko by malo vyplniť osvedčenie o inštalácii, ktoré sa dodáva spolu s imobilizérom.
- 34.4. Návod na použitie
- 34.5. Návod na údržbu
- 34.6. Všeobecné varovania týkajúce sa nebezpečenstva pri akýchkoľvek zmenách imobilizéra alebo jeho doplneniach; také zmeny a doplnenia by automaticky rušili osvedčenie o inštalácii, o ktorom sa hovorí v bode 34.2.
35. ZMENA TYPU IMOBILIZÉRA ALEBO TYPU VOZIDLA A ROZŠÍRENIE TYPOVÉHO SCHVÁLENIA
- Každá zmena daného typu imobilizéra sa oznamuje správne orgánu, ktorý tento typ imobilizéra schválil.
- Orgán môže potom byť:
- a) konštatovať, že vykonané zmeny nemajú výrazný nepriaznivý vplyv a že imobilizér v každom prípade stále spĺňa požiadavky; alebo
- b) požiadať technickú službu zodpovednú za vykonávanie schvaľovacích skúšok o ďalší skúšobný protokol o niektorých alebo všetkých skúškach popísaných v bode 31., 32. a 33. tohto predpisu.
- Potvrdenie alebo zamietnutie typového schválenia so špecifikovaním zmeny sa oznamuje zmluvným stranám dohody, ktoré uplatňujú tento predpis, postupom špecifikovaným v bode bodu 29.3.
- Príslušný orgán, ktorý vydáva rozšírenie typového schválenia, prideluje poradové číslo každému formuláru oznámenia o takomto rozšírení.
36. ZHODA VÝROBY
- Postupy zhody výroby musia byť v súlade s postupmi stanovenými v dohode, v dodatku 2 (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2) a musia spĺňať tieto požiadavky:
- 36.1. každý imobilizér schválený podľa tohto predpisu musí byť vyrobený tak, aby zodpovedal schválenému typu tým, že spĺňa požiadavky uvedené v bodoch 31., 32. a 33.
- 36.2. Orgán, ktorý udelil typové schválenie, môže kedykoľvek overiť zhodu kontrolných metód, ktoré sa používajú v každom výrobnom závode. Normálna frekvencia týchto overení je raz za každé dva roky.
37. SANKCIE V PRÍPADE NEZHODY VÝROBY
- 37.1. Schválenie udelené typu vozidlového poplachového systému podľa tohto predpisu môže byť odňaté v prípade, že nie sú splnené požiadavky stanovené v bode 36.
- 37.2. Ak zmluvná strana dohody uplatňujúca tento predpis odníme typové schválenie, ktoré predtým udelila, bezodkladne o tom informuje ostatné strany dohody uplatňujúce tento predpis prostredníctvom formulára, ktorého vzor je uvedený v prílohe III a IV k tomuto predpisu.

38. DEFINITÍVNE ZASTAVENIE VÝROBY
- Ak držiteľ schválenia úplne zastaví výrobu typu imobilizéra schváleného v súlade s týmto predpisom, informuje o tom orgán, ktorý schválenie udelil.
- Po obdržaní takéhoto oznámenia tento orgán informuje o tom ostatné zmluvné strany dohody uplatňujúce tento predpis prostredníctvom formulára, ktorého vzor je uvedený v prílohe IV k tomtu predpisu.
39. PRECHODNÉ USTANOVENIA
- 39.1. **Typové schválenie imobilizéra**
- 39.1.1. Po uplynutí 36 mesiacov po dátume nadobudnutia platnosti doplnku 4 k sérii zmien 01, zmluvné strany uplatňujúce tento predpis udeľujú typové schválenia iba v prípade, ak typ komponentu alebo samostatnej technickej jednotky, ktorý má byť schválený, spĺňa požiadavky tohto predpisu, zmeneného doplnkom 4 k sérii zmien 01.
- 39.1.2. Zmluvné strany uplatňujúce tento predpis aj naďalej udeľujú schválenia typu komponentu alebo samostatnej technickej jednotky, ktorý spĺňa požiadavky pôvodnej verzie tohto predpisu, zmeneného ktoroukoľvek z predchádzajúcich sérií zmien za predpokladu, že daný komponent alebo samostatná technická jednotka je určený resp. určená ako náhradný diel, ktorý sa má nainštalovať na vozidlá v prevádzke a nebolo by technicky možné nainštalovať komponent alebo samostatnú technickú jednotku, ktorá spĺňa požiadavky tohto predpisu, zmeneného doplnkom 4 k sérii zmien 01.
- 39.2. **Schválenie typu vozidla**
- 39.2.1. Po uplynutí 36 mesiacov po dátume nadobudnutia platnosti doplnku 4 k sérii zmien 01, zmluvné strany uplatňujúce tento predpis udeľujú typové schválenia iba v prípade, ak typ vozidla, ktorý má byť schválený, spĺňa požiadavky tohto predpisu, zmeneného doplnkom 4 k sérii zmien 01.
40. NÁZVY A ADRESY TECHNICKÝCH SLUŽIEB ZODPOVEDNÝCH ZA VYKONÁVANIE SCHVAĽOVACÍCH SKÚŠOK A NÁZVY A ADRESY SPRÁVNÝCH ORGÁNOV
- Zmluvné strany dohody, ktoré uplatňujú tento predpis, oznamujú sekretariátu Organizácie Spojených národov názvy a adresy technických služieb zodpovedných za vykonávanie schvaľovacích skúšok a názvy a adresy správnych orgánov, ktoré udeľujú typové schválenie a ktorým sa zasielajú formuláre osvedčujúce schválenie, rozšírenie, zamietnutie alebo odňatie schválenia vydaného v iných krajinách.
-

PRÍLOHA I

OZNÁMENIE

(Maximálny formát: A4 (210 × 297 mm))



Vydal: názov orgánu:

.....

o: (2)

UDELENÍ TYPOVÉHO SCHVÁLENIA
 ROZŠÍRENÍ TYPOVÉHO SCHVÁLENIA
 ZAMIETNUTÍ TYPOVÉHO SCHVÁLENIA
 ODŇATÍ TYPOVÉHO SCHVÁLENIA
 DEFINITÍVNOM ZASTAVENÍ VÝROBY

pokiaľ ide o typ vozidlového poplachového systému (VAS) podľa predpisu č. 97, časť I

Schválenie č.:

Rozšírenie č.:

1. Názov alebo značka vozidlového poplachového systému:
2. Typ vozidlového poplachového systému:
3. Názov a adresa výrobcu:
4. Názov a adresa prípadného zástupcu výrobcu:
5. V prípade potreby stručný popis vozidlového poplachového systému a imobilizéra:
6. Typ vozidla, na ktorom bol vozidlový poplachový systém skúšaný:
7. Systém odovzdaný na typové schválenie:
8. Technická služba zodpovedná za vykonávanie schvaľovacích skúšok:
9. Dátum, kedy táto služba vydala protokol:
10. Číslo protokolu vydaného touto službou:
11. Schválenie udelené/zamietnuté/rozšírené/odňaté (2)
12. Dôvod(-y) na rozšírenie schválenia:
13. V prípade potreby umiestnenie schvaľovacej značky resp. značiek na hlavných komponentoch:
14. Miesto:
15. Dátum:
16. Podpis:
17. K tejto správe sú priložené tieto dokumenty s uvedeným schvaľovacím číslom:
 - zoznam komponentov riadne označených a tvoriacich vozidlový poplachový systém;
 - zoznam súborov uložených u správneho orgánu, ktorý udelil typové schválenie a ktoré sú na požiadanie k dispozícii.

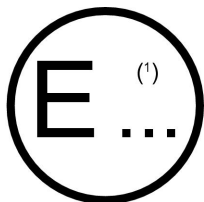
(1) Rozlišovacie číslo štátu, ktorý udelil/rozšíril/zamietol/odňal typové schválenie (pozri schvaľovacie ustanovenia tohto predpisu).

(2) Nehodiace sa prečiarknite.

PRÍLOHA II

OZNÁMENIE

(Maximálny formát: A4 (210 × 297 mm))



Vydal: názov orgánu:

.....

o: ⁽²⁾

UDELENÍ TYPOVÉHO SCHVÁLENIA
 ROZŠÍRENÍ TYPOVÉHO SCHVÁLENIA
 ZAMIETNUTÍ TYPOVÉHO SCHVÁLENIA
 ODŇATÍ TYPOVÉHO SCHVÁLENIA
 DEFINITÍVNOM ZASTAVENÍ VÝROBY

typu vozidla, pokiaľ ide o jeho poplachový systém podľa predpisu č. 97, časť II

Schválenie č.:

Rozšírenie č.:

1. Názov alebo značka vozidla:
2. Typ vozidla:
3. Názov a adresa výrobcu:
4. Názov a adresa prípadného zástupcu výrobcu:
5. Stručný popis:
6. Vozidlo odovzdané na typové schválenie:
7. Technická služba zodpovedná za vykonávanie schvaľovacích skúšok:
8. Dátum, kedy táto služba vydala protokol:
9. Číslo protokolu vydaného touto službou
10. Schválenie udelené/zamietnuté/rozšírené/odňaté ⁽²⁾
11. Dôvod(-y) na rozšírenie schválenia:
12. Umiestnenie schvaľovacej značky na vozidle:
13. Miesto:
14. Dátum:
15. Podpis:
16. K tejto správe sú priložené tieto dokumenty s uvedeným schvaľovacím číslom:

zoznam komponentov, určujúcich poplachové systémy, ktoré môžu byť nainštalované do vozidla;

zoznam súborov uložených u správneho orgánu, ktorý udelil typové schválenie a ktoré sú na požiadanie k dispozícii.

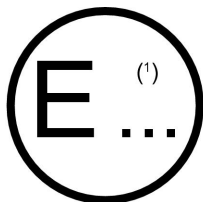
⁽¹⁾ Rozlišovacie číslo štátu, ktorý udelil/rozšíril/zamietol/odňal typové schválenie (pozri schvaľovacie ustanovenia tohto predpisu).

⁽²⁾ Nehodiace sa prečiarknite.

PRÍLOHA III

OZNÁMENIE

(Maximálny formát: A4 (210 × 297 mm))



Vydal: názov orgánu:

.....

o: (2)

UDELENÍ TYPOVÉHO SCHVÁLENIA
 ROZŠÍRENÍ TYPOVÉHO SCHVÁLENIA
 ZAMIETNUTÍ TYPOVÉHO SCHVÁLENIA
 ODŇATÍ TYPOVÉHO SCHVÁLENIA
 DEFINITÍVNOM ZASTAVENÍ VÝROBY

typu imobilizéra podľa predpisu č. 97, časti III

Schválenie č.:

Rozšírenie č.:

1. Názov alebo značka imobilizéra:
2. Typ imobilizéra:
3. Názov a adresa výrobcu:
4. Názov a adresa prípadného zástupcu výrobcu:
5. Stručný popis imobilizéra:
6. Typ vozidla, na ktorom bol imobilizér skúšaný:
7. V prípade potreby typ vozidla resp. vozidiel, do ktorého sa má imobilizér nainštalovať:
8. Systém odovzdaný na typové schválenie:
9. Technická služba zodpovedná za vykonávanie schvaľovacích skúšok:
10. Dátum, kedy táto služba vydala protokol:
11. Číslo protokolu vydaného touto službou:
12. Schválenie udelené/zamietnuté/rozšírené/odňaté (2)
13. Dôvod(-y) na rozšírenie schválenia:
14. V prípade potreby umiestnenie schvaľovacej značky resp. značiek na hlavných komponentoch:

15. Miesto:
16. Dátum:
17. Podpis:
18. K tejto správe sú priložené tieto dokumenty s uvedeným schvaľovacím číslom:
 zoznam komponentov riadne označených a tvoriacich imobilizér;
 zoznam súborov uložených u správneho orgánu, ktorý udelil typové schválenie, a ktoré sú na požiadanie k dispozícii.

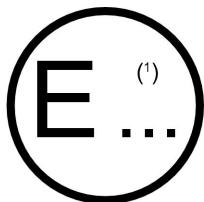
(1) Rozlišovacie číslo štátu, ktorý udelil/rozšíril/zamietol/odňal typové schválenie (pozri schvaľovacie ustanovenia tohto predpisu).

(2) Nehodiace sa prečiarknite.

PRÍLOHA IV

OZNÁMENIE

(Maximálny formát: A4 (210 × 297 mm))



Vydal: názov orgánu:

.....

o: ⁽²⁾

UDELENÍ TYPOVÉHO SCHVÁLENIA
 ROZŠÍRENÍ TYPOVÉHO SCHVÁLENIA
 ZAMIETNUTÍ TYPOVÉHO SCHVÁLENIA
 ODŇATÍ TYPOVÉHO SCHVÁLENIA
 DEFINITÍVNOM ZASTAVENÍ VÝROBY

typu vozidla, pokiaľ ide o jeho imobilizér podľa predpisu č. 97 časti III

Schválenie č.:

Rozšírenie č.:

1. Názov alebo značka vozidla:
2. Typ vozidla:
3. Názov a adresa výrobcu:
4. Názov a adresa prípadného zástupcu výrobcu:
5. Stručný popis:
6. Vozidlo odovzdané na typové schválenie:
7. Technická služba zodpovedná za vykonávanie schvaľovacích skúšok:
8. Dátum, kedy táto služba vydala protokol:
9. Číslo protokolu vydaného touto službou:
10. Schválenie udelené/zamietnuté/rozšírené/odňaté ⁽²⁾
11. Dôvod(-y) na rozšírenie schválenia:
12. Umiestnenie schvaľovacej značky na vozidle:
13. Miesto:
14. Dátum:
15. Podpis:

16. K tejto správe sú priložené tieto dokumenty s uvedeným schvaľovacím číslom:

stručný popis imobilizéra a častí resp. častí vozidla, na ktoré pôsobí;

zoznam súborov uložených u správneho orgánu, ktorý udelil typové schválenie, a ktoré sú na požiadanie k dispozícii.

(¹) Rozlišovacie číslo štátu, ktorý udelil/rozšíril/zamietol/odňal typové schválenie (pozri schvaľovacie ustanovenia tohto predpisu).

(²) Nehodiace sa prečiarknite.

PRÍLOHA V

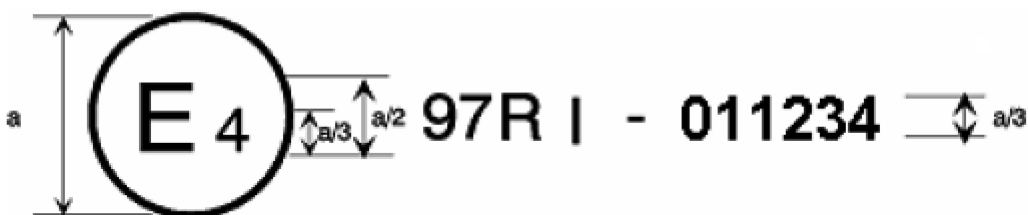
USPORIADANIE SCHVALOVACÍCH ZNAČIEK

Vzor A

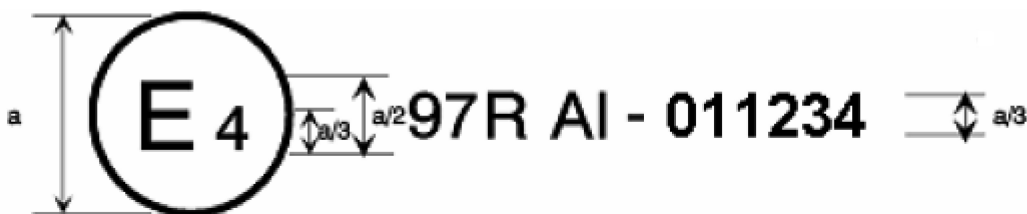
Obrázok 1



Obrázok 2



Obrázok 3



$a = 8 \text{ mm min}$

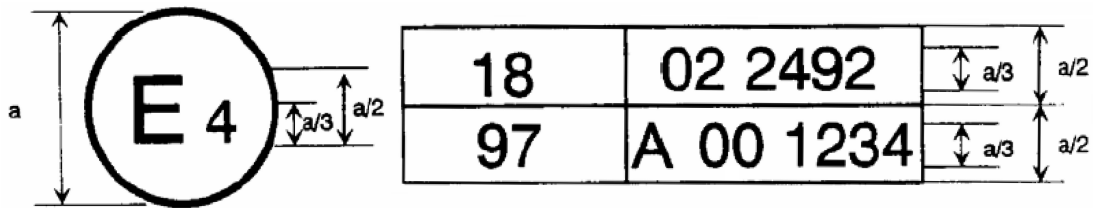
Zobrazená schvaľovacia značka na obrázku 1, pripevnená na vozidle alebo na vozidlovom poplachovom systéme, udáva, že uvedený typ tohto vozidla bol schválený v Holandsku (E4) podľa predpisu č. 97 zmeneného sériou zmien 01 pod schvaľovacím číslom 011234.

Zobrazená schvaľovacia značka na obrázku 2, pripevnená na vozidle alebo imobilizére, udáva, že uvedený typ bol schválený v Holandsku (E4) podľa predpisu č. 97 zmeneného sériou zmien 01 pod schvaľovacím číslom 011234.

Zobrazená schvaľovacia značka na obrázku 3, pripevnená na vozidle alebo na vozidlovom poplachovom systéme alebo na imobilizére, udáva, že uvedený typ bol schválený v Holandsku (E4) podľa predpisu č. 97 zmeneného sériou zmien 01 pod schvaľovacím číslom 011234.

Prvé dve číslice schvaľovacieho čísla udávajú, že schválenie bolo udelené v súlade s požiadavkami predpisu č. 97 zmeneného sériou zmien 01.

Vzor B



$a = 8 \text{ mm min}$

Zobrazená schvaľovacia značka, pripevnená na vozidle, uvádza, že uvedený typ bol, pokiaľ ide o jeho poplachový systém, schválený v Holandsku (E 4) podľa predpisu č. 18 (*) a 97.

Prvé dve čísla schvaľovacích čísiel udávajú, že k dátumom, ku ktorým boli tieto schválenia udelené, predpis č. 18 zahŕňal sériu zmien 02 a predpis č. 97 sériu zmien 01.

(*) Druhé číslo sa uvádza len ako príklad.

PRÍLOHA VI

VZOR OSVEDČENIA O ZHODE

Podpísaný

(priezvisko a meno)

potvrdzujem, že ďalej uvedený vozidlový poplachový systém/imobilizér (*):

Značka:

Typ:

je v úplnej zhode so schváleným typom

V: Dňa:

(miesto schválenia)

(dátum)

Ako je popísané vo formulári oznámenia o schválení č.

Identifikácia hlavného komponentu resp. komponentov:

Komponent: Označenie:

.....

.....

.....

.....

Vydané v: Dňa:

Presná adresa a pečiatka výrobcu:

.....

.....

Podpis: (prosím uveďte funkciu)

(*) Nehodí sa sa prečiarknite.

PRÍLOHA VII

VZOR OSVEDČENIA O INŠTALÁCII

Podpísaný
kvalifikovaný pracovník potvrdzujem, že ďalej uvedený vozidlový poplachový systém som nainštaloval
v súlade s návodom k inštalácii dodaným výrobcom systému.

Popis vozidla

Značka:

Typ:

Výrobné číslo:

Registračné číslo:

Popis vozidlového poplachového systému/imobilizéra (1)

Značka:

Typ:

Schvaľovacie číslo:

Vydané v: Dňa:

Presná adresa a pečiatka montážneho pracoviska:

.....

.....

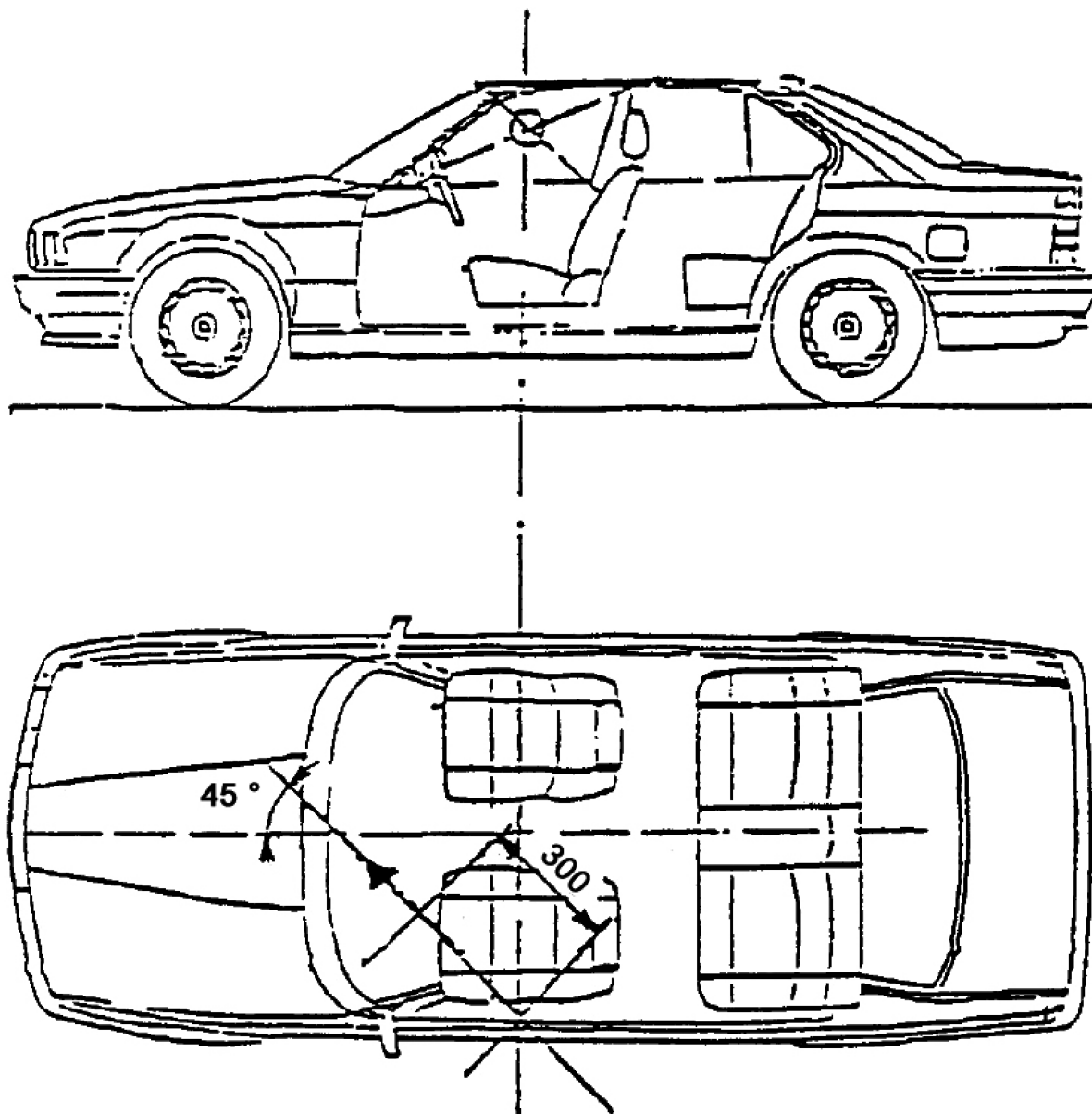
Podpis: (prosím uveďte funkciu)

(1) Nehodí sa sa prečiarknite.

PRÍLOHA VIII

BODY 7.2.11. A 19.

Skúška systémov na ochranu priestoru pre cestujúcich



PRÍLOHA IX

ELEKTROMAGNETICKÁ KOMPATIBILITA

Poznámka: Skúšanie elektromagnetickej kompatibility sa v závislosti na skúšobnom vybavení realizuje podľa bodu 1 alebo 2.

1. METÓDA ISO

Odolnosť proti elektrickému rušeniu z napájacích vodičov

Pre napájacie vodiče a ďalšie príklady vozidlového poplachového systému/poplachového systému/imobilizéra, ktoré môžu byť v prevádzke pripojené k napájacím vodičom, sa použijú skúšobné impulzy typu 1, 2, 3a, 3b, 4 a 5 podľa medzinárodnej normy ISO 7637-1:1990.

Vozidlový poplachový systém/poplachový systém/imobilizér v deaktivovanom stave

Skúšobné impulzy 1 až 5 sa aplikujú v skúšobnej úrovni III. Požadovaný funkčný stav pre všetky aplikované skúšobné impulzy musí byť A.

Vozidlový poplachový systém/poplachový systém/imobilizér v aktivovanom stave

Aplikujú sa skúšobné impulzy 1 až 5. Požadovaný funkčný stav pre všetky aplikované skúšobné impulzy je uvedený v tabuľke 1.

Tabuľka 1

Skúšobná úroveň/funkčný stav (pre napájacie príklady)

Skúšobný impulz č.	Skúšobná úroveň	Funkčný stav
1	III	C
2	III	A
3a	III	C
3b	III	A
4	III	B
4	I	A
5	III	A

Odolnosť voči rušeniu väzbou do signálnych vodičov

Vedenia, ktoré nie sú spojené s napájacími vodičmi (napr. špeciálne signálne vodiče), sa skúšajú podľa medzinárodnej normy ISO/DIS 7637:1993 časť 3. Požadovaný funkčný stav pre všetky aplikované skúšobné impulzy je uvedený v tabuľke 2.

Tabuľka 2

Skúšobná úroveň/funkčný stav (pre signálne vodiče)

Skúšobný impulz č.	Skúšobná úroveň	Funkčný stav
3a	III	C
3b	III	A

Odolnosť voči vyžarovanému vysokofrekvenčnému rušeniu

Skúšanie odolnosti vozidlového poplachového systému/poplachového systému vo vozidle sa môže vykonať podľa ustanovení predpisu č. 10, série zmien 02 a skúšobných metód popísaných v prílohe VI pre vozidlá a v prílohe IX pre samostatné technické jednotky.

Elektrické rušenie elektrostatickými výbojmi

Odolnosť voči tomuto rušeniu sa skúša podľa technickej správy ISO/TR 10605-1993.

Emitované žiarenie

Skúšky sa vykonávajú podľa predpisu č. 10, série zmien 02 a podľa skúšobných metód popísaných v prílohách IV a V pre vozidlá a VII a VIII pre samostatné technické jednotky.

2. METÓDA IEC

Elektromagnetické pole

Vozidlový poplachový systém/poplachový systém sa musí podrobiť základnej skúške. Musí sa podrobiť skúške v elektromagnetickom poli popísanej v publikácii IEC 839-1-3-1998, skúška A-13 vo frekvenčnom rozsahu od 20 do 1 000 MHz a pre úroveň intenzity poľa 30 V/m.

Okrem toho sa vozidlový poplachový systém/poplachový systém musí podrobiť skúškam na rušenie vedením a rušenie väzbou popísaným v medzinárodnej norme ISO 7637, časť 1:1990, 2:1990 a 3:1993, podľa potreby.

Elektrické rušenie elektrostatickými výbojmi

Vozidlový poplachový systém/poplachový systém sa musí podrobiť základnej skúške. Musí sa podrobiť skúške odolnosti voči elektrostatickým výbojom popísanej buď v EN 61000-4-2 alebo ISO/TR 10605-1993, podľa výberu výrobcu.

Emitované žiarenie

Vozidlový poplachový systém/poplachový systém sa musí podrobiť skúškam na rádiové odrušenie podľa skúšok popísaných v predpise č. 10, sérii zmien 02 a podľa skúšobných metód popísaných v prílohách IV a V pre vozidlá a VII a VIII pre samostatné technické jednotky.

PRÍLOHA X

ŠPECIFIKÁCIA SPÍNAČOV OVLÁDANÝCH MECHANICKÝM KLÚČOM

1. Valcová časť vložky spínača nesmie vyčnievať viac ako 1 mm z krytu a vyčnievajúca časť musí byť kuželovitá.
 2. Spojenie medzi valcom vložky a valcovým puzdrom musí byť schopné odolávať ťažnej sile 600 N a krútiacemu momentu 25 Nm.
 3. Vložka spínača musí byť odolná proti odvráteniu.
 4. Profil kľúča musí mať najmenej 1 000 účinných permutácií.
 5. Spínač kľúča nesmie byť uvedený do prevádzky kľúčom, ktorý sa líši od originálneho kľúča len v jednej permutácii.
 6. Otvor pre vonkajší kľúč musí byť zakrytý clonkou alebo inak chránený proti prenikaniu nečistôt a/alebo vody.
-

Právny účinok podľa medzinárodného práva verejného majú iba originálne texty EHK OSN. Status tohto predpisu a dátum nadobudnutia jeho platnosti je potrebné overiť v poslednom znení dokumentu EHK OSN o statuse TRANS/WP.29/343, ktorý je k dispozícii na internetovej stránke: <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html>.

Predpis Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov (EHK OSN) č. 102 – Jednotné ustanovenia o typovom schvaľovaní

I. Tesného spojovacieho zariadenia (CCD)

II. Vozidiel z hľadiska montáže schváleného typu CCD

Deň nadobudnutia platnosti: 13. december 1996

OBSAH

PREDPIS

1. Rozsah pôsobnosti
2. Definície

ČASŤ I

3. Žiadosť o typové schválenie
4. Typové schválenie
5. Špecifikácie
6. Zmena typu CCD a rozšírenie typového schválenia
7. Zhoda výroby
8. Sankcie v prípade nezhody výroby
9. Definitívne zastavenie výroby
10. Názvy a adresy technických služieb zodpovedných za vykonávanie schvaľovacích skúšok a názvy a adresy správnych orgánov

ČASŤ II

11. Žiadosť o typové schválenie
12. Typové schválenie
13. Požiadavky týkajúce sa montáže schváleného CCD
14. Zmeny typu vozidla a rozšírenie typového schválenia
15. Zhoda výroby
16. Sankcie v prípade nezhody výroby
17. Definitívne zastavenie výroby
18. Názvy a adresy technických služieb zodpovedných za vykonávanie schvaľovacích skúšok a názvy a adresy správnych orgánov

PRÍLOHY

- Príloha I — Oznámenie (časť I)
Príloha II — Oznámenie (časť II)
Príloha III — Vzor schvaľovacej značky
Príloha IV — Požiadavky týkajúce sa skúšok a správania (stability)

1. ROZSAH PÔSOBNOSTI
 - 1.1. Tento predpis platí pre vozidlá kategórií N₂, N₃, O₃ a O₄.
2. DEFINÍCIE
 - 2.1. Na účely tohto predpisu:
 - 2.1.1. „tesné spojovacie zariadenie (CCD)“ je zariadenie, ktoré automaticky poskytuje dostatok priestoru medzi karosériami ťažných vozidiel a prípojnými vozidlami, ak je pri uhlovom pohybe medzi nimi potrebná väčšia vzdialenosť. Tento predpis sa nevzťahuje na spojovacie zariadenia, pri ktorých nenastáva žiadne dĺžkové a/alebo uhlové nastavovanie v rámci zariadenia;
 - 2.1.2. „typové schválenie zariadenia“ je schválenie typu CCD, ktoré je v súlade s požiadavkami stanovenými v časti I;
 - 2.1.3. „typové schválenie vozidla“ je typové schválenie vozidla z hľadiska montáže schváleného tesného spojovacieho zariadenia;
 - 2.1.4. „typ vozidla“ znamená vozidlá, ktoré sa nelíšia v takých základných znakoch ako:
 - 2.1.4.1. značka a typ tesného spojovacieho zariadenia;
 - 2.1.4.2. dĺžka a šírka vozidla;
 - 2.1.4.3. hmotnosť vozidla;
 - 2.1.4.4. upevňovacie body tesného spojovacieho zariadenia;
 - 2.1.4.5. popis vozidla (napr. nákladné vozidlo, ťahač, prípojné vozidlo, náves, prípojné vozidlo so stredovou nápravou);
 - 2.1.4.6. mechanizmus riadenia (napr. pomocný mechanizmus riadenia, mechanizmus riadenia prípojného vozidla).
 - 2.1.5. „Typ tesného spojovacieho zariadenia“ znamená zariadenia, ktoré sa nelíšia v takých základných znakoch ako:
 - 2.1.5.1. značka a typ zariadenia;
 - 2.1.5.2. princíp činnosti;
 - 2.1.5.3. spôsob upevnenia na vozidlá;
 - 2.1.5.4. celkové rozmery pri minimálnom a maximálnom natiahnutí;
 - 2.1.5.5. medzné hodnoty prevádzkových uhlov;
 - 2.1.5.6. kinematické parametre v závislosti od uhlov natočenia;
 - 2.1.6. „Automatický spojovací postup“ Spojovací postup je automatický, ak sa pri cúvaní ťažného vozidla k prípojnému vozidlu spojovacie zariadenie úplne a správne spojí, automaticky sa zabezpečí a indikuje náležité zapojenie poistných zariadení bez vonkajšieho zásahu.

ČASŤ I

TYPOVÉ SCHVÁLENIE TESNÉHO SPOJOVACIEHO ZARIADENIA (CCD)

3. ŽIADOSŤ O TYPOVÉ SCHVÁLENIE
 - 3.1. Žiadosť o typové schválenie tesného spojovacieho zariadenia (CCD) predkladá výrobca CCD alebo jeho riadne splnomocnený zástupca.

- 3.2. K žiadosti sa prikladá:
- 3.2.1. podrobný popis, plne rozmerové výkresy CCD v mierke a spôsob montáže, v troch vyhotoveniach. Predložené dokumenty musia k spokojnosti príslušného orgánu preukázať, že CCD bude fungovať spoľahlivo a bezpečne.
- 3.2.2. Vzorkou typu CCD, ktoré má byť typovo schválené;
- 3.2.3. spolu s technickou službou zodpovednou za vykonávanie schvaľovacích skúšok sa vyberie súprava vozidiel, ktorá predstavuje najnepriaznivejšie podmienky, vybavená s CCD, ktoré má byť schválené, pričom sa pri skúškach berie do úvahy zavesenie, maximálna povolená hmotnosť a rozmery, rázvor kolies, počet a poloha náprav a koncové polohy tesného spojovacieho zariadenia. V prípade žiadosti technickej služby sa poskytuje viac ako jedna súprava vozidiel.
- 3.3. Pred udelením typového schválenia príslušný orgán overí, či existujú dostatočné opatrenia na zabezpečenie účinnej kontroly zhody výroby.
4. TYPOVÉ SCHVÁLENIE
- 4.1. Všetky časti, ktoré sú potrebné pri montáži a bezpečnej činnosti tesného spojovacieho zariadenia (napr. časti, na ktoré pôsobia ťažné a/alebo riadiace sily a ktoré sú pripojené na podvozok ťažného vozidla alebo prípojného vozidla a ovládacie systémy) musia byť typovo schválené.
- 4.2. Ak CCD predložené na typové schválenie podľa tohto predpisu spĺňa požiadavky nižšie uvedené bodu 5, udelí sa tomuto typu CCD schválenie.
- 4.3. Každému schválenému typu sa prideliť schvaľovacie číslo. Jeho prvé dve číslice (00 pre predpis v jeho súčasnom znení) označujú sériu posledných závažných technických zmien zahrnutých do predpisu v čase vydania typového schválenia. Tá istá zmluvná strana nesmie prideliť to isté schvaľovacie číslo inému typu CCD.
- 4.4. Správa o udelení schválenia typu CCD alebo o jeho rozšírení prípadne zamietnutí podľa tohto predpisu sa zasiela zmluvným stranám uplatňujúcim tento predpis prostredníctvom formulára, ktorého vzor je uvedený v prílohe I k tomuto predpisu.
- 4.5. Na každom CCD, ktoré je zhodné s typom schváleným podľa tohto predpisu, je na viditeľnom a ľahko prístupnom mieste, špecifikovanom v schvaľovacom formulári, pripojená medzinárodná schvaľovacia značka, ktorá sa skladá z:
- 4.5.1. písmena „E“ v kruhu, za ktorým nasleduje rozlišovacie číslo krajiny, ktorá typové schválenie udelila ⁽¹⁾;
- 4.5.2. čísla tohto predpisu, za ktorým nasleduje písmeno „R“, pomlčka a schvaľovacie číslo vpravo od kružnice predpísanej v bode 4.5.1.

⁽¹⁾ 1 pre Nemecko, 2 pre Francúzsko, 3 pre Taliansko, 4 pre Holandsko, 5 pre Švédsko, 6 pre Belgicko, 7 pre Maďarsko, 8 pre Českú republiku, 9 pre Španielsko, 10 pre Juhosláviu, 11 pre Spojené kráľovstvo, 12 pre Rakúsko, 13 pre Luxembursko, 14 pre Švajčiarsko, 15 (voľné), 16 pre Nórsko, 17 pre Fínsko, 18 pre Dánsko, 19 pre Rumunsko, 20 pre Poľsko, 21 pre Portugalsko, 22 pre Ruskú federáciu, 23 pre Grécko, 24 (voľné), 25 pre Chorvátsko, 26 pre Slovinsko, 27 pre Slovensko, 28 pre Bielorusko, 29 pre Estónsko, 30 – 36 (voľné) a 37 pre Turecko. Nasledujúce čísla sa pridelia ďalším krajinám v chronologickom poradí, v akom ratifikujú dohodu týkajúcu sa uznania schválenia pre výbavu a súčasti motorových vozidiel, alebo v akom pristúpia k tejto dohode, a takto pridelené čísla oznámi generálny tajomník Organizácie Spojených národov zmluvným stranám dohody.

- 4.6. Schvaľovacia značka musí byť zreteľne čitateľná a nezmazateľná.
- 4.7. Príloha III k tomuto predpisu uvádza vzory usporiadania schvaľovacích značiek.
5. ŠPECIFIKÁCIE
- 5.1. Všeobecne
- 5.1.1. CCD musí byť navrhnuté, konštruované a zmontované tak, aby vozidlo, na ktorom je CCD namontované, spĺňalo pri normálnych prevádzkových podmienkach na vozovke požiadavky uvedené v tomto predpise. Samotné spojovacie zariadenia musia spĺňať požiadavky uvedené v predpise č. 55. Do úvahy sa berú aj prídavné sily, ktoré môžu byť spôsobené zmontovaným CCD v prevádzke.
- 5.1.2. Činnosť CCD musí byť automatická. Dokonca aj spätný pohyb spojenej jazdnej súpravy musí byť možný bez akéhokoľvek manuálneho pôsobenia na CCD.
- 5.1.3. ⁽¹⁾ CCD musí byť navrhnuté, konštruované a zmontované hlavne tak, aby bolo odolné voči všetkým otrasom, korózii a vplyvom starnutia, ktorým môže byť vystavené (t.j. vibráciám, vlhkosti, extrémnym teplotám).
- 5.1.4. CCD musí umožňovať vozidlám jazdu v priamom smere na rovnej vozovke bez toho, aby bolo potrebné vyvinúť akékoľvek neobvyklé úsilie na riadenie, či už pri pohybe vpred alebo pri cúvaní.
- 5.1.5. Poruchy systému
- 5.1.5.1. Ak sa počas jazdy vozidla objaví akákoľvek porucha v dodávke prúdu a/alebo v riadiacom systéme CCD, musí sa spojenie predĺžiť a zostať v tejto polohe. Odpojeniu ťažného vozidla od prípojného vozidla sa musí pri všetkých prevádzkových podmienkach zabrániť pomocou mechanických prostriedkov.
- 5.1.5.2. Akúkoľvek poruchu v dodávke prúdu a/alebo v riadiacom systéme CCD musí vodičovi oznámiť akustický a optický signál.
- 5.1.6. Keď sú vozidlá odstavené, nesmie za žiadnych okolností nastať nijaký nekontrolovateľný pohyb CCD, ani keď je vozidlo dlhodobo zaparkované na svahu.
- 5.1.7. Neautomatický pohyb CCD môže byť možný iba v prípade, že ťažné vozidlo stojí. Na riadiacej jednotke musí byť trvalo pripevnený pokyn zatiahnuť parkovaciu brzdú ťažného vozidla.
- 5.1.7.1. Táto činnosť musí byť ovládaná pomocou dvojitej riadiacej jednotky.
- 5.1.7.2. Táto riadiaca jednotka musí byť namontovaná na vonkajšej strane vodičovej kabíny a musí byť umiestnená v takej polohe, aby obsluhu neohrozoval pohyb prípojného vozidla a bolo vidieť nebezpečnú oblasť medzi vozidlami na prvý pohľad.
- 5.1.7.3. Nesmie byť možné uzamknúť riadiacu jednotku v prevádzkovej polohe alebo ju neúmyselne uviesť do činnosti.
- 5.1.7.4. Pohyb prípojného vozidla sa musí vykonávať bez otrasov pri rýchlosti najviac 50 mm/sec.
- 5.1.7.5. Pri uvoľnení riadenia sa musí pohyb okamžite zastaviť.

⁽¹⁾ Kým nebudú dohodnuté jednotné postupy testu, výrobcovia poskytnú technickým službám svoje postupy a výsledky testov.

- 5.1.8. Pohyb ťažného vozidla smerom vpred nesmie vzhľadom na povrch vozovky viesť k spätnému pohybu prípojného vozidla.

Spätný pohyb prípojného vozidla, najviac 30 mm, je povolený iba pri preradení a nábehu.

- 5.1.9. CCD sa musí po relatívnom uhlovom pohybe medzi ťažným vozidlom a prípojným vozidlom podľa prílohy IV vrátiť do svojej najkratšej normálnej prevádzkovej polohy pre priamu jazdu.

- 5.1.10. Činnosť CCD nesmie narušovať dynamickú stabilitu súpravy. Dodržiavanie tejto požiadavky sa prekontroluje pri skúškach opísaných v prílohe IV.

- 5.1.11. CCD musí byť navrhnuté tak, aby umožnilo spojenie alebo odpojenie vozidiel. Všetky spojovacie činnosti musia byť automatické vrátane mechanických ovládačov a častí, na ktoré pôsobia ťažné a/alebo radiace sily. Správne zapojenie zaistovacieho systému musí byť indikované alebo ľahko viditeľné zo strany vozidla pozdĺž spojovacieho zariadenia. V opačnom prípade musí byť diaľková indikácia inštalovaná v kabíne vodiča. Manuálne zapájanie radiaciach a elektrických vodičov je povolené za predpokladu, že prípojky sú ľahko prístupné zo stojacej polohy a jazdnú súpravu je možné ľahko bezpečne riadiť bez toho, aby boli tieto vodiče zapojené.

- 5.1.12. Keď je CCD zapojené, musí umožniť prinajmenej nasledujúci uhlový pohyb:

	Kompletne prípojné vozidlo	Prípojné vozidlo so stredovou nápravou	Náves
horizontálny	± 60°	± 90°	± 90°
vertikálny	± 20°	± 15°	± 12°
axiálny (osový):	± 15°	± 15°	—

- 5.1.13. Pri hydraulických alebo pneumatických CCD musí optický signál informovať o tom, že CCD je tesne pred dosiahnutím svojho maximálneho predĺženia. Tento signál môže byť rovnaký ako optický signál spomenutý v bode 5.1.5.2.

- 5.1.14. CCD musí byť navrhnuté tak, aby nedošlo k žiadnemu neúmyselnému pohybu alebo nesprávnej činnosti CCD v prípade, že uhol medzi ťažným vozidlom a prípojným vozidlom je pri spájaní iný ako pri odpájaní.

- 5.1.15. Štítok, na ktorom je uvedená maximálna hmotnosť ťažného vozidla a prípojného vozidla, všetky mazacie body a frekvencia mazania, musí byť pripevnený tak, aby bol jasne viditeľný, aj keď je prípojné vozidlo zapojené.

- 5.2. Skúšky

Skúšky, ktorými musí prejsť CCD, aby bolo typovo schválené, sú opísané v prílohe IV k tomuto predpisu.

6. ZMENA TYPU CCD A ROZŠÍRENIE TYPOVÉHO SCHVÁLENIA

- 6.1. Každá zmena typu CCD sa oznamuje správnomu orgánu, ktorý schválil typ CCD. Tento orgán môže potom byť:

- 6.1.1. konštatovať, že vykonané zmeny nemajú výrazný nepriaznivý vplyv a že zariadenie ešte stále spĺňa požiadavky; alebo

- 6.1.2. požadovať ďalší skúšobný protokol od technickej služby zodpovednej za vykonávanie skúšok.
- 6.2. Potvrdenie alebo zamietnutie typového schválenia so špecifikovaním zmeny sa oznamuje zmluvným stranám uplatňujúcim tento predpis postupom špecifikovaným v bode 4.3.
- 6.3. Príslušný orgán, ktorý vydal rozšírenie typového schválenia, prideluje sériové číslo každému takému rozšíreniu a informuje o tom ostatné strany dohody z roku 1958 uplatňujúce tento predpis prostredníctvom formulára oznámenia, ktorého vzor je uvedený v prílohe I k tomuto predpisu.
7. ZHODA VÝROBY
- 7.1. Každé CCD schválené podľa tohto predpisu musí byť vyrábané tak, aby zodpovedalo schválenému typu tým, že spĺňa požiadavky uvedené v bode 5.
- 7.2. S cieľom overiť či sú splnené požiadavky uvedené v bode 7.1. sa vykonávajú zodpovedajúce kontroly výroby.
- 7.3. Držiteľ typového schválenia je povinný najmä:
- 7.3.1. zabezpečiť existenciu postupov na účinnú kontrolu kvality výrobkov;
- 7.3.2. mať prístup ku kontrolnému vybaveniu, ktoré je potrebné na kontrolu zhody každého schváleného typu;
- 7.3.3. zabezpečiť, aby boli zaznamenané údaje o výsledkoch skúšok a aby boli súvisiace dokumenty k dispozícii na obdobie, ktoré sa určí dohodou so správnym orgánom;
- 7.3.4. analyzovať výsledky každého typu skúšky s cieľom overiť a zabezpečiť stabilita parametrov výrobku s prihliadnutím na odchýlky v priemyselnej výrobe;
- 7.3.5. zabezpečiť, aby sa pre každý typ výrobku vykonával dostatočný počet kontrol a skúšok v súlade s postupmi schválenými príslušným orgánom;
- 7.3.6. zabezpečiť, aby po každom odbere vzoriek alebo častí, ktoré preukážu nezhodu s daným typom v príslušnej skúške, nasledoval ďalší odber a ďalšia skúška. Na obnovenie zhody príslušnej výroby je potrebné urobiť všetky potrebné kroky.
- 7.4. Príslušný orgán, ktorý udelil schválenie, môže kedykoľvek overiť zhodu kontrolných metód, ktoré sa používajú v každom výrobnom závode.
- 7.4.1. Pri každej kontrole sa prítomnému inšpektorovi predkladajú knihy skúšok a záznamy o kontrole výroby.
- 7.4.2. Inšpektor môže náhodne odobrať vzorky, ktoré sa preskúšajú v laboratóriu výrobcu. Minimálny počet vzoriek sa môže určiť na základe výsledkov vlastných kontrol výrobcu.
- 7.4.3. Ak sa úroveň kvality javí ako neuspokojivá alebo v prípade, keď sa zdá, že je potrebné overiť platnosť skúšok vykonaných podľa bodu 7.4.2., inšpektor vyberie vzorky, ktoré sa odošlú technickej službe, ktorá vykonala schvaľovacie skúšky.
- 7.4.4. Príslušný orgán môže vykonať ktorúkoľvek skúšku predpísanú v tomto predpise.
- 7.4.5. Normálna frekvencia inšpekcií schválených príslušným orgánom je raz za dva roky. V prípade, keď sú zaznamenané negatívne výsledky počas jednej z týchto inšpekcií, príslušný orgán zabezpečí, aby sa čo najrýchlejšie vykonali všetky potrebné kroky na obnovenie zhody výroby.

8. SANKCIE V PRÍPADE NEZHODY VÝROBY
- 8.1. Schválenie udelené typu CCD podľa tohto predpisu môže byť odňaté v prípade, že nie sú splnené požiadavky stanovené v bode 5.
- 8.2. Ak zmluvná strana dohody z roku 1958 uplatňujúca tento predpis odníme typové schválenie, ktoré predtým udelila, bezodkladne o tom informuje ostatné strany dohody uplatňujúce tento predpis prostredníctvom formulára oznámenia, ktorého vzor je uvedený v prílohe I k tomuto predpisu.
9. DEFINITÍVNE ZASTAVENIE VÝROBY
- 9.1. Ak držiteľ schválenia úplne zastaví výrobu daného typu CCD schváleného v súlade s týmto predpisom, bezodkladne o tom informuje orgán, ktorý udelil schválenie. Tento orgán obratom informuje ostatné strany dohody z roku 1958 uplatňujúce tento predpis prostredníctvom formulára oznámenia, ktorého vzor je uvedený v prílohe I k tomuto predpisu.
10. NÁZVY A ADRESY TECHNICKÝCH SLUŽIEB ZODPOVEDNÝCH ZA VYKONÁVANIE SCHVALOVACÍCH SKÚŠOK A NÁZVY A ADRESY SPRÁVNÝCH ORGÁNOV
- 10.1. Zmluvné strany dohody z roku 1958, ktoré uplatňujú tento predpis, oznamujú sekretariátu Organizácie Spojených národov názvy a adresy technických služieb zodpovedných za vykonávanie schvalovacích skúšok a názvy a adresy správnych orgánov, ktoré udeľujú schválenie a ktorým sa majú zasielať formuláre osvedčujúce schválenie, rozšírenie, zamietnutie alebo odňatie schválenia alebo oznámenia o definitívnom zastavení výroby vydané v iných krajinách.

ČASŤ II

TYPOVÉ SCHVÁLENIE VOZIDIEL, POKIAĽ IDE O MONTÁŽ SCHVÁLENÉHO TYPU CCD

11. ŽIADOSŤ O TYPOVÉ SCHVÁLENIE
- 11.1. Žiadosť o typové schválenie vozidla, pokiaľ ide o montáž CCD schváleného typu, predkladá výrobca vozidla alebo jeho riadne splnomocnený zástupca.
- 11.2. K žiadosti sa prikladajú nižšie uvedené dokumenty v troch vyhotoveniach a tieto údaje:
- 11.3. podrobný popis typu vozidla a súčastí vozidla pripojených k CCD vrátane rozmerového výkresu upevňovacích bodov a údajov a dokumentov uvedených v prílohe II.
- 11.4. Na žiadosť príslušného orgánu musí byť tiež dodaný schvaľovací formulár (t.j. formulár uvedený v prílohe I k tomuto predpisu) pre každý typ CCD.
- 11.5. Technickej službe zodpovednej za vykonanie schvaľovacej skúšky sa predkladá vozidlo, vybavené CCD, zodpovedajúce typu vozidla, ktoré má byť typovo schválené.
- 11.5.1. Vozidlo, ktoré nemá všetky komponenty primerané typu, môže byť prijaté na skúšku za predpokladu, že žiadateľ môže príslušnému orgánu uspokojivo preukázať, že pokiaľ ide o požiadavky tohto predpisu, neprítomnosť chýbajúcich komponentov nemá žiadny vplyv na výsledky kontrol.

- 11.6. Pred udelením typového schválenia príslušný orgán overuje, či existujú dostatočné opatrenia na zabezpečenie účinných kontrol zhody výroby.
- 11.7. V prípade spojovacích operácií, ktoré sa odlišujú od bežných operácií, musia byť k dispozícii špeciálne návody na obsluhu, pričom musia obsahovať najmä informácie týkajúce sa spájania a odspájania rozdielnymi spôsobmi (napr. pri uhlových polohách). Každé vozidlo musí byť vybavené takým špeciálnym návodom na obsluhu.
12. TYPOVÉ SCHVÁLENIE
- 12.1. Ak je vozidlo, odovzdané na typové schválenie podľa tohto predpisu, vybavené schváleným CCD a spĺňa požiadavky bodu 13, udelí sa tomuto typu vozidla typové schválenie.
- 12.2. Každému schválenému typu sa prideliť schvaľovacie číslo. Jeho prvé dve číslice (00 pre predpis v jeho súčasnom znení) musia označovať sériu posledných závažných technických zmien, zahrnutých do predpisu v čase vydania typového schválenia. Tá istá zmluvná strana nemôže prideliť to isté číslo inému typu vozidla.
- 12.3. Správa o udelení schválenia typu CCD alebo o jeho rozšírení prípadne zamietnutí podľa tohto predpisu sa zasiela zmluvným stranám uplatňujúcim tento predpis prostredníctvom formulára, ktorého vzor je uvedený v prílohe 2 k tomuto predpisu.
- 12.4. Na každom vozidle, ktoré je zhodné s typom schváleným podľa tohto predpisu, je na viditeľnom a ľahko prístupnom mieste, špecifikovanom v schvaľovacom formulári, pripevnená medzinárodná schvaľovacia značka, ktorá sa skladá:
- 12.4.1. z písmena „E“ v kruhu, za ktorým nasleduje rozlišovacie číslo krajiny, ktorá udelila schválenie ⁽¹⁾;
- 12.4.2. z čísla tohto predpisu, za ktorým nasleduje písmeno „R“, pomlčka a schvaľovacie číslo vpravo od kružnice predpísanej v bode 12.4.1.
- 12.5. Ak sa vozidlo zhoduje s typom vozidla schváleným podľa jedného alebo viacerých predpisov pripojených k dohode v krajine, ktorá udelila schválenie podľa tohto predpisu, symbol predpísaný v bode 12.4.1. nie je potrebné opakovať; v tomto prípade sa čísla predpisov, schvaľovacie čísla a dodatkové symboly všetkých predpisov podľa ktorých bolo udelené schválenie v krajine, ktorá udelila schválenie podľa tohto predpisu, umiestnia vo zvislých stĺpcoch vpravo od symbolu predpísaného v bode 12.4.1.
- 12.6. Schvaľovacia značka musí byť zreteľne čitateľná a nezmazateľná.
- 12.7. Schvaľovacia značka musí byť umiestnená vedľa štítku s údajmi o vozidle, ktorý pripevňuje výrobca alebo priamo na ňom.
- 12.8. Príloha III k tomuto predpisu uvádza vzory usporiadania schvaľovacích značiek.
13. POŽIADAVKY TÝKAJÚCE SA MONTÁŽE SCHVÁLENÉHO CCD
- 13.1. V prípade montáže CCD na vozidlo, požiadavky uvedené v časti I, v bode 5.1., s výnimkou bodu 5.1.12., musia byť splnené, napriek akýmkoľvek vplyvom, ktoré môžu byť spôsobené prevádzkou vozidla.

⁽¹⁾ 1 pre Nemecko, 2 pre Francúzsko, 3 pre Taliansko, 4 pre Holandsko, 5 pre Švédsko, 6 pre Belgicko, 7 pre Maďarsko, 8 pre Českú republiku, 9 pre Španielsko, 10 pre Juhosláviu, 11 pre Spojené kráľovstvo, 12 pre Rakúsko, 13 pre Luxembursko, 14 pre Švajčiarsko, 15 (voľné), 16 pre Nórsko, 17 pre Fínsko, 18 pre Dánsko, 19 pre Rumunsko, 20 pre Poľsko, 21 pre Portugalsko, 22 pre Ruskú federáciu, 23 pre Grécko, 24 (voľné), 25 pre Chorvátsko, 26 pre Slovinsko, 27 pre Slovensko, 28 pre Bielorusko, 29 pre Estónsko, 30 – 36 (voľné) a 37 pre Turecko. Nasledujúce čísla sa pridelia ďalším krajinám v chronologickom poradí, v akom ratifikujú dohodu týkajúcu sa uznania schválenia pre výstavbu a súčasti motorových vozidiel, alebo v akom pristúpia k tejto dohode, a takto pridelené čísla oznámi generálny tajomník Organizácie Spojených národov zmluvným stranám dohody.

- 13.2. Používanie CCD nesmie brániť pohybu vozidiel, na ktoré je CCD namontované. Táto požiadavka sa považuje za splnenú, ak sú splnené skúšobné požiadavky opísané v prílohe IV.
- 13.3. Výstražný signál uvedený v časti I, v bodoch 5.1.5.2. a 5.1.13.
- 13.3.1. Akustické zariadenie musí byť umiestnené v kabíne vodiča a vodič ho musí jasne počuť za všetkých okolností, keď je vozidlo v normálnej prevádzke.
- 13.3.2. Optický signál musí byť červenej farby, umiestnený na prístrojovom paneli v priamom zornom poli vodiča a musí byť jasne viditeľný i pri dennom svetle.
- 13.4. Spájanie a odpájanie musí byť možné aj pri uhloch spájania do 50° horizontálne vpravo aj vľavo, do 10° vertikálne hore aj dole pre kompletne prípojné vozidlá, do 6° vertikálne hore aj dole pre prípojné vozidlá so stredovou nápravou a do 7°, keď sú stočené axiálne v oboch smeroch, t.j. musí byť možné zapojiť prípojné vozidlo až do uvedených uhlových polôh medzi ťažným vozidlom a ťažným ojom prípojného vozidla bez nutnosti zásahu ďalšej osoby.
- Počas automatického spájania je pred uskutočnením konečného spojenia povolená prechodná poloha. Prechodná poloha musí umožniť bezpečné manévrovanie s jazdnou súpravou. Pokiaľ je konečné spojenie vykonané ručne, vzdialenosť medzi vozidlami musí byť najmenej 500 mm.
- 13.5. Musí byť možné, aby pred spojovacím procesom mohla jedna osoba v stojacej polohe a bez použitia nástrojov zmeniť polohu spojovacieho zariadenia. Táto požiadavka platí aj pre zapájanie a odpájanie brzdových a elektrických vedení.
- 13.6. Všeobecné požiadavky
- Aby sa umožnilo automatické spájanie, oko ťažnej tyče musí byť nastaviteľné vertikálne vzhľadom na výšku stredu spojovacieho zariadenia pri všetkých bežných dopravných a pracovných podmienkach.
14. ZMENA TYPU VOZIDLA A ROZŠÍRENIE TYPOVÉHO SCHVÁLENIA
- 14.1. Každá zmena typu vozidla definovaného v bode 2.1.4. sa oznamuje správnomu orgánu, ktorý schválil typ vozidla. Tento orgán môže potom buď:
- 14.1.1. konštatovať, že vykonané zmeny nemajú výrazný nepriaznivý vplyv a že vozidlo v každom prípade ešte stále spĺňa požiadavky; alebo
- 14.1.2. požadovať ďalší skúšobný protokol od technickej služby.
- 14.2. Potvrdenie alebo zamietnutie typového schválenia so špecifikovaním zmeny sa oznamuje zmluvným stranám uplatňujúcim tento predpis postupom špecifikovaným v bode 12.3.
- 14.3. Príslušný orgán, ktorý vydal rozšírenie typového schválenia, prideluje sériové číslo každému takému rozšíreniu a informuje o tom ostatné strany dohody z roku 1958 uplatňujúce tento predpis prostredníctvom formulára oznámenia, ktorého vzor je uvedený v prílohe II k tomuto predpisu.
15. ZHODA VÝROBY
- 15.1. Každé vozidlo schválené podľa tohto predpisu, musí byť vyrábané tak, aby zodpovedalo schválenému typu tým, že spĺňa požiadavky uvedené v bode 13.
- 15.2. S cieľom overiť či sú splnené požiadavky uvedené v bode 15.1. sa vykonávajú zodpovedajúce kontroly výroby

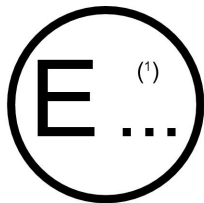
- 15.3. Držiteľ typového schválenia je povinný najmä:
- 15.3.1. zabezpečiť existenciu postupov na účinnú kontrolu kvality vozidiel z hľadiska všetkých znakov týkajúcich sa plnenia požiadaviek stanovených v bode 13;
- 15.3.2. mať prístup ku kontrolnému vybaveniu, ktoré je potrebné na kontrolu zhody každého schváleného typu;
- 15.3.3. zabezpečiť, aby boli zaznamenané údaje o výsledkoch skúšok a aby boli súvisiace dokumenty k dispozícii na obdobie, ktoré sa určí dohodou so správnym orgánom;
- 15.3.4. analyzovať výsledky každého typu skúšky s cieľom overiť a zabezpečiť stabilitu parametrov výrobku s prihliadnutím na odchýlky v priemyselnej výrobe;
- 15.3.5. zabezpečiť, aby sa pre každý typ výrobku vykonával dostatočný počet kontrol a skúšok v súlade s postupmi schválenými príslušným orgánom;
- 15.3.6. zabezpečiť, aby po každom odbere vzoriek alebo častí, ktoré preukážu nezhodu s daným typom v príslušnej skúške, nasledoval ďalší odber a ďalšia skúška. Na obnovenie zhody príslušnej výroby je potrebné urobiť všetky potrebné kroky.
- 15.4. Príslušný orgán, ktorý udelil schválenie, môže kedykoľvek overiť zhodu kontrolných metód, ktoré sa používajú v každom výrobnom závode.
- 15.4.1. Pri každej kontrole sa prítomnému inšpektorovi predkladajú knihy skúšok a záznamy z kontrol výroby.
- 15.4.2. Inšpektor môže náhodne odobrať vzorky, ktoré sa preskúšajú v laboratóriu výrobcu. Minimálny počet vzoriek sa môže určiť na základe výsledkov vlastných kontrol výrobcu.
- 15.4.3. Ak sa úroveň kvality javí ako neuspokojivá alebo v prípade, keď sa zdá, že je potrebné overiť platnosť skúšok vykonaných podľa uvedeného bodu 15.4.2., inšpektor vyberie vzorky, ktoré sa odošlú technickej službe, ktorá vykonala schvaľovacie skúšky.
- 15.4.4. Príslušný orgán môže vykonať ktorúkoľvek skúšku predpísanú v tomto predpise.
- 15.4.5. Normálna frekvencia inšpekcií schválených príslušným orgánom je raz za dva roky. V prípade, keď sú zaznamenané negatívne výsledky počas jednej z týchto inšpekcií, príslušný orgán zabezpečí, aby sa čo najrýchlejšie vykonali všetky potrebné kroky na obnovenie zhody výroby.
16. SANKCIE V PRÍPADE NEZHODY VÝROBY
- 16.1. Schválenie udelené typu vozidla podľa tohto predpisu môže byť odňaté v prípade, že nie sú splnené požiadavky stanovené v bode 13.
- 16.2. Ak zmluvná strana dohody uplatňujúca tento predpis odníme schválenie, ktoré predtým udelila, bezodkladne o tom informuje ostatné strany dohody uplatňujúce tento predpis prostredníctvom formulára oznámenia, ktorého vzor je uvedený v prílohe II k tomuto predpisu.
17. DEFINITÍVNE ZASTAVENIE VÝROBY
- 17.1. Ak držiteľ schválenia úplne zastaví výrobu daného typu vozidla schváleného v súlade s týmto predpisom, bezodkladne o tom informuje orgán, ktorý udelil schválenie. Tento orgán obratom informuje ostatné strany dohody z roku 1958 uplatňujúce tento predpis prostredníctvom formulára oznámenia, ktorého vzor je uvedený v prílohe II k tomuto predpisu.

-
18. NÁZVY A ADRESY TECHNICKÝCH SLUŽIEB ZODPOVEDNÝCH ZA VYKONÁVANIE SCHVAĽOVACÍCH SKÚŠOK A NÁZVY A ADRESY SPRÁVNÝCH ORGÁNOV
- 18.1. Zmluvné strany dohody z roku 1958, ktoré uplatňujú tento predpis, oznamujú sekretariátu Organizácie Spojených národov názvy a adresy technických služieb zodpovedných za vykonávanie schvaľovacích testov a názvy a adresy správnych orgánov, ktoré udeľujú schválenie a ktorým sa majú zasielať formuláre osvedčujúce schválenie, rozšírenie, zamietnutie alebo odňatie schválenia alebo oznámenia o definitívnom zastavení výroby vydané v iných krajinách.
-

PRÍLOHA I

OZNÁMENIE

(Maximálny formát: A4 (210 × 297 mm))



Vydal: názov orgánu:

.....

o: ⁽²⁾

UDELENÍ TYPOVÉHO SCHVÁLENIA
 ROZŠÍRENÍ TYPOVÉHO SCHVÁLENIA
 ZAMIETNUTÍ TYPOVÉHO SCHVÁLENIA
 ODŇATÍ TYPOVÉHO SCHVÁLENIA
 DEFINITÍVNOM ZASTAVENÍ VÝROBY

pokiaľ ide o CCD podľa predpisu č. 102, časť I

Schválenie č.:

Rozšírenie č.:

1. Názov alebo značka CCD:
2. Typ CCD:
3. Názov a adresa výrobcu:
4. Názov a adresa prípadného zástupcu výrobcu:
5. Stručný popis CCD:
6. Typ:
- 6.1. Vozidlo, na ktorom bolo CCD skúšané:
- 6.2. Stručný popis vrátane informácií podľa bodu 3.2.3.:
7. Minimálna vzdialenosť medzi motorovým vozidlom a ťahaným vozidlom:
8. Maximálne predĺženie zariadenia:
9. Obmedzenia pri používaní týkajúce sa vozidiel, ktoré môžu byť použité ⁽²⁾: (napr. nákladné vozidlo, ťahač, prípojné vozidlo, náves, prípojné vozidlo so stredovou nápravou).
 Maximálna povolená hmotnosť prípojného vozidla:
 Maximálna povolená hmotnosť ťahača:
10. CCD predložené na schválenie dňa:
11. Technická služba zodpovedná za vykonávanie schvaľovacích skúšok:
12. Dátum vydania skúšobného protokolu touto službou:
13. Číslo skúšobného protokolu vydaného touto službou:
14. Schválenie CCD udelené/zamietnuté/rozšírené/odňaté ⁽²⁾
15. Umiestnenie schvaľovacej značky na CCD:
16. Miesto:
17. Dátum:
18. Podpis:
19. K tomuto oznámeniu je pripojený zoznam dokumentov uložených u správneho orgánu, ktorý udelil typové schválenie, a ktoré sú na požiadanie k dispozícii.

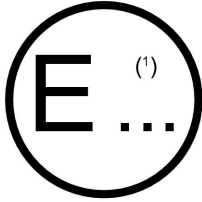
(1) Rozlišovacie číslo štátu, ktorý udelil/rozšíril/zamietol/odňal typové schválenie (pozri schvaľovacie ustanovenia v tomto predpise).

(2) Nehodiace sa prečiarknite.

PRÍLOHA II

OZNÁMENIE

(Maximálny formát: A4 (210 × 297 mm))



Vydal: názov orgánu:

.....

o: ⁽²⁾

UDELENÍ TYPOVÉHO SCHVÁLENIA
 ROZŠÍRENÍ TYPOVÉHO SCHVÁLENIA
 ZAMIETNUTÍ TYPOVÉHO SCHVÁLENIA
 ODŇATÍ TYPOVÉHO SCHVÁLENIA
 DEFINITÍVNOM ZASTAVENÍ VÝROBY

typu vozidla, pokiaľ ide o montáž schváleného CCD podľa časti II predpisu č. 102

Schválenie č.:

Rozšírenie č.:

1. Názov alebo značka vozidla:
2. Typ vozidla:
3. Názov a adresa výrobcu:
4. Názov a adresa prípadného zástupcu výrobcu:
5. Kategória vozidla N₂, N₃, O₃, O₄ ⁽²⁾:
6. Stručný popis typu vozidla z hľadiska CCD (napr. nákladné vozidlo, ťahač, prípojné vozidlo, náves, prípojné vozidlo so stredovou nápravou):
- Maximálna povolená hmotnosť prípojného vozidla:
- Maximálna povolená hmotnosť ťahača:
7. Názov alebo značka CCD a jeho schvaľovacie číslo resp. čísla:
8. Minimálna vzdialenosť medzi ťažným vozidlom a ťahaným vozidlom:
9. Maximálna dĺžka vozidiel s CCD v prevádzkovom stave:
10. Obmedzenie pre vozidlá, ktoré môžu byť zapojené za uvedený typ vozidla:
11. Vozidlo predložené na typové schvaľovanie dňa:
12. Technická služba zodpovedná za vykonávanie schvaľovacích skúšok:
13. Dátum vydania skúšobného protokolu touto službou:
14. Počet skúšobných protokolov vydaných touto službou:
15. Typové schválenie udelené/zamietnuté/rozšírené/odňaté ⁽²⁾
16. Umiestnenie schvaľovacej značky na vozidle:
17. Miesto:
18. Dátum:
19. Podpis:
20. K tomuto oznámeniu je pripojený zoznam dokumentov uložených u správneho orgánu, ktorý udelil typové schválenie, a ktoré sú na požiadanie k dispozícii.

⁽¹⁾ Rozlišovacie číslo štátu, ktorý udelil/rozšíril/zamietol/odňal typové schválenie (pozri schvaľovacie ustanovenia v tomto predpise).

⁽²⁾ Nehodiace sa prečiarknite.

PRÍLOHA III

VZOR SCHVAĽOVACEJ ZNAČKY



a = 8 mm min

Zobrazená schvaľovacia značka, pripevnená na CCD uvádza, že uvedený typ CCD bol schválený v Holandsku (E4) podľa predpisu č. 102 pod schvaľovacím číslom 002439. Prvé dve číslice schvaľovacieho čísla udávajú, že schválenie bolo udelené podľa požiadaviek predpisu č. 102 v jeho pôvodnom znení.

PRÍLOHA IV

POŽIADAVKY TÝKAJÚCE SA SKÚŠOK A SPRÁVANIA (STABILITY) ⁽¹⁾

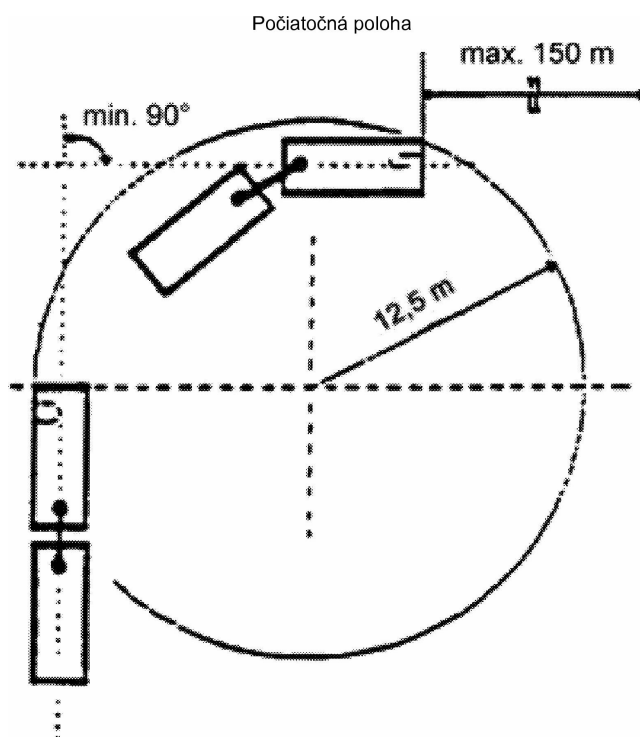
(pozri bod 5.1.10.)

1. OBNOVENIE VZDIALENOSTI CCD

- 1.1. Súprava ťažného vozidla a prípojného vozidla je riadená z priameho smeru vpred po oblúku s vonkajším polomerom 12,5 metra a zastaví sa, keď ťažné vozidlo zatočilo pod uhlom 90° (uhol vychýlenia). Jazdná súprava potom čo najrýchlejšie zrýchli na rýchlosť 30 ± 2 km/h a túto rýchlosť udržiava až do ukončenia skúšky. Úplné zatiahnutie CCD sa musí vykonať v priebehu 150 m od počiatkovej polohy zrýchlenia (pozri obr. 1).

Táto skúška sa vykonáva v oboch smeroch (vpravo i vľavo).

Obrázok 1



Poznámka: Splnenie týchto požiadaviek nezaručuje, že celková dĺžka súpravy vozidiel je pri všetkých jazdných podmienkach v súlade so zákonom.

- 1.2. Technická služba musí overiť, že k čiastočnému zatahovaniu CCD dochádza v priebehu celého pohybu ťažného vozidla smerom vpred.

2. STABILITA JAZDNEJ SÚPRAVY

Z dôvodu udelenia schválení podľa častí I a II sa dodržiavanie stability meria počas cestných skúšok vykonávaných v týchto podmienkach:

⁽¹⁾ Na účely schválení podľa časti II môže technická služba vziať do úvahy skúšky vykonané na účely schválenia podľa časti I.

- 2.1. SKÚŠOBNÉ PODMIENKY
- 2.1.1. Podmienky zaťaženia
- 2.1.1.1. Vozidlo musí byť naložené, pričom rozloženie hmotnosti medzi nápravy zodpovedá hodnote udanej výrobcom vozidla; v prípade, že existuje niekoľko možností zaťaženia náprav, rozloženie maximálnej hmotnosti medzi nápravy musí byť také, aby hmotnosť pripadajúca na každú nápravu bola úmerná maximálnej povolenej hmotnosti na každú nápravu.
- 2.1.1.2. Výška ťažiska vozidla musí byť najmenej 1,7 metra.
- Skutočné podmienky zaťaženia sú uvedené v skúšobnom protokole. Pri vozidlách, ktoré majú byť používané pri nižšej výške ťažiska ako 1,7 metra, sa podľa uváženia schvalovacieho orgánu môže skúška vykonať pri nižšej výške ťažiska.
- V tomto prípade sa maximálna výška ťažiska musí uviesť na informačnom štítku, ktorý sa vyžaduje podľa bodu 5.1.1.5.
- 2.1.2. Skúška musí byť vykonaná pri rýchlostiach predpísaných pre každý typ skúšky.
- Ak je maximálna konštrukčná rýchlosť vozidla nižšia ako rýchlosť predpísaná pre skúšku, skúška sa musí vykonať pri maximálnej rýchlosti vozidla.
- 2.1.3. Vozovka musí byť rovná a musí mať povrch s dobrou adhéziou;
- 2.1.4. skúšky sa musia vykonať len vtedy, keď výsledky nemôžu byť ovplyvnené vetrom;
- 2.1.5. Na začiatku skúšok musia byť pneumatiky studené a nahustené na tlak stanovený výrobcom vozidla alebo pneumatík pre zaťaženie skutočne prenášané kolesami stojaceho vozidla; podľa možností sa majú použiť nové pneumatiky.
- 2.1.6. Predpísané správanie (stabilita) sa musí dosiahnuť bez samozosilňujúcich reakcií, bez odchýlky vozidiel z ich smeru a bez neobvyklých vibrácií v riadení a v spojovacom systéme.
- 2.2. SKÚŠKA STABILITY V PRIAMOM SMERE
- 2.2.1. Vozidlá musia byť skúšané pri rýchlosti $85^{+5/-0}$ km/h a udržať sa v priamom smere. Počas skúšky musí byť možné jazdiť po priamom úseku vozovky bez toho, aby vodič musel neobvykle korigovať riadenie.
- 2.2.2. (!) Pri skúške núdzového brzdenia pri jazde v priamom smere z rýchlosti 60 km/h do zastavenia pri strednom plnom brzdnom spomalení najmenej 4 m/s^2 sa nesmie súprava vozidiel odkloniť z 3,5 m širokého jazdného pruhu.
- 2.2.3. Pri zrýchlení najmenej 2 m/s^2 zo stojacej polohy pri jazde vpred nesmie medzi vozidlami vzniknúť žiadny pohyb, ktorý by mohol spôsobiť vodičovi ťažkosti pri ovládaní jazdnej súpravy. (Ak jazdná súprava nemôže dosiahnuť zrýchlenie, ktoré je pre túto skúšku predpísané, skúška sa vykoná s maximálnym zrýchlením, ktoré je možné dosiahnuť).
- 2.2.4. Počas uvedených skúšok nesmie nastať žiadna trvalá deformácia.
- 2.3. ZMENA JAZDNÉHO PRUHU
- 2.3.1. Simulovaný predbiehací manéver, definovaný v dodatku, ktorý sa vykonáva pri postupnom zvyšovaní rýchlosti až na 80 km/h, nemôže spôsobiť vodičovi žiadne ťažkosti pri ovládaní jazdnej súpravy.
- 2.3.2. Pri rýchlosti 20 km/h striedavým jazením z jednej strany dráhy na druhú, keď vodič najmenej 3-krát čo najrýchlejšie a čo do najkrajnejšej možnej polohy otočí volantom, nemôže nastať žiadny kontakt medzi vozidlami alebo dôjsť k poškodeniu CCD (dráha má šírku 10 metrov).

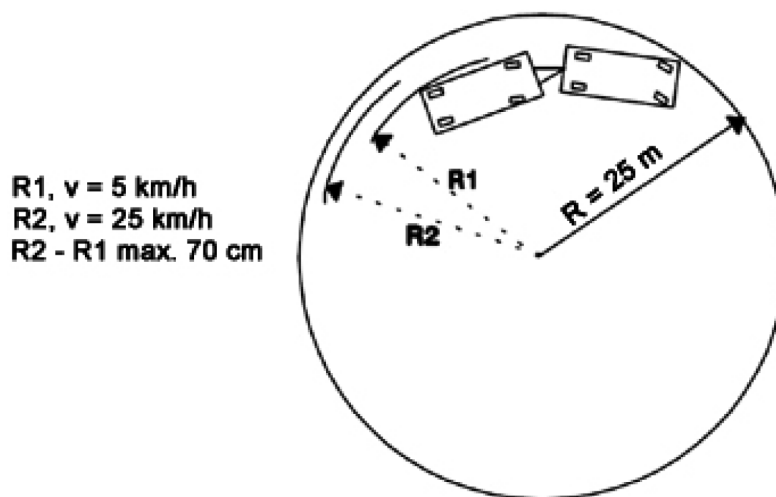
(!) Technická služba berie do úvahy typické nastavenie jazdnej súpravy.

3. KRUHOVÝ POHYB

- 3.1. Jazdná súprava musí byť riadená zo stojacej polohy smerom vpred po kružnici s polomerom 25 m rýchlosťou 20 km/h pri zrýchlení $2 \pm 10 \% \text{ m/s}^2$. Prítom nesmie medzi vozidlami nastať taký pohyb, ktorý by mohol vodičovi spôsobiť ťažkosti pri ovládaní jazdnej súpravy.
- 3.2. Keď ťažné vozidlo a prípojné vozidlo dosiahnu ustálený pohyb, zatočí tak, že predný okraj ťažného vozidla opíše kružnicu s polomerom 25 m pri ustálenej rýchlosti 5 km/h. Kružnica opísaná najzadnejším vonkajším okrajom prípojného vozidla sa zmeria. Tento manéver sa opakuje pri tých istých podmienkach avšak pri rýchlosti 25 km/h ± 1 km/h.

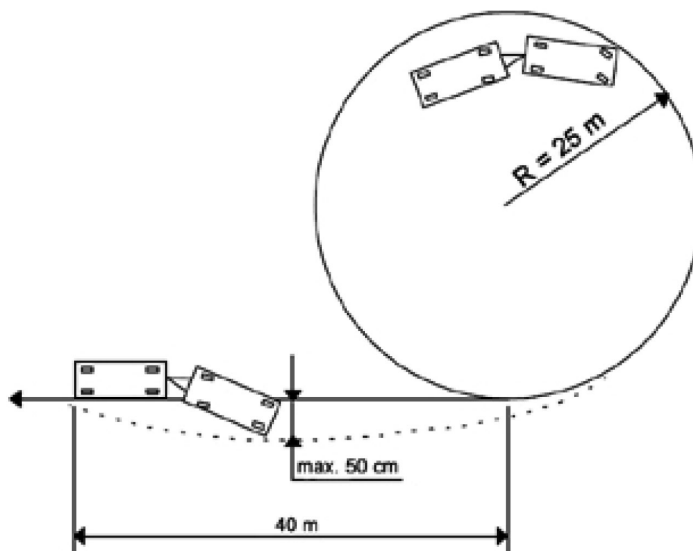
Počas týchto manévrov sa najzadnejší vonkajší okraj prípojného vozidla, ktorý sa pohybuje rýchlosťou 25 km/h ± 1 km/h, nemôže vychýliť mimo kružnicu opísanú počas manévru pri ustálenej rýchlosti 5 km/h o viac ako 0,70 m (pozri obrázok 2).

Obrázok 2



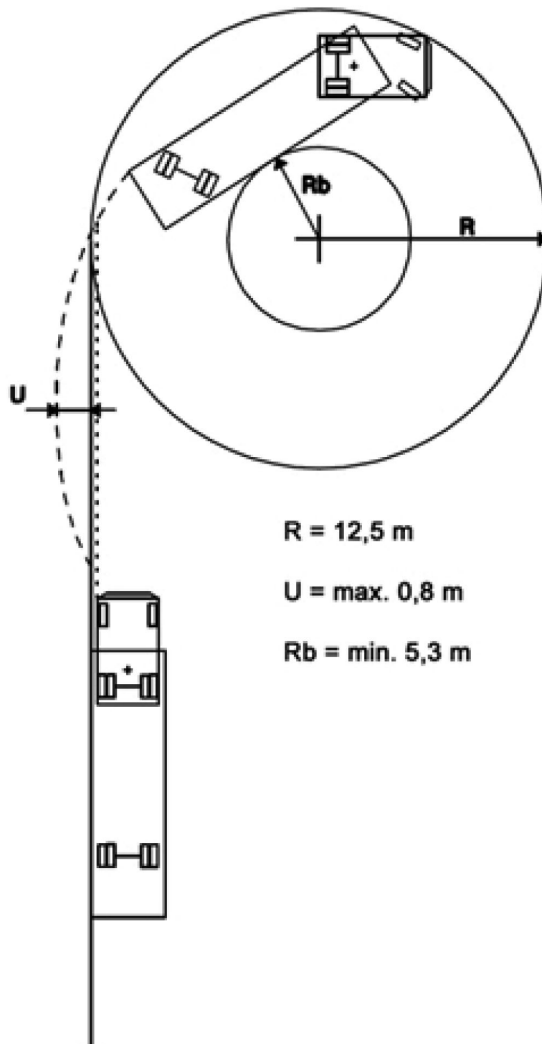
- 3.3. Žiadna časť prípojného vozidla nesmie vybočiť viac ako 0,5 m za dotyčnicu ku kružnici s polomerom 25 m, keď je ťahané ťažným vozidlom, ktoré opúšťa kruhovú dráhu po dotyčnici a pohybuje sa ďalej rýchlosťou 25 km/h. Táto požiadavka musí byť splnená od bodu dotyku dotyčnice s kružnicou až pod bod vzdialený 40 m po dotyčnici. Za týmto bodom musí prípojné vozidlo jazdiť bez nadmernej odchýlky alebo neobvyklých vibrácií v jeho mechanizme riadenia (pozri obrázok 3).

Obrázok 3



- 3.4. Každé motorové vozidlo alebo jazdná súprava, ktorá je v pohybe, musí byť schopná zatočiť vnútri kružnice s vonkajším polomerom 12,5 m a vnútorným polomerom 5,30 m. Skúška sa vykonáva v oboch smeroch (vpravo i vľavo). Žiadna časť jazdnej súpravy nesmie v mieste, kde vchádza z dotyčnice do kružnice, prečnievať túto dotyčnicu o viac ako 0,8 m od priesečníku (pozri obrázok 4).

Obrázok 4

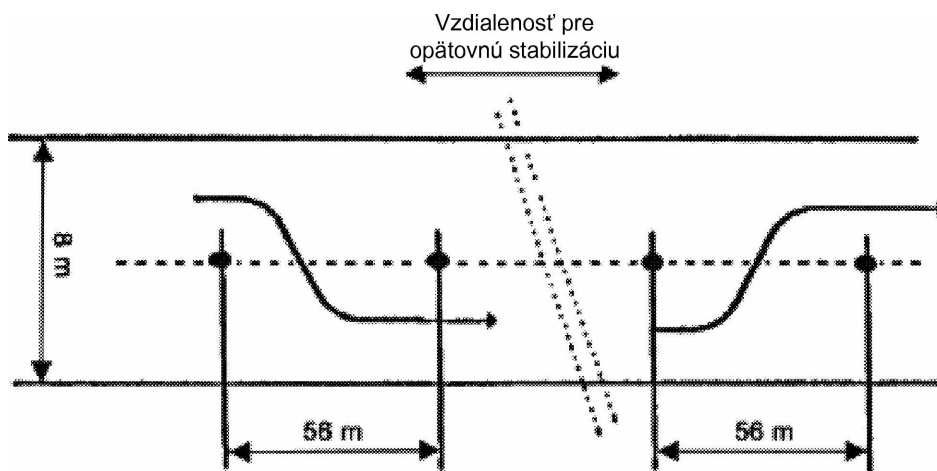


4. NAKLONENIA
- 4.1. Ak je jazdná súprava umiestnená pozdĺžne v priamom smere a v normálnej prevádzkovej polohe:
- 4.1.1. Keď sú vozidlá umiestnené pod relatívnym vertikálnym uhlom 6° , nesmie dôjsť k neúmyselnému kontaktu ktorejkoľvek časti ťažného zariadenia s ťažným vozidlom alebo prípojným vozidlom.
- 4.1.2. Pri relatívnom vertikálnom uhle 5° nesmie medzi karosériami ťažného vozidla a prípojného vozidla dôjsť k žiadnemu kontaktu.
- 4.2. Požiadavky uvedené v bodoch 4.1.1. a 4.1.2. môžu byť podľa uváženia technickej služby overené výpočtom.

Dodatok

DRÁHA PREDBIEHANIA

(pozri bod 2.3.1.)



Poznámka: V prípade nahradenia normou ISO sa môže takéto usporiadanie dráhy zmeniť.

POZNÁMKA PRE ČITATEĽA

Inštitúcie rozhodli, že vo svojich dokumentoch už nebudú uvádzať odkazy na posledné zmeny a doplnenia aktov, na ktoré sa odkazuje.

Pokiaľ nie je uvedené inak, odkazy na akty v uverejnených dokumentoch sa vzťahujú na akty v ich platnom znení.