

Úradný vestník

Európskej únie

L 122



Slovenské vydanie

Právne predpisy

Zväzok 55

8. mája 2012

Obsah

II *Nelegislatívne akty*

AKTY PRIJATÉ ORGÁNMI ZRIADENÝMI MEDZINÁRODNÝMI DOHODAMI

- ★ **Predpis Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov (EHK OSN) č. 73 – Jednotné ustanovenia o typovom schvaľovaní: I. Vozidiel z hľadiska ich bočných ochranných zariadení (BOZ) – II. Bočných ochranných zariadení (BOZ) – III. Vozidiel z hľadiska montáže BOZ typu schváleného podľa časti II tohto predpisu** 1

- ★ **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)** 19

Cena: 4 EUR

SK

Akty, ktoré sú vytlačené obyčajným písmom, sa týkajú každodennej organizácie poľnohospodárskych záležitostí a sú spravidla platné len obmedzený čas.

Názvy všetkých ostatných aktov sú vytlačené tučným písmom a je pred nimi hviezdička.

II

*(Nelegislatívne akty)***AKTY PRIJATÉ ORGÁNMI ZRIADENÝMI
MEDZINÁRODNÝMI DOHODAMI**

Právny účinok podľa medzinárodného práva verejného majú iba originálne texty EHK OSN. Status tohto predpisu a dátum nadobudnutia jeho účinnosti 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. 73
– Jednotné ustanovenia o typovom schvaľovaní:****I. Vozidiel z hľadiska ich bočných ochranných zariadení (BOZ)****II. Bočných ochranných zariadení (BOZ)****III. Vozidiel z hľadiska montáže BOZ typu schváleného podľa časti II tohto predpisu**

Obsahuje celý platný text vrátane:

série zmien 01 – dátum nadobudnutia platnosti: 9. december 2010

OBSAH

PREDPIS

1. Rozsah pôsobnosti
 2. Vymedzenie pojmov
 3. Požiadavky
 4. Žiadosť o typové schválenie
 5. Typové schválenie
 6. Zmena a rozšírenie schválenia typu vozidla alebo bočného ochranného zariadenia
 7. Zhoda výroby
 8. Sankcie za nezhodu výroby
 9. Definitívne zastavenie výroby
 10. Názvy a adresy technických služieb zodpovedných za vykonávanie schvaľovacích skúšok a názvy a adresy správnych orgánov
 11. Prechodné ustanovenia
- ČASŤ I – SCHVAĽOVANIE VOZIDIEL Z HĽADISKA ICH BOČNÝCH OCHRANNÝCH ZARIADENÍ (BOZ)
12. Požiadavky
 13. Výnimky

ČASŤ II – SCHVAĽOVANIE BOČNÝCH OCHRANNÝCH ZARIADENÍ (BOZ)

14. Požiadavky

ČASŤ III – SCHVAĽOVANIE VOZIDLA Z HĽADISKA MONTÁŽE BOZ TYPU SCHVÁLENÉHO PODĽA ČASTI II TOHTO PREDPISU

15. Požiadavky

16. Výnimky

PRÍLOHY

Príloha 1 – Dodatok 1 – Oznámenie (Časť I)
Dodatok 2 – Oznámenie (Časť II)
Dodatok 3 – Oznámenie (Časť III)

Príloha 2 – Usporiadanie schvaľovacích značiek

Príloha 3 – Skúšobné podmienky

1. ROZSAH PÔSOBNOSTI

1.1. Tento predpis sa vzťahuje na:

1.1.1. ČASŤ I: vozidlá kategórií N₂, N₃, O₃ a O₄ ⁽¹⁾, vybavené bočnými ochrannými zariadeniami, ktoré neboli samostatne schválené podľa časti II tohto predpisu alebo tak navrhnuté a/alebo vybavené, že ich súčasti sa dajú posudzovať ako úplne alebo čiastočne spĺňajúce funkciu takeého zariadenia.

1.1.2. ČASŤ II: bočné ochranné zariadenia, ktoré sú určené na upevnenie na vozidlách kategórií N₂, N₃, O₃ a O₄ ⁽¹⁾.

1.1.3. ČASŤ III: montáž bočných ochranných zariadení, ktoré boli typovo schválené podľa časti II tohto predpisu, na vozidlá kategórií N₂, N₃, O₃ a O₄ ⁽¹⁾, a na dokončenie vozidiel čiastočne schválených podľa časti I a doplnených bočnými ochrannými zariadeniami, ktoré boli typovo schválené podľa časti II tohto predpisu.

1.2. Tento predpis sa nevzťahuje na:

1.2.1. ťahače návesov;

1.2.2. vozidlá navrhnuté a skonštruované na zvláštne účely, v prípade ktorých z praktických dôvodov nie je možné upevniť bočné ochranné zariadenie.

2. VYMEDZENIE POJMOV

Na účely tohto nariadenia:

2.1. Vymedzenia pojmov spoločné pre časti I, II a III

2.1.1. „pohotovostná hmotnosť“ je hmotnosť vozidla v prevádzkovom stave, bez posádky a bez nákladu, avšak kompletného s palivom, chladiacou kvapalinou, mazivami, náradím a rezervným kolesom (ak je dodané výrobcom vozidla ako štandardná výbava);

2.1.2. „maximálna hmotnosť“ je hmotnosť uvedená výrobcom ako technicky prípustná hmotnosť (táto hmotnosť môže byť vyššia ako „maximálna prípustná hmotnosť“, stanovená vnútroštátnym orgánom);

2.1.3. „nechránení účastníci cestnej premávky“ sú chodci, cyklisti alebo motocyklisti používajúci cestu takým spôsobom, že môžu spadnúť pod boky vozidla a môžu byť zachytení pod kolesá;

2.1.4. „bočné ochranné zariadenie (BOZ)“ pozostáva z pozdĺžneho dielu/poszďĺžnych dielov a spojov (upevňovacích prvkov) k bočným dielom podvozku alebo iným častiam konštrukcie vozidla, ktoré je navrhnuté tak, aby poskytovalo účinnú ochranu nechráneným účastníkom cestnej premávky pred nebezpečím pádu pod boky vozidla a zachytenia pod kolesami. Aj časti vozidla môžu slúžiť ako BOZ.

⁽¹⁾ Ako je vymedzené v Súhrnnej rezolúcii o konštrukcii vozidiel (R.E.3), dokument. ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.2, para. 2.

- 2.2. Zvláštne vymedzenia pojmov pre časť I
- 2.2.1. „typové schválenie vozidla“ je schválenie typu dokončeného, nedokončeného alebo dokončovateľného vozidla z hľadiska jeho bočnej ochrany;
- 2.2.2. „typ vozidla“ je kategória vozidla, ktoré sa nelíši v podstatných aspektoch, ako je šírka zadnej nápravy, celková šírka, rozmery, tvar a materiály celej bočnej časti vozidla (vrátane kabíny, ak ju vozidlo má), charakteristiky zavesenia, pokiaľ majú význam z hľadiska požiadaviek uvedených v bode 12.
- 2.3. Zvláštne vymedzenia pojmov pre časť II
- 2.3.1. „schválenie BOZ“ je schválenie typu BOZ vzhľadom na požiadavky uvedené v bode 14;
- 2.3.2. „typ BOZ“ je BOZ, ktoré sa nelíši v takých podstatných vlastnostiach ako je tvar, rozmery, pripevnenie, materiály a označenia, uvedené v bode 5.2.4.
- 2.4. Zvláštne vymedzenia pojmov pre časť III
- 2.4.1. „schválenie vozidla“ je schválenie typu vozidla vzhľadom na montáž BOZ typu schváleného podľa časti II tohto predpisu vrátane, ak je to nutné, dokončenia vozidla čiastočne schváleného podľa časti I;
- 2.4.2. „typ vozidla“ je vozidlo, ktoré sa nelíši v takých podstatných aspektoch, ako:
- a) šírka zadnej nápravy;
 - b) konštrukcia, rozmery, tvar a výška bokov vozidla nad zemou a vlastnosti zavesenia, pokiaľ majú význam z hľadiska požiadaviek špecifikovaných v bode 15 tohto predpisu;
 - c) schválené BOZ namontované na vozidlo.
3. POŽIADAVKY
- 3.1. VŠEOBECNE
- 3.1.1. Požiadavky tohto predpisu sa považujú za splnené, ak:
- 3.1.1.1. je vozidlo vybavené BOZ v súlade s požiadavkami časti I a/alebo časti III, alebo
- 3.1.1.2. ak je vozidlo navrhnuté a/alebo na boku vybavené tak, že vzhľadom na tvar a charakteristiky môžu byť jeho komponenty zahrnuté do BOZ a/alebo môžu byť považované za jeho náhradu. Komponenty, ktorých kombinovaná funkcia spĺňa požiadavky uvedené v bodoch 12 a 15 sa považujú za BOZ.
- 3.2. PODMIENKY TESTOVANIA VOZIDLA
- Súlad s požiadavkami uvedenými v časti I a časti III sa určí pomocou vozidla v polohe podľa prílohy 3.
4. ŽIADOSŤ O TYPOVÉ SCHVÁLENIE
- 4.1. Žiadosť o typové schválenie podľa časti I tohto predpisu
- 4.1.1. Žiadosť o schválenie typu vozidla podľa časti I tohto predpisu musí predložiť výrobca vozidla alebo jeho riadne poverený zástupca.
- 4.1.2. K žiadosti sa prikleďujú tieto dokumenty v troch vyhotoveniach a tieto údaje:
- 4.1.2.1. podrobný popis typu vozidla, pokiaľ ide o jeho dokončenie, konštrukciu, rozmery, obrisy a základné materiály;
- 4.1.2.2. výkresy vozidla znázorňujúce typ vozidla z boku a zozadu a konštrukčné údaje o bočných častiach konštrukcie;
- 4.1.2.3. podrobný popis BOZ: jeho rozmery, obrisy, základné materiály, konštrukčné údaje jeho spojov k vozidlu a umiestnenie na vozidle.

- 4.1.3. Vozidlo reprezentujúce typ, ktorý má byť schválený, sa odovzdáva technickej službe zodpovednej za vykonávanie schvaľovacích skúšok.
 - 4.1.3.1. Vozidlo, ktoré neobsahuje všetky komponenty prislúchajúce danému typu, možno akceptovať na typové schválenie za predpokladu, že možno preukázať, že neprítomnosť chýbajúcich komponentov nemá žiadny nepriaznivý účinok na výsledky typového schválenia, pokiaľ ide o požiadavky tejto časti.
 - 4.1.3.2. Je povinnosťou žiadateľa o typové schválenie, aby preukázal, že akceptovanie variantov uvedených v bode 4.1.3.1. je zlučiteľné s plnením požiadaviek tejto časti.
- 4.2. Žiadosť o typové schválenie podľa časti II tohto predpisu
 - 4.2.1. Žiadosť o typové schválenie podľa časti II tohto predpisu musí predložiť výrobca BOZ alebo jeho riadne poverený zástupca.
 - 4.2.2. K žiadosti sa prikladajú tieto dokumenty v troch vyhotoveniach a tieto údaje:
 - 4.2.2.1. podrobný popis BOZ: jeho rozmery, obrisy, základné materiály a údaje o jeho zamýšľaných spojoch k vozidlu;
 - 4.2.2.2. vzorka typu BOZ: vzorka musí byť jasne a nezmazateľne označená na všetkých svojich hlavných komponentoch obchodným menom žiadateľa alebo ochrannou známkou žiadateľa a označením typu;
 - 4.2.2.3. Bočné ochranné zariadenie reprezentujúce typ, ktorý má byť schválený, sa odovzdáva technickej službe zodpovednej za vykonávanie schvaľovacích skúšok.
 - 4.3. Žiadosť o typové schválenie podľa časti III tohto predpisu
 - 4.3.1. Žiadosť o typové schválenie podľa časti III tohto predpisu musí predložiť výrobca vozidla alebo jeho riadne poverený zástupca.
 - 4.3.2. K žiadosti sa prikladajú tieto dokumenty v troch vyhotoveniach a tieto údaje:
 - 4.3.2.1. Výkresy vozidla, ktoré podľa kritérií uvedených v bode 2.4.2. tohto predpisu, znázorňujú typ vozidla v pohľade z boku s uvedením polohy schváleného BOZ a konštrukčných údajov jeho spojov k vozidlu;
 - 4.3.2.2. zoznam BOZ určených na montáž na vozidlo;
 - 4.3.2.3. na žiadosť schvaľovacieho orgánu sa tiež predkladá formulár oznámenia (t. j. podľa dodatku 2 prílohy 1 k tomuto predpisu) o typovom schválení BOZ.
 - 4.3.3. Vozidlo reprezentujúce typ, ktorý má byť schválený a ktorý je vybavený typovo schváleným BOZ, sa odovzdáva technickej službe zodpovednej za vykonávanie schvaľovacích skúšok.
 - 4.3.3.1. Vozidlo, ktoré neobsahuje všetky komponenty prislúchajúce danému typu, možno akceptovať na typové schválenie za predpokladu, že možno preukázať, že neprítomnosť chýbajúcich komponentov nemá žiadny nepriaznivý účinok na výsledky typového schválenia, pokiaľ ide o požiadavky tejto časti.
 - 4.3.3.2. Je povinnosťou žiadateľa o typové schválenie, aby preukázal, že akceptovanie variantov uvedených v bode 4.3.3.1. je zlučiteľné s plnením požiadaviek tejto časti.
- 5. TYPOVÉ SCHVÁLENIE
 - 5.1. Typové schválenie podľa časti I tohto predpisu
 - 5.1.1. Ak dokončené, nedokončené alebo dokončované vozidlo odovzdané na typové schválenie podľa tejto časti spĺňa požiadavky bodu 12, udelí sa typové schválenie daného typu vozidla.
 - 5.1.2. Každému schválenému typu sa pridáva schvaľovacie číslo. Jeho prvé dve číslice (v súčasnosti 01, čo zodpovedá sérii zmien 01) označujú sériu zmien predpisu platnú v čase udelenia schválenia, ktorá zahŕňa najnovšie dôležité technické zmeny. Tá istá zmluvná strana nesmie pridať rovnaké číslo inému typu vozidla, ako sa vymedzuje v tomto predpise.

- 5.1.3. Oznámenie o udelení, zamietnutí alebo rozšírení schválenia typu vozidla podľa tejto časti sa zasiela stranám dohody, ktoré uplatňujú tento predpis, prostredníctvom formulára, ktorého vzor je uvedený v prílohe 1, dodatku 1, k tomuto predpisu.
- 5.1.4. Na každom vozidle, ktoré je zhodné s typom vozidla schváleným podľa tohto predpisu, je na viditeľnom a ľahko prístupnom mieste, špecifikovanom vo schvaľovacom formulári, pripevnená schvaľovacia značka, ktorá pozostáva z:
- 5.1.4.1. kružnice okolo písmena „E“, za ktorým nasleduje rozlišovacie číslo krajiny, ktorá udelila typové schválenie ⁽²⁾;
- 5.1.4.2. čísla tohto predpisu, za ktorým nasleduje písmeno „R“, pomlčka a schvaľovacie číslo vpravo od kružnice predpísanej v bode 5.1.4.1.
- 5.1.5. Ak je vozidlo zhodné s typom vozidla schváleným podľa jedného alebo viacerých iných predpisov pripojených k dohode v krajine, ktorá udelila typové schválenie podľa tohto predpisu, nemusí sa opakovať symbol predpísaný v bode 5.1.4.1; v takomto prípade sa číslo predpisu, schvaľovacie čísla a doplnkové symboly všetkých predpisov, podľa ktorých bolo udelené typové schválenie v krajine, ktorá udelila typové schválenie podľa tohto predpisu, umiestnia vo zvislých stĺpcoch vpravo od symbolu predpísaného v bode 5.1.4.1.
- 5.1.6. Schvaľovacia značka musí byť dobre čitateľná a nezmazateľná.
- 5.1.7. Schvaľovacia značka musí byť umiestnená vedľa štítku s údajmi o vozidle, ktorý pripevňuje výrobca, alebo priamo na ňom.
- 5.1.8. V prílohe 2 k tomuto predpisu sa uvádzajú vzory usporiadania schvaľovacích značiek.
- 5.2. Typové schválenie podľa časti II tohto predpisu
- 5.2.1. Ak BOZ predložené na typové schválenie podľa tejto časti spĺňa požiadavky bodu 14, udelí sa tomuto typu BOZ typové schválenie.
- 5.2.2. Každému schválenému typu sa prideliť schvaľovacie číslo. Prvé dve číslice (v súčasnosti 01, čo zodpovedá sérii zmien 01) označujú sériu zmien obsahujúcu posledné závažné technické zmeny vykonané v tomto predpise v čase vydania typového schválenia. Tá istá zmluvná strana nesmie prideliť rovnaké číslo inému typu zariadenia.
- 5.2.3. Oznámenie o udelení, zamietnutí alebo rozšírení schválenia typu BOZ podľa tejto časti sa zasiela stranám dohody, ktoré uplatňujú tento predpis, prostredníctvom formulára, ktorého vzor je uvedený v prílohe 1, dodatku 2, k tomuto predpisu.
- 5.2.4. Na hlavných komponentoch BOZ, ktoré sú zhodné s typom BOZ schváleným podľa tohto predpisu, je na viditeľnom a ľahko prístupnom mieste špecifikovanom v schvaľovacom formulári pripevnená schvaľovacia značka, ktorá pozostáva z:
- 5.2.4.1. kružnice okolo písmena „E“, za ktorým nasleduje rozlišovacie číslo krajiny, ktorá udelila typové schválenie ⁽²⁾;
- 5.2.4.2. schvaľovacieho čísla vpravo od kružnice predpísanej v bode 5.2.4.1.

⁽²⁾ 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 (neobsadené), 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 (neobsadené), 31 pre Bosnu a Hercegovinu, 32 pre Lotyšsko, 33 (neobsadené), 34 pre Bulharsko, 35 pre Kazachstan, 36 pre Litvu, 37 pre Turecko, 38 (neobsadené), 39 pre Azerbajdžan, 40 pre Bývalú juhoslovanskú republiku Macedósko, 41 (neobsadené), 42 pre Európsku úniu (typové schválenia udeľujú jej členské štáty, pričom používajú svoje príslušné symboly ECE), 43 pre Japonsko, 44 (neobsadené), 45 pre Austráliu, 46 pre Ukrajinu, 47 pre Južnú Afriku, 48 pre Nový Zéland, 49 pre Cyprus, 50 pre Maltu, 51 pre Kórejskú republiku, 52 pre Malajziu, 53 pre Thajsko, 54 a 55 (neobsadené), 56 pre Čiernu horu, 57 (neobsadené) a 58 pre Tunisko. Ďalšie čísla sa pridelia ďalším krajinám v chronologickom poradí, v akom ratifikujú alebo pristúpia k Dohode o prijatí jednotných technických predpisov pre kolesové vozidlá, vybavenie a časti, ktoré môžu byť namontované a/alebo použité na kolesových vozidlách, a podmienok pre vzájomné uznávanie udelených schválení na základe týchto predpisov, pričom takto pridelené čísla oznámi stranám dohody Generálny tajomník Organizácie spojených národov.

- 5.2.5. Schvaľovacia značka musí byť dobre čitateľná a nezmazateľná.
- 5.2.6. V prílohe 2 k tomuto predpisu sa uvádzajú vzory usporiadania schvaľovacích značiek.
- 5.3. Typové schválenie podľa časti III tohto predpisu
- 5.3.1. Ak je vozidlo odovzdané na typové schválenie podľa tejto časti vybavené typovo schváleným BOZ a spĺňa požiadavky bodu 15, udelí sa typové schválenie daného typu vozidla.
- 5.3.2. Každému schválenému typu sa prideluje schvaľovacie číslo. Prvé dve číslice (v súčasnosti 01, čo zodpovedá sérii zmien 01) označujú sériu zmien obsahujúcu posledné závažné technické zmeny vykonané v tomto predpise v čase vydania typového schválenia. Tá istá zmluvná strana nesmie prideliť rovnaké číslo inému typu vozidla.
- 5.3.3. Oznámenie o udelení, zamietnutí alebo rozšírení schválenia typu vozidla podľa tohto predpisu sa zasiela stranám dohody, ktoré uplatňujú tento predpis, prostredníctvom formulára, ktorého vzor je uvedený v prílohe 1, dodatku 3, k tomuto predpisu.
- 5.3.4. Na každom vozidle, ktoré je zhodné s typom vozidla schváleným podľa tohto predpisu, je na viditeľnom a ľahko prístupnom mieste, špecifikovanom vo schvaľovacom formulári, pripevnená schvaľovacia značka, ktorá pozostáva z:
- 5.3.4.1. kružnice okolo písmena „E“, za ktorým nasleduje rozlišovacie číslo krajiny, ktorá udelila typové schválenie (?);
- 5.3.4.2. čísla tohto predpisu, za ktorým nasleduje písmeno „R“, pomlčka a schvaľovacie číslo vpravo od kružnice predpísanej v bode 5.3.4.1.
- 5.3.5. Ak je vozidlo zhodné s typom vozidla schváleným podľa jedného alebo viacerých iných predpisov pripojených k dohode v krajine, ktorá udelila typové schválenie podľa tohto predpisu, nemusí sa opakovať symbol predpísaný v bode 5.3.4.1; v takomto prípade sa číslo predpisu, schvaľovacie číslo a doplnkové symboly všetkých predpisov, podľa ktorých bolo udelené typové schválenie v krajine, ktorá udelila typové schválenie podľa tohto predpisu, umiestnia vo zvislých stĺpcoch vpravo od symbolu predpísaného v bode 5.3.4.1.
- 5.3.6. Schvaľovacia značka musí byť dobre čitateľná a nezmazateľná.
- 5.3.7. Schvaľovacia značka musí byť umiestnená vedľa štítku s údajmi o vozidle, ktorý pripevňuje výrobca, alebo priamo na ňom.
- 5.3.8. V prílohe 2 k tomuto predpisu sa uvádzajú vzory usporiadania schvaľovacích značiek.
6. ZMENA A ROZŠÍRENIE SCHVÁLENIA TYPU VOZIDLA ALEBO BOZ
- 6.1. Každá zmena typu vozidla alebo BOZ sa oznamuje správnomu orgánu, ktorý schválil daný typ. Tento orgán môže potom byť:
- 6.1.1. usúdiť, že uskutočnené zmeny pravdepodobne nebudú mať badateľný nepriaznivý vplyv a že vozidlo alebo BOZ v každom prípade stále spĺňa požiadavky, alebo
- 6.1.2. požadovať ďalší skúšobný protokol od technickej služby zodpovednej za vykonávanie skúšok.
- 6.2. Potvrdenie alebo zamietnutie schválenia s uvedením zmien sa oznamuje príslušným postupom uvedeným v bode 5.1.3, 5.2.3 alebo 5.3.3, stranám dohody, ktoré uplatňujú tento predpis.
- 6.3. Príslušný orgán, ktorý vydáva rozšírenie typového schválenia, priradí každému takémuto rozšíreniu poradové číslo a o tejto skutočnosti informuje ostatné strany dohody z roku 1958, ktoré tento predpis uplatňujú, prostredníctvom formulára oznámenia, ktorého vzor je uvedený v prílohe 1 k tomuto predpisu.
7. ZHODA VÝROBY
- Zhoda výrobných postupov musí byť v súlade s postupmi stanovenými v dodatku 2 k dohode (E/ECE/324-E/EC/TRANS/505/Rev.2), pokiaľ ide o tieto požiadavky:

- 7.1. každé vozidlo alebo BOZ schválené podľa tohto predpisu musí byť vyrobené tak, aby zodpovedalo schválenému typu tým, že spĺňa požiadavky príslušných doteraz uvedených častí tohto predpisu;
- 7.2. schvaľovací orgán ktorý udelil typové schválenie, môže kedykoľvek overiť spôsoby kontroly zhody používané v každej výrobnej jednotke.
8. SANKCIE ZA NEZHODU VÝROBY
- 8.1. Schválenie udelené typu vozidla alebo BOZ podľa tohto predpisu môže byť odňaté, ak nie sú splnené príslušné požiadavky stanovené v bodoch 12, 14 alebo 15.
- 8.2. Ak niektorá zmluvná strana dohody, ktorá uplatňuje tento predpis, odníme typové schválenie, ktoré predtým udelila, je povinná okamžite to oznámiť ostatným zmluvným stranám, ktoré uplatňujú tento predpis, prostredníctvom formulára oznámenia, ktorého vzor je uvedený v prílohe 1 k tomuto predpisu.
9. DEFINITÍVNE ZASTAVENIE VÝROBY
- Ak držiteľ typového schválenia úplne zastaví výrobu typu vozidla alebo BOZ schváleného podľa tohto predpisu, informuje o tom orgán, ktorý typové schválenie udelil. Po prijatí príslušného oznámenia tento orgán informuje o tom ostatné zmluvné strany dohody uplatňujúce tento predpis prostredníctvom formulára oznámenia, ktorého vzor je uvedený v prílohe 1 k tomuto predpisu.
10. NÁZVY A ADRESY TECHNICKÝCH SLUŽIEB ZODPOVEDNÝCH ZA VYKONÁVANIE SCHVALOVACÍCH SKÚŠOK A NÁZVY A ADRESY SPRÁVNÝCH ORGÁNOV
- Zmluvné strany dohody z roku 1958 uplatňujúce 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 majú zasielať formuláre osvedčujúce schválenie, rozšírenie, zamietnutie alebo odňatie typového schválenia vydaného v iných krajinách.
11. PRECHODNÉ USTANOVENIA
- 11.1. Odo dňa oficiálneho nadobudnutia platnosti série zmien 01 žiadna zmluvná strana, ktorá uplatňuje tento predpis, nemôže zamietnuť udeliť schválenie EHK podľa tohto predpisu v znení série zmien 01.
- 11.2. Po uplynutí 12 mesiacov po dátume nadobudnutia platnosti série zmien 01 zmluvné strany uplatňujúce tento predpis udedia typové schválenia iba v prípade, ak typ vozidla alebo BOZ, ktoré majú byť schválené, spĺňajú požiadavky tohto predpisu v znení série zmien 01.
- 11.3. Typové schválenia vydané podľa série zmien 00 zostávajú v platnosti aj po nadobudnutí platnosti série zmien 01 k tomuto predpisu a zmluvné strany uplatňujúce tento predpis naďalej udeľujú rozšírenia takých schválení a naďalej ich akceptujú.
- 11.4. Žiadna zmluvná strana, ktorá uplatňuje tento predpis, nemôže zamietnuť udeliť celoštátne alebo regionálne schválenie typu vozidla, ktoré bolo schválené podľa série zmien 00 k tomuto predpisu.
- ČASŤ I – SCHVALOVANIE VOZIDIEL Z HLADISKA ICH BOČNÝCH OCHRANNÝCH ZARIADENÍ (BOZ)
12. POŽIADAVKY
- 12.1. Bočné ochranné zariadenie nesmie zväčšovať celkovú šírku vozidla a hlavná časť jeho vonkajšieho povrchu nesmie ležať viac než 150 mm smerom dovnútra od vonkajšej roviny (maximálnej šírky) vozidla. Jeho predný koniec môže byť na niektorých vozidlách ohnutý smerom dovnútra v súlade s bodmi 12.4.3 a 12.4.4. Jeho zadný koniec nesmie v dĺžke najmenej posledných 250 mm ležať viac než 30 mm smerom dovnútra od vonkajšej hrany zadných pneumatík (s vylúčením vydutia pneumatík v blízkosti vozovky).
- 12.2. Vonkajší povrch BOZ musí byť hladký a podľa možnosti spredu až dozadu súvislý; prilahlé časti sa však môžu prekrývať za predpokladu, že vrchná hrana smeruje dozadu alebo dolu, alebo sa môže ponechať medzera maximálne 25 mm meraná pozdĺžne za predpokladu, že zadná časť nevychýňa von vzhľadom k prednej časti; vypuklé hlavy skrutiek alebo nitov môžu vychýňať nad povrch najviac 10 mm a iné časti môžu vychýňať v takom istom rozsahu za predpokladu, že sú

hladké a podobne zaoblené; všetky vonkajšie hrany a rohy, ktorých sa môže dotknúť guľa s priemerom 100 mm musia byť zaoblené s polomerom zaoblenia minimálne 2,5 mm; tie, ktoré prečnievajú menej ako 5 mm, musia mať von smerujúce hrany zaoblené.

- 12.3. Bočné ochranné zariadenie môže pozostávať zo súvislého plochého povrchu alebo z jedného alebo viacerých vodorovných vodiacich profilov alebo z kombinácie povrchu a profilov; ak sú použité profily, nesmú byť od seba vzdialené viac ako 300 mm a musia byť najmenej:

- a) 50 mm vysoké v prípade vozidiel kategórií N₂ a O₃;
b) 100 mm vysoké a v podstate ploché v prípade vozidiel kategórií N₃ a O₄.

Kombinácia povrchov a profilov musí vytvárať prakticky súvislé BOZ, ktoré však podlieha ustanoveniam bodu 12.2.

- 12.4. Predná hrana BOZ musí byť skonštruovaná takto:

- 12.4.1. Jej poloha musí byť:

12.4.1.1. v prípade vozidla kategórie N₂ alebo N₃: najviac 300 mm smerom dozadu od zvislej roviny kolmej na pozdĺžnu rovinu vozidla a dotýkajúcej sa vonkajšieho povrchu pneumatiky kola bezprostredne pred ochranným zariadením;

12.4.1.2. v prípade ojového prívesu: najviac 500 mm smerom dozadu od roviny vymedzenej v bode 12.4.1.1;

12.4.1.3. v prípade návesov: najviac 250 mm smerom dozadu od priečnej stredovej roviny oporných nôh, ak je vozidlo opornými nohami vybavené, avšak v žiadnom prípade vzdialenosť od prednej hrany k priečnej rovine prechádzajúcej stredom návesového čapu v jeho krajnej zadnej polohe nesmie presiahnuť 2,7 m.

12.4.1.4. v prípade prívesu so stredovou nápravou: v oblasti pred priečnou rovinou prechádzajúcou stredom prednej nápravy, ale nesmie prečnievať prednú časť karosérie, ak je ňou príves vybavený, aby bola zabezpečená jeho bežná ovládateľnosť.

12.4.2. Keď predná hrana zasahuje viac ako 25 mm do otvoreného priestoru, musí ju tvoriť súvislý vertikálny člen v celom rozsahu výšky bočného ochranného zariadenia; vonkajšie a predné plochy tohto člena musia merať aspoň 50 mm smerom dozadu a musia byť ohnuté 100 mm smerom dovnútra alebo mať minimálny polomer 50 mm v prípade vozidiel kategórií N₂ a O₃ a musia merať aspoň 100 mm smerom dozadu a musia byť ohnuté 100 mm smerom dovnútra alebo mať minimálny polomer 100 mm v prípade vozidiel kategórií N₃ a O₄.

12.4.3. V prípade vozidla kategórie N₂ alebo N₃, kde rozmer 300 mm uvedený v bode 12.4.1.1 zasahuje do priestoru kabíny, musí byť ochranné zariadenie skonštruované tak, aby medzera medzi jeho prednou hranou a panelmi kabíny nepresahovala 100 mm a podľa potreby musí byť ohnuté dovnútra pod uhlom maximálne 45°. V tomto prípade neplatia ustanovenia bodu 12.4.2.

12.4.4. V prípade vozidla kategórie N₂ alebo N₃, kde rozmer 300 mm uvedený v bode 12.4.1.1 zasahuje za kabínu a ochranné zariadenie prečnieva smerom dopredu do vzdialenosti nepresahujúcej 100 mm od kabíny, ako možnosť ponúkaná výrobcom, môžu byť požiadavky bodu 12.4.3. splnené.

12.5. Zadná hrana bočného ochranného zariadenia nesmie byť viac ako 300 mm smerom dopredu od zvislej roviny kolmej na pozdĺžnu rovinu vozidla a dotýkajúcej sa vonkajšieho povrchu pneumatiky kola bezprostredne za ochranným zariadením; súvislý vertikálny člen na zadnej hrane sa nevyžaduje.

12.6. Požiadavky bodov 12.4 a 12.5 sú samostatné a nie je možné ich kombinovať. V prípade vozidla s dvomi riadenými nápravami sa však BOZ medzi týmito dvomi nápravami nevyžaduje, ak pozdĺžna vzdialenosť medzi ich osami je maximálne 2 100 mm.

12.7. Predný a zadný previs BOZ nesmie presiahnuť vzdialenosť medzi spojmi a stredom tlakového piestu, meranú počas skúšky predpísanej v bode 12.10. V prípade namerania viacerých takých vzdialeností nesmie byť presiahnutá najväčšia z týchto vzdialeností.

12.8. Dolná hrana BOZ nesmie byť v žiadnom mieste viac ako 550 mm nad vozovkou.

- 12.9. Horná hrana BOZ nesmie byť viac ako 350 mm pod tou časťou konštrukcie vozidla, ktorú pretína alebo ktorej sa dotýka vertikálna rovina dotýkajúca sa vonkajšieho povrchu pneumatík, s vylúčením akéhokoľvek vydutia pneumatík v blízkosti vozovky, s výnimkou týchto prípadov:
- 12.9.1. keď rovina podľa bodu 12.9 nepretína konštrukciu vozidla, potom horná hrana musí byť na úrovni povrchu plošiny pre náklad alebo 950 mm nad vozovkou; platí menšia z týchto výšok;
- 12.9.2. keď rovina podľa bodu 12.9 pretína konštrukciu vozidla vo výške väčšej než 1,3 m nad vozovkou, potom horná hrana bočného ochranného zariadenia musí byť najmenej 950 mm nad vozovkou;
- 12.9.3. v prípade vozidla špeciálne navrhnutého a skonštruovaného a nie iba prispôbeného na prepravu kontajneru alebo snímateľnej nadstavby horná hrana ochranného zariadenia môže byť určená podľa bodov 12.9.1 a 12.9.2, pričom kontajner alebo nadstavba sa považujú za súčasť vozidla;
- 12.9.4. v prípade vozidla vybaveného žeriavom pre nakladanie, vykladanie alebo iné činnosti, ktoré je trvale vybavené pracovným miestom obsluhy alebo ovládacou plošinou, z ktorých môže obsluha žeriav ovládať, môže byť horná hrana BOZ určená podľa bodov 12.9.1 a 12.9.2, pričom pracovné miesto obsluhy alebo ovládací plošina sa považujú za plošinu pre náklad.
- 12.10. Bočné ochranné zariadenia musia byť v zásade pevné, bezpečne namontované (nesmú mať sklon k uvoľňovaniu v dôsledku otrasov pri normálnom používaní vozidla) a s výnimkou súčastí vymenovaných v bode 12.11 musia byť vyrobené z kovu alebo iného vhodného materiálu. Bočné ochranné zariadenie sa považuje za vhodné, ak je schopné odolať horizontálnej statickej sile 1 kN pôsobiacej kolmo na ktorúkoľvek časť jeho vonkajšieho povrchu v strede tlakového piestu, ktorého čelná plocha je kruhová a plochá s priemerom 220 mm \pm 10 mm, a ak priehyb ochranného zariadenia pri zaťažení meraný v strede tlakového piestu nepresahuje:
- a) 30 mm v dĺžkovom rozmedzí 250 mm od zadného konca zariadenia, a
- b) 150 mm v ostatných častiach zariadenia.
- Na žiadosť výrobcu je možné preukázať splnenie tejto požiadavky prostredníctvom výpočtu. Platnosť spôsobu výpočtu sa musí stanoviť podľa požiadaviek technickej služby.
- 12.11. Komponenty trvalo pripevnené k vozidlu, napr. náhradné kolesá, skrinka batérie, vzduchojemy, palivové nádrže, svetlá, svetlomety a skrinky na náradie môžu byť začlenené do bočného ochranného zariadenia, ak spĺňajú požiadavky týkajúce sa rozmerov stanovené v tejto časti. Požiadavky bodu 12.2 sa uplatňujú, pokiaľ ide o medzery medzi ochrannými zariadeniami a trvalo pripevnenými komponentmi.
- 12.12. Ochranné zariadenie sa nesmie použiť na pripevnenie brzdových, vzduchových alebo hydraulických rúrok.
- 12.13. Bočné ochranné zariadenie môže byť konštruované tak, aby sa mohlo umiestniť vo viacerých polohách na boku vozidla. V takom prípade musí byť zaručený postup pre jeho zaistenie v bežnej prevádzkovej polohe tak, aby bola vylúčená neúmyselná zmena polohy. Sila, ktorú musí obsluha použiť na zmenu polohy zariadenia, nesmie prevýšiť 40 daN.
13. VÝNIMKY
- 13.1. Odchylné od vyššie uvedených ustanovení vozidlá nasledujúcich typov musia spĺňať tieto ustanovenia len v rozsahu uvedenom v jednotlivých prípadoch:
- 13.1.1. rozťahovací príves musí spĺňať všetky požiadavky bodu 12, keď je zložený na minimálnu dĺžku; keď je však príves rozťahnutý, BOZ musia byť v súlade len s bodmi 12.8, 12.9 a 12.10. a buď s bodom 12.4, alebo s bodom 12.5, ale nie nutne s obidvomi; rozťahnutie prívesu nesmie vytvoriť medzeru po dĺžke BOZ;

- 13.1.2. cisternové vozidlo, t. j. vozidlo určené iba na prepravu tekutého substrátu v uzavretej nádrži trvalo pripevnenej k vozidlu a vybavené hadicovými alebo trúbkovými spojkami na plnenie alebo vyprázdňovanie musí byť vybavené BOZ, ktoré spĺňajú v maximálnej možnej miere všetky požiadavky bodu 12; od ich prísneho dodržiavania sa môže upustiť len vtedy, ak je to nevyhnutné z dôvodu prevádzkových požiadaviek;
- 13.1.3. v prípade vozidla vybaveného vysúvacími nohami na zabezpečenie dodatočnej stability pri nakladaní, vykladaní alebo iných činnostiach, na ktoré je vozidlo určené, BOZ môže byť vybavené dodatočnými medzerami tam, kde sú nutné, aby sa umožnilo vysunutie nôh;
- 13.1.4. v prípade vozidla vybaveného viazacími a upevňovacími prostriedkami v súlade s normami ISO 9367-1:1989 alebo ISO 9367-2:1994 pre vodnú prepravu na Ro/Ro lodiach, sú prípustné medzery v BOZ, ktoré umožnia pripojenie zádržných zariadení;
- 13.1.5. v prípade vozidla vybaveného žeriavom pre nakladanie, vykladanie alebo iné činnosti, pre ktoré je vozidlo určené, môže byť z dôvodu obtiažnej splniteľnosti všetkých požiadaviek bodu 12 BOZ vybavené dodatočnými medzerami tam, kde sú nutné, aby sa umožnil pohyb alebo skladovanie žeriavu.
- 13.2. Ak sú bočné steny vozidla skonštruované a/alebo vybavené tak, že komponenty svojím tvarom a charakteristikami spoločne spĺňajú požiadavky bodu 12, môžu sa považovať za náhradu BOZ.

ČASŤ II – SCHVAĽOVANIE BOČNÝCH OCHRANNÝCH ZARIADENÍ (BOZ)

14. POŽIADAVKY

- 14.1. Vonkajší povrch BOZ musí byť hladký a podľa možnosti spredu až dozadu súvislý; príslušné časti sa však môžu prekrývať za predpokladu, že vrchná hrana smeruje dozadu alebo dolu, alebo sa môže ponechať medzera maximálne 25 mm meraná pozdĺžne za predpokladu, že zadná časť nevyčnieva von vzhľadom k prednej časti; vypuklé hlavy skrutiek alebo nitov môžu vyčnievať nad povrch najviac 10 mm a iné časti môžu vyčnievať v takom istom rozsahu za predpokladu, že sú hladké a podobne zaoblené; všetky vonkajšie hrany a rohy, ktoré je možné spojiť guľou s priemerom 100 mm musia byť zaoblené s polomerom minimálne 2,5 mm; tie, ktoré vyčnievajú menej ako 5 mm, musia mať von smerujúce hrany zaoblené.
- 14.2. Bočné ochranné zariadenie môže pozostávať zo súvislého plochého povrchu alebo z jednej alebo viacerých vodorovných vodiacich profilov alebo z kombinácie povrchu a profilov; ak sú použité profily, nesmú byť od seba vzdialené viac ako 300 mm a musia byť najmenej:
- 50 mm vysoké v prípade BOZ vozidiel kategórií N₂ a O₃, alebo
 - 100 mm vysoké a v podstate ploché v prípade BOZ vozidiel kategórií N₃ a O₄.

Kombinácia povrchov a profilov musí vytvárať prakticky súvislé BOZ, ktoré však podlieha ustanoveniam bodu 14.1.

- 14.3. Predná hrana musí tvoriť súvislý vertikálny člen v celom rozsahu výšky bočného ochranného zariadenia; vonkajšie a predné plochy tohto člena musia merať aspoň 50 mm smerom dozadu a musia byť ohnuté 100 mm smerom dovnútra alebo mať minimálny polomer 50 mm v prípade vozidiel kategórií N₂ a O₃ a musia merať aspoň 100 mm smerom dozadu a musia byť ohnuté 100 mm smerom dovnútra alebo mať minimálny polomer 100 mm v prípade vozidiel kategórií N₃ a O₄.
- 14.4. Bočné ochranné zariadenia musia byť v zásade pevné a s výnimkou komponentov vymenovaných v bode 14.5 musia byť vyrobené z kovu alebo iného vhodného materiálu. Bočné ochranné zariadenie sa považuje za vhodné, ak je schopné odolať horizontálnej statickej sile 1 kN pôsojacej kolmo na ktorúkoľvek časť jeho vonkajšieho povrchu v strede tlakového piestu, ktorého čelná plocha je kruhová a plochá s priemerom 220 mm ± 10 mm, a ak priehyb ochranného zariadenia pri zaťažení meraný v strede tlakového piestu nepresahuje:
- 30 mm v dĺžkovom rozmedzí 250 mm od zadného konca zariadenia, a
 - 150 mm v ostatných častiach zariadenia.

Na žiadosť výrobcu je možné preukázať splnenie tejto požiadavky prostredníctvom výpočtu. Platnosť spôsobu výpočtu sa musí stanoviť podľa požiadaviek technickej služby.

- 14.5. Komponenty trvalo pripevnené k vozidlu, napr. náhradné kolesá, skrinka batérie, vzduchojemy, palivové nádrže, svetlá, svetlomety a skrinky na náradie môžu byť začlenené do bočného ochranného zariadenia, ak spĺňajú požiadavky týkajúce sa rozmerov stanovené v tejto časti.
- 14.6. BOZ môže byť konštruované tak, aby sa mohlo umiestniť vo viacerých polohách na boku vozidla. V takom prípade musí byť zaručený postup pre jeho zaistenie v bežnej prevádzkovej polohe tak, aby bola vylúčená neúmyselná zmena polohy. Síla, ktorú musí obsluha použiť na zmenu polohy zariadenia, nesmie prevýšiť 40 daN.

ČASŤ III – SCHVAĽOVANIE VOZIDLA Z HĽADISKA MONTÁŽE BOČNÝCH OCHRANNÝCH ZARIADENÍ (BOZ) TYPU SCHVÁLENÉHO PODĽA ČASTI II TOHTO PREDPISU

15. POŽIADAVKY

- 15.1. Bočné ochranné zariadenie nesmie zväčšovať celkovú šírku vozidla a hlavná časť jeho vonkajšieho povrchu nesmie ležať viac než 150 mm smerom dovnútra od vonkajšej roviny (maximálnej šírky) vozidla. Jeho predný koniec môže byť na niektorých vozidlách ohnutý smerom dovnútra v súlade s bodmi 15.2.3 a 15.2.4. Jeho zadný koniec nesmie v dĺžke najmenej posledných 250 mm ležať viac než 30 mm smerom dovnútra od vonkajšej hrany zadných pneumatík (s vylúčením vydutia pneumatík v blízkosti vozovky).
- 15.2. Predná hrana BOZ musí byť skonštruovaná takto:
- 15.2.1. Jej poloha musí byť:
- 15.2.1.1. v prípade vozidla kategórie N₂ alebo N₃: najviac 300 mm smerom dozadu od zvislej roviny kolmej na pozdĺžnu rovinu vozidla a dotýkajúcej sa vonkajšieho povrchu pneumatiky kolesa bezprostredne pred ochranným zariadením;
- 15.2.1.2. v prípade ojového prívesu: najviac 500 mm smerom dozadu od roviny vymedzenej v bode 15.2.1.1;
- 15.2.1.3. v prípade návesov: najviac 250 mm smerom dozadu od priečnej stredovej roviny oporných nôh, ak je vozidlo opornými nohami vybavené, avšak v žiadnom prípade vzdialenosť od prednej hrany k priečnej rovine prechádzajúcej stredom návesového čapu v jeho krajnej zadnej polohe nesmie presiahnuť 2,7 m.
- 15.2.2. Keď predná hrana zasahuje viac ako 25 mm do otvoreného priestoru, musí ju tvoriť súvislý vertikálny člen v celom rozsahu výšky bočného ochranného zariadenia; vonkajšie a predné plochy tohto člena musia merať aspoň 50 mm smerom dozadu a musia byť ohnuté 100 mm smerom dovnútra alebo mať minimálny polomer 50 mm v prípade vozidiel kategórií N₂ a O₃ a musia merať aspoň 100 mm smerom dozadu a musia byť ohnuté 100 mm smerom dovnútra alebo mať minimálny polomer 100 mm v prípade vozidiel kategórií N₃ a O₄.
- 15.2.3. V prípade vozidla kategórie N₂ alebo N₃, kde rozmer 300 mm uvedený v bode 15.2.1.1. zasahuje do priestoru kabíny, musí byť ochranné zariadenie skonštruované tak, aby medzera medzi jeho prednou hranou a panelmi kabíny nepresahovala 100 mm a podľa potreby musí byť ohnuté dovnútra pod uhlom maximálne 45°. V tomto prípade neplatia ustanovenia bodu 15.2.2.
- 15.2.4. V prípade vozidla kategórie N₂ alebo N₃, kde rozmer 300 mm uvedený v bode 15.2.1.1 zasahuje za kabínu a ochranné zariadenie prečnieva smerom dopredu do vzdialenosti nepresahujúcej 100 mm od kabíny, ako možnosť ponúkaná výrobcom, môžu byť požiadavky bodu 12.4.3 splnené.
- 15.3. Zadná hrana bočného ochranného zariadenia nesmie byť viac ako 300 mm smerom dopredu od zvislej roviny kolmej na pozdĺžnu rovinu vozidla a dotýkajúcej sa vonkajšieho povrchu pneumatiky kolesa bezprostredne za ochranným zariadením; súvislý vertikálny člen na zadnej hrane sa nevyžaduje.
- 15.4. Požiadavky bodov 15.2 a 15.3 sú samostatné a nie je možné ich kombinovať. V prípade vozidla s dvomi riadenými nápravami sa však BOZ medzi týmito dvomi nápravami nevyžaduje, ak pozdĺžna vzdialenosť medzi ich osami je maximálne 2 100 mm.

- 15.5. Predný a zadný previs BOZ nesmie presiahnuť vzdialenosť medzi spojmi a stredom tlakového piestu, meranú počas skúšky predpísanej v bode 14.4. V prípade namerania viacerých takých vzdialeností nesmie byť presiahnutá najväčšia z týchto vzdialeností.
- 15.6. Dolná hrana BOZ nesmie byť v žiadnom mieste viac ako 550 mm nad vozovkou.
- 15.7. Horná hrana BOZ nesmie byť viac ako 350 mm pod tou časťou konštrukcie vozidla, ktorú pretína alebo ktorej sa dotýka vertikálna rovina dotýkajúca sa vonkajšieho povrchu pneumatík, s vylúčením akéhokoľvek vydutia pneumatík v blízkosti vozovky, s výnimkou týchto prípadov:
- 15.7.1. keď rovina podľa bodu 15.7. nepretína konštrukciu vozidla, potom horná hrana musí byť na úrovni povrchu plošiny pre náklad alebo 950 mm nad vozovkou; platí menšia z týchto výšok;
- 15.7.2. keď rovina podľa bodu 15.7. pretína konštrukciu vozidla vo výške väčšej než 1,3 m nad vozovkou, potom horná hrana bočného ochranného zariadenia musí byť najmenej 950 mm nad vozovkou;
- 15.7.3. v prípade vozidla špeciálne navrhnutého a skonštruovaného a nie iba prispôbeného na prepravu kontajneru alebo snímateľnej nadstavby horná hrana BOZ môže byť určená podľa bodov 15.7.1 a 15.7.2, pričom kontajner alebo nadstavba sa považujú za súčasť vozidla;
- 15.7.4. v prípade vozidla vybaveného žeriavom pre nakladanie, vykládanie alebo iné činnosti, ktoré je trvale vybavené pracovným miestom obsluhy alebo ovládacou plošinou, z ktorých môže obsluha žeriav ovládať, môže byť horná hrana BOZ určená podľa bodov 12.9.1 a 12.9.2, pričom pracovné miesto obsluhy alebo ovládací plošina sa považujú za plošinu pre náklad.
- 15.8. Bočné ochranné zariadenia musia byť bezpečne namontované; nesmú mať sklon k uvoľňovaniu v dôsledku otrasov pri normálnom používaní vozidla.
- 15.9. Komponenty trvalo pripevnené k vozidlu, napr. náhradné kolesá, skrinka batérie, vzduchojemy, palivové nádrže, svetlá, svetlomety a skrinky na náradie môžu byť začlenené do bočného ochranného zariadenia, ak spĺňajú požiadavky týkajúce sa rozmerov stanovené v tejto časti alebo sú schválené podľa časti I. Požiadavky bodov 12.2 alebo 14.1 sa uplatňujú pokiaľ ide o medzery medzi ochrannými zariadeniami a trvalo pripevnenými komponentmi.
- 15.10. Bočné ochranné zariadenie sa nesmie použiť na pripevnenie brzdových, vzduchových alebo hydraulických rúrok.
16. VÝNIMKY
- 16.1. Odchylné od vyššie uvedených ustanovení vozidlá nasledujúcich typov musia spĺňať tieto ustanovenia len v rozsahu uvedenom v jednotlivých prípadoch:
- 16.1.1. rozťahovací prívies musí spĺňať všetky požiadavky bodu 15, keď je zložený na minimálnu dĺžku; keď je však prívies rozťahnutý, BOZ musia byť v súlade s bodmi 15.6, 15.7 a 15.8 a buď s bodom 15.2, alebo s bodom 15.3, ale nie nutne s obidvomi; rozťahnutie príviesu nesmie vytvoriť medzery po dĺžke BOZ;
- 16.1.2. cisternové vozidlo, t. j. vozidlo určené iba na prepravu tekutého substrátu v uzavretej nádrži trvalo pripevnenej k vozidlu a vybavené hadicovými alebo trúbkovými spojkami na plnenie alebo vyprázdňovanie musí byť vybavené bočnými ochrannými zariadeniami, ktoré spĺňajú v maximálnej možnej miere všetky požiadavky bodu 15; od ich prísneho dodržiavania sa môže upustiť len vtedy, ak je to nevyhnutné z dôvodu prevádzkových požiadaviek;
- 16.1.3. v prípade vozidla vybaveného vysúvacími nohami na zabezpečenie dodatočnej stability pri nakladaní, vykladaní alebo iných činnostiach, na ktoré je vozidlo určené, BOZ môže byť vybavené dodatočnými medzerami tam, kde sú nutné, aby sa umožnilo vysunutie nôh;

- 16.1.4. v prípade vozidla vybaveného viazacími a upevňovacími prostriedkami v súlade s normami ISO 9367-1:1989 alebo ISO 9367-2:1994 pre vodnú prepravu na Ro/Ro lodiach, sú prípustné medzery v BOZ, ktoré umožnia pripojenie zádržných zariadení;
- 16.1.5 v prípade vozidla vybaveného žeriavom pre nakladanie, vykladanie alebo iné činnosti, pre ktoré je vozidlo určené a ak vzhľadom na presun alebo skladovanie žeriavu je obtiažne vybaviť vozidlo bočným ochranným zariadením, musí byť vozidlo vybavené BOZ spĺňajúcim v maximálnej možnej miere všetky požiadavky bodu 12; od ich prísneho dodržiavania sa môže upustiť len vtedy, ak je to nevyhnutné z dôvodu prevádzkových požiadaviek.
-

PRÍLOHA 1

Dodatok 1

OZNÁMENIE

(Maximálny formát: A4 (210 × 297 mm))



Vydal: názov správneho orgánu:

.....

Oznámenie o: ⁽²⁾ UDELENÍ TYPOVÉHO SCHVÁLENIA
 ROZŠÍRENÍ TYPOVÉHO SCHVÁLENIA
 ZAMIETNUTÍ TYPOVÉHO SCHVÁLENIA
 ODŇATÍ TYPOVÉHO SCHVÁLENIA
 DEFINITÍVNOM ZASTAVENÍ VÝROBY

dokončeného, nedokončeného alebo dokončovaného ⁽²⁾ vozidla, pokiaľ ide bočné ochranné zariadenie (BOZ), podľa časti I predpisu č. 73.

Schvaľovacie číslo Číslo rozšírenia

1. Obchodný názov alebo značka vozidla
2. Typ vozidla
3. Názov a adresa výrobcu
4. Názov a adresa prípadného zástupcu výrobcu
5. Stručný opis typu vozidla, pokiaľ ide o jeho dokončenie, konštrukciu, rozmery, obrysy a základné materiály
6. Stručný popis BOZ vzhľadom na jeho obrysy, rozmery a základné materiály
7. Kategória vozidla
8. Vozidlo odovzdané na typové schválenie dňa
9. Technická služba zodpovedná za vykonávanie schvaľovacích skúšok
10. Dátum protokolu vydaného touto službou
11. Číslo protokolu vydaného touto službou
12. Typové schválenie udelené/zamietnuté/rozšírené/odňaté ⁽²⁾
13. Umiestnenie schvaľovacej značky na vozidle
14. Miesto
15. Dátum
16. Podpis
17. Nasledujúce dokumenty, ktoré majú vyššie uvedené schvaľovacie číslo, sú na požiadanie k dispozícii.

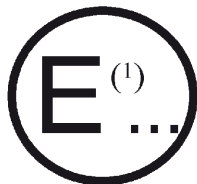
⁽¹⁾ Rozlišovacie číslo krajiny, ktorá udelila/rozšírila/zamietla/odňala typové schválenie (pozri ustanovenia o schválení v tomto predpise).

⁽²⁾ Nehodiace sa prečiarknite.

Dodatok 2

OZNÁMENIE

(Maximálny formát: A4 (210 × 297 mm))



Vydal: názov správneho orgánu:

.....

Oznámenie o ⁽²⁾ UDELENÍ TYPOVÉHO SCHVÁLENIA
 ROZŠÍRENÍ TYPOVÉHO SCHVÁLENIA
 ZAMIETNUTÍ TYPOVÉHO SCHVÁLENIA
 ODŇATÍ TYPOVÉHO SCHVÁLENIA
 DEFINITÍVNOM ZASTAVENÍ VÝROBY

bočného ochranného zariadenia (BOZ)
 podľa časti II predpisu č. 73

Schvaľovacie číslo Číslo rozšírenia

1. Obchodný názov alebo značka BOZ
2. Typ BOZ
3. Názov a adresa výrobcu
4. Názov a adresa prípadného zástupcu výrobcu
5. Charakteristiky BOZ (rozmery a jeho spoje)
6. Skúška vykonaná na pevnom skúšobnom zariadení/na vozidle/na reprezentatívnej časti vozidla ⁽²⁾
7. Poloha bodov pôsobenia skúšobných síl na BOZ
8. Kategória vozidla, na ktoré je možné namontovať BOZ
9. Zariadenie predložené na typové schválenie dňa
10. Technická služba zodpovedná za vykonávanie schvaľovacích skúšok
11. Dátum protokolu vydaného touto službou
12. Číslo protokolu vydaného touto službou
13. Typové schválenie udelené/zamietnuté/rozšírené/odňaté ⁽²⁾
14. Umiestnenie schvaľovacej značky na BOZ
15. Miesto
16. Dátum
17. Podpis
18. Nasledujúce dokumenty, ktoré majú vyššie uvedené schvaľovacie číslo, sú na požiadanie k dispozícii.

⁽¹⁾ Rozlišovacie číslo krajiny, ktorá udelila/rozšírila/zamietla/odňala typové schválenie (pozri ustanovenia o schválení v tomto predpise).

⁽²⁾ Nehodiace sa prečiarknite.

Dodatok 3

OZNÁMENIE

(Maximálny formát: A4 (210 × 297 mm))



Vydal: názov správneho orgánu:

.....

Oznámenie o: ⁽²⁾ UDELENÍ TYPOVÉHO SCHVÁLENIA
 ROZŠÍRENÍ TYPOVÉHO SCHVÁLENIA
 ZAMJETNUTÍ TYPOVÉHO SCHVÁLENIA
 ODŇATÍ TYPOVÉHO SCHVÁLENIA
 DEFINITÍVNOM ZASTAVENÍ VÝROBY

vozidla, pokiaľ ide o montáž bočného ochranného zariadenia (BOZ) schváleného typu podľa časti III predpisu č. 73
 Schvaľovacie číslo Číslo rozšírenia

1. Obchodný názov alebo značka vozidla
2. Typ vozidla
3. Názov a adresa výrobcu
4. Názov a adresa prípadného zástupcu výrobcu
5. Stručný opis typu vozidla, pokiaľ ide o jeho rozmery a obrisy
6. Obchodný názov alebo značka bočného ochranného zariadenia(-í) a jeho/ich schvaľovacie číslo(-a) vrátane schvaľovacieho čísla čiastočného typového schválenia vozidla udeleného podľa časti I
7. Kategória vozidla
8. Vozidlo odovzdané na typové schválenie dňa
9. Technická služba zodpovedná za vykonávanie schvaľovacích skúšok
10. Dátum protokolu vydaného touto službou
11. Číslo protokolu vydaného touto službou
12. Typové schválenie udelené/zamietnuté/rozšírené/odňaté ⁽²⁾
13. Umiestnenie schvaľovacej značky na vozidle
14. Miesto
15. Dátum
16. Podpis
17. Nasledujúce dokumenty, ktoré majú vyššie uvedené schvaľovacie číslo, sú na požiadanie k dispozícii:

⁽¹⁾ Rozlišovacie číslo krajiny, ktorá udelila/rozšírila/zamietla/odňala typové schválenie (pozri ustanovenia o schválení v tomto predpise).

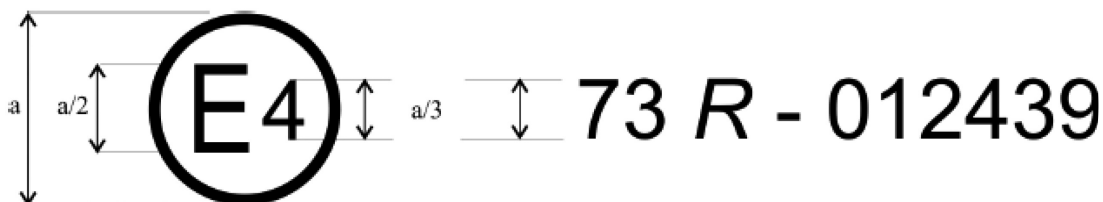
⁽²⁾ Nehodí sa prečiarknite.

PRÍLOHA 2

PRÍKLADY SCHVAĽOVACÍCH ZNAČIEK

VZOR A

(pozri body 5.1.4. a 5.3.4. tohto predpisu)

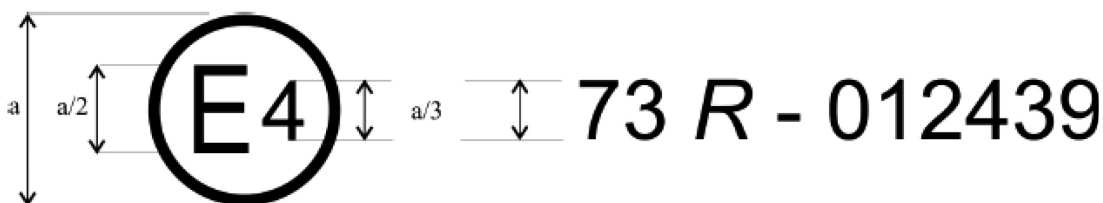


a = 8 mm min.

Uvedená schvaľovacia značka pripevnená k vozidlu alebo k BOZ udáva, že príslušný typ vozidla bol z hľadiska bočnej ochrany typovo schválený v Holandsku (E 4) podľa predpisu č. 73 pod schvaľovacím číslom 012439 ako dokončené vozidlo. Prvé dve číslice schvaľovacieho čísla udávajú, že schválenie bolo udelené v súlade s požiadavkami predpisu č. 73 zmeneného sériou zmien 01.

VZOR B

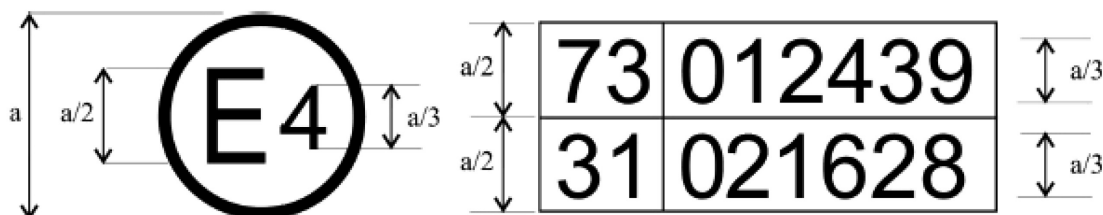
(pozri bod 5.2.4. tohto predpisu)



Uvedená schvaľovacia značka pripevnená k BOZ udáva, že príslušný typ BOZ bol z hľadiska bočnej ochrany typovo schválený v Holandsku (E 4) podľa predpisu č. 73 pod schvaľovacím číslom 012439. Prvé dve číslice schvaľovacieho čísla udávajú, že schválenie bolo udelené v súlade s požiadavkami predpisu č. 73 zmeneného sériou zmien 01.

VZOR C

(pozri body 5.1.5 a 5.3.5 tohto predpisu)



Uvedená schvaľovacia značka pripevnená k vozidlu znázorňuje, že príslušný typ vozidla bol schválený v Holandsku (E 4) podľa predpisov č. 73 a 31 ⁽¹⁾. Prvé dve číslice schvaľovacích čísel udávajú, že k dátumu, ku ktorým boli príslušné schválenia udelené, predpis č. 73 zahŕňal sériu zmien 01 a schválenie bolo udelené pre dokončené vozidlo, a predpis č. 31 zahŕňal sériu zmien 02.

⁽¹⁾ Toto druhé číslo je uvedené len ako príklad.

PRÍLOHA 3

SKÚŠOBNÉ PODMIENKY

1. SKÚŠOBNÉ PODMIENKY PRE BOZ

1.1. Na požiadanie výrobcu môže byť skúška vykonaná buď:

- 1.1.1. na type vozidla, pre ktorý je BOZ určené; v tomto prípade platia podmienky uvedené v bode 2, alebo
- 1.1.2. na časti podvozku typu vozidla, pre ktorý je BOZ určené; táto časť je reprezentatívna pre príslušný typ, resp. typy vozidla(-iel), alebo
- 1.1.3. na pevnom skúšobnom zariadení.

1.2. V prípade bodov 1.1.2 a 1.1.3 časti, ktoré sú použité na spojenie BOZ k časti podvozku vozidla alebo ku karosérii alebo k pevnému skúšobnému zariadeniu, musia byť rovnocenné s tými, ktoré sú použité na zaistenie BOZ, keď sa montuje na vozidlo.

2. SKÚŠOBNÉ PODMIENKY PRE VOZIDLÁ

- 2.1. Vozidlo musí byť umiestnené na vodorovnom, pevnom a rovnom povrchu.
 - 2.2. Riadené kolesá musia byť otočené na jazdu priamo vpred.
 - 2.3. Pneumatiky musia byť nahustené na tlak doporučený výrobcom vozidla.
 - 2.4. Vozidlo môže byť, ak je potrebné dosiahnuť skúšobné sily vyžadované v bodoch 2.8 a 14.4, pridržené akýmkoľvek spôsobom; tento spôsob špecifikuje výrobca vozidla.
 - 2.5. Vozidlá, ktoré sú vybavené hydropneumatickým, hydraulickým alebo pneumatickým pružením alebo zariadením pre automatickú reguláciu výšky podľa nákladu, sa musia podrobiť skúške v podmienkach normálnej prevádzky bez nákladu, ktoré špecifikuje výrobca.
 - 2.6. V prípade návesov musí byť plošina na náklad v zásade vo vodorovnej polohe.
-

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 statuše TRANS/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)

Obsahuje celý platný text vrátane:

doplnku 6 k sérii zmien 01 – dátum nadobudnutia platnosti: 23. jún 2011.

OBSAH

PREDPIS

1. Rozsah pôsobnosti

Časť I – Typové schvaľovanie vozidlových poplachových systémov

2. Vymedzenie pojmov

3. Žiadosť o typové schválenie vozidlového poplachového systému

4. Typové schválenie

5. Všeobecné špecifikácie

6. Osobitné špecifikácie

7. Prevádzkové parametre a skúšobné podmienky

8. Návod

9. Zmena typu vozidlového poplachového systému a rozšírenie typového schválenia

10. Zhoda výroby

11. Sankcie v prípade nezhody 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. Vymedzenie pojmov

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. Vymedzenie pojmov
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 špecifikácie
33. Prevádzkové parametre a skúšobné podmienky
34. Návody
35. Zmena typu imobilizéra alebo typu vozidla a rozšírenie typového schválenia
36. Zhoda výroby
37. Sankcie v prípade nezahody 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 1 – Oznámenie 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 časti I
- Príloha 1A – Informačné dokumenty
- Príloha 2 – Oznámenie 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 časti II
- Príloha 3 – Oznámenie o udelení typového schválenia alebo o jeho rozšírení, zamietnutí, prípadne odňatí, alebo o definitívnom zastavení výroby typu imobilizéra podľa predpisu č. 97 časti III
- Príloha 4 – Oznámenie 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 časti III
- Príloha 5 – Usporiadanie schvaľovacích značiek
- Príloha 6 – Vzor osvedčenia o zhode
- Príloha 7 – Vzor osvedčenia o inštalácii
- Príloha 8 – Skúška systémov na ochranu priestoru pre cestujúcich
- Príloha 9 – Elektromagnetická kompatibilita
- Príloha 10 – 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. VYMEDZENIE POJMOV

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 vniknutie 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 vniknutím alebo rušivým zásahom do vozidla;
- 2.3. „výstražné zariadenie“ je zariadenie, ktoré signalizuje, že prišlo k vniknutiu alebo rušivému zásahu;
- 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 je:
 - a) názov alebo značka výrobcu;
 - b) druh snímača;
 - c) druh výstražného zariadenia;
 - d) 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 vlastným motorom;
- 2.11. „núdzový poplach“ je zariadenie, ktoré umožňuje osobe použiť poplachové zariadenie nainštalované vo vozidle s cieľom privolať pomoc v prípade núdze;

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

- 2.12. „komponent“ je zariadenie, na ktoré sa vzťahujú požiadavky tohto predpisu, ktoré má byť súčasťou vozidla a ktoré môže byť typovo schválené nezávisle od vozidla, ak to výslovne umožňujú ustanovenia tohto predpisu;
- 2.13. „samostatná technická jednotka“ je zariadenie, na ktoré sa vzťahujú požiadavky tohto predpisu, ktoré má byť časťou vozidla a ktoré môže byť typovo schválené samostatne, ale iba vo vzťahu k jednému alebo viacerým určeným typom vozidla, ak to výslovne umožňujú ustanovenia tohto predpisu.
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 informačný dokument vytvorený podľa vzoru uvedeného v prílohe IA časti I a opisujúci technické charakteristiky vozidlového poplachového systému, spôsob inštalácie každého vyhotovenia a typ vozidla, na ktorom sa má vozidlový poplachový systém nainštalovať:
- 3.2.1. vozidlo, resp. vozidlá vybavené vozidlovým poplachovým systémom, ktorý má byť typovo schválený, vybrané žiadateľom podľa dohody s technickou službou zodpovednou za vykonávanie schvaľovacích skúšok;
- 3.2.2. návody v troch vyhotoveniach podľa bodu 8 uvedeného ďalej.
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 pridieľuje 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 1 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 rozlišovacie číslo krajiny, ktorá typové schválenie udelila (!);
- 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;

(!) 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 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 Dohodu o prijatí jednotných technických predpisov pre kolesové vozidlá, zariadenia a časti, ktoré sa môžu montovať a/alebo používať na kolesových vozidlách, a o podmienkach vzájomného uznávania typových schválení udelených na základe týchto predpisov alebo k nej pristúpili, a takto priradené čísla oznamuje generálny tajomník Organizácie Spojených národov zmluvným stranám dohody.

- 4.4.4. príloha 5 k tomuto predpisu uvádza vzory usporiadania schvaľovacích značiek.
- 4.5. Ako alternatíva schvaľovacej značky opísanej v bode 4.4 sa ku každému vozidlovému poplachovému systém 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 6 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, naďalej spĺňalo príslušné technické požiadavky, najmä pokiaľ ide o elektromagnetickú kompatibilitu (EMC).
- 5.3. Ak vozidlový poplachový systém môže využívať rádiový prenos, napr. na aktiváciu alebo deaktiváciu poplachu alebo na prenos poplachového signálu, musí spĺňať príslušné normy ETSI ⁽²⁾, 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 vyžiarený výkon rádiových prenosov na aktiváciu a deaktiváciu poplachového systému musia spĺňať odporúčanie CEPT/ERC ⁽³⁾ 70-03 (17. február 2000) týkajúce sa použitia zariadení s krátkym rozsahom ⁽⁴⁾.
- 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 možno 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.

⁽²⁾ ETSI: Európsky inštitút pre telekomunikačné normy.

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

⁽³⁾ CEPT: Európska konferencia poštových a telekomunikačných administratív.

ERC: Európsky radiokomunikačný výbor.

⁽⁴⁾ Zmluvné strany môžu zakázať určitú frekvenciu a/alebo určitý výkon a môžu povoliť používanie inej frekvencie a/alebo výkonu.

- 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 akémukoľvek zbytočnému zapnutiu poplachu (= falošný poplach, pozri bod 6.1.2).

Ak tieto prídavné snímače spustia poplachový signál dokonca po tom, čo prišlo k vniknutiu (napr. rozbitím zasklenej plochy), alebo v dôsledku vonkajších vplyvov (napr. vietor), poplachový signál aktivovaný jedným z uvedených snímačov musí byť aktivovaný najviac 10-krát v priebehu rovnakej aktivačnej periódy vozidlového poplachového systému.

V tomto prípade musí byť aktivačná perióda obmedzená autorizovanou deaktiváciou systému, ktorá je výsledkom konania 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 radiacích 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 opísaná v bode 7.2.13;

b) elektromagnetickej kompatibility: skúška opísaná v bode 7.2.12;

c) zníženia napätia akumulátora postupným vybíjaním: skúška opísaná v bode 7.2.14;

d) falošného poplachu na základe kontroly priestoru pre cestujúcich: skúška opísaná 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 opisu 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 min. 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.
Spúšťačia frekvencia (2 ± 1) Hz.
V súvislosti so zvukovým signálom sú povolené i asynchrónne signály.
Čas zapnutia = čas vypnutia $\pm 10\%$.
- 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 (spĺňajúci požiadavky prílohy 10 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 minimálne pre 50 000 variantov.
- 6.6.2.3. Mechanický kľúč alebo elektrické/elektronické zariadenie 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 vnútri chráneného priestoru, musí byť zabezpečené oneskorenie výstupu. Toto oneskorenie výstupu musí byť nastaviteľné medzi 15 až 45 sekundami po tom, čo bol spínač uvedený do činnosti. Čas oneskorenia môže byť nastaviteľná podľa individuálnych potrieb prevádzkovateľa.
- 6.8. Oneskorenie vstupu
Ak je zariadenie na deaktiváciu vozidlového poplachového systému nainštalované vnútri chráneného priestoru, musia byť zvukové a optické signály aktivované s oneskorením minimálne 5 sekúnd a maximálne 15 sekúnd. Čas oneskorenia môže byť nastaviteľný podľa individuálnych potrieb prevádzkovateľa.

- 6.9. Indikátor stavu
- 6.9.1. Na poskytovanie informácií o stave vozidlového poplachového systému (aktivovaný, deaktivovaný, aktivovaný čas poplachu, poplach bol aktivovaný) sú povolené optické indikátory vnútri a mimo priestoru pre cestujúcich. Intenzita svetla optických signálov 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 indikácia 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 od stavu (aktivovaný alebo deaktivovaný) a/alebo od funkcie vozidlového poplachového systému. Takýto poplach sa spúšťa znútra 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 dĺžka trvania. Núdzový poplach nesmie brániť uvedeniu motora do činnosti alebo ho zastaviť.
7. PREVÁDZKOVÉ PARAMETRE A SKÚŠOBNÉ PODMIENKY ⁽⁵⁾
- 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 °C až do + 85 °C pre časti, ktoré sa majú nainštalovať v priestore pre cestujúcich alebo pre batožinu;
- od – 40 °C do + 125 °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.

⁽⁵⁾ Svietidlá 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.

- 7.1.4. Podmienky napájania elektrickou energiou
Menovité napájacie napätie: 12 V.
Pracovný rozsah napájacieho napätia: od 9 V do 15 V pri teplotnom rozsahu podľa bodu 7.1.1.
Časová expozícia pre predpätie pri 23 °C. $U = 18 \text{ V}$, max. 1 h.
 $U = 24 \text{ V}$, max. 1 min.
- 7.2. Skúšobné podmienky
- 7.2.1. Prevádzkové skúšky
V prípade prevádzkových skúšok, ktoré sa vyžadujú podľa bodov 7.2.3, 7.2.4, 7.2.5, 7.2.6 a 7.2.8.4, platí, že ak sa niektoré zo skúšok vyžadovaných v každom z týchto bodov pred uskutočnením prevádzkových skúšok vykonávajú za sebou na jedinom vozidlovom poplachovom systéme, prevádzkové skúšky sa môžu vykonať len raz, a to po skončení vybraných skúšok namiesto vykonávania prevádzkových skúšok vyžadovaných v uvedených bodoch po každej z vybraných skúšok. Výrobcovia a dodávatelia vozidiel musia zaručiť uspokojivé výsledky len v prípade postupov, ktoré nie sú kumulované.
- 7.2.1.1. Musí sa overiť súlad poplachového systému s týmito požiadavkami:
- a) dĺžka trvania poplachu podľa bodov 6.2.2 a 6.3.2;
 - b) frekvencia a pomer zapnuté/vypnuté podľa bodov 6.3.3 a 6.2.3.1, resp. 6.2.3.2;
 - c) počet prípadných poplachových cyklov podľa bodu 6.1.1;
 - d) kontrola blokovania aktivácie poplachového systému podľa bodu 6.5.
- 7.2.1.2. Normálne skúšobné podmienky
Napätie $U = (12 \pm 0,2) \text{ V}$.
Teplota $\Theta = (23 \pm 5) \text{ }^\circ\text{C}$.
- 7.2.2. Odolnosť voči teplotám a zmenám napätia
Splnenie požiadaviek definovaných v bode 7.2.1.1 sa musí tiež overiť za týchto podmienok:
- 7.2.2.1. Skúšobná teplota: $\Theta = (-40 \pm 2) \text{ }^\circ\text{C}$.
Skúšobné napätie: $U = (9 \pm 0,2) \text{ V}$.
Čas vystavenia týmto podmienkam: 4 hodiny.
- 7.2.2.2. Pre časti, ktoré sa majú nainštalovať v priestore pre cestujúcich alebo v priestore pre batožinu:
Skúšobná teplota: $\Theta = (+85 \pm 2) \text{ }^\circ\text{C}$.
Skúšobné napätie: $U = (15 \pm 0,2) \text{ V}$.
Čas vystavenia týmto podmienkam: 4 hodiny.
- 7.2.2.3. Pre časti, ktoré sa majú nainštalovať v motorovom priestore, pokiaľ nie sú určené inak:
Skúšobná teplota: $\Theta = (+125 \pm 2) \text{ }^\circ\text{C}$.
Skúšobné napätie: $U = (15 \pm 0,2) \text{ V}$.
Čas vystavenia týmto podmienkam: 4 hodiny.
- 7.2.2.4. Vozidlový poplachový systém v aktivovanom i deaktivovanom stave musí byť jednu hodinu podrobený zvýšenému napätiu $(18 \pm 0,2) \text{ V}$.

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.

So súhlasom technickej služby sa táto požiadavka nemusí uplatňovať za týchto okolností:

a) Typové schválenie vozidlového poplachového systému, ktorý má byť typovo schválený ako samostatná technická jednotka.

V takom prípade výrobca vozidlového poplachového systému musí:

i) uviesť v bode 4.5 informačného dokumentu (príloha 1A časť 1), že požiadavka tohto bodu sa neuplatňuje na vozidlový poplachový systém (v súlade s časťou I tohto predpisu), a

ii) uviesť v bode 4.1 informačného dokumentu zoznam vozidiel, na ktorých má byť vozidlový poplachový systém namontovaný, a príslušné podmienky inštalácie v bode 4.2.

b) Typové schválenie vozidla, pokiaľ ide o poplachový systém

V tomto prípade musí výrobca uviesť v bode 3.1.3.1.1 informačného dokumentu (príloha 1A časť 2), že požiadavka tohto bodu sa neuplatňuje na poplachový systém z dôvodu povahy podmienok inštalácie, čo výrobca vozidla musí preukázať prostredníctvom predložených súvisiacich dokumentov.

c) Typové schválenie vozidla, pokiaľ ide o inštaláciu vozidlového poplachového systému, ktorý je typovo schválený ako samostatná technická jednotka

V tomto prípade musí výrobca vozidla v bode 3.1.3.1.1 informačného dokumentu (príloha 1A časť 2) uviesť, že požiadavka tohto bodu sa neuplatňuje na inštaláciu vozidlového poplachového systému, ak sú splnené príslušné podmienky inštalácie.

Táto požiadavka sa neuplatňuje v prípadoch, keď informácie vyžadované podľa bodu 3.1.3.1.1 prílohy 1A časti 2 už boli predložené na účely schválenia samostatnej technickej jednotky.

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.

So súhlasom technickej služby sa táto požiadavka nemusí uplatniť za týchto okolností:

- a) Typové schválenie vozidlového poplachového systému, ktorý má byť typovo schválený ako samostatná technická jednotka

V takom prípade výrobca vozidlového poplachového systému musí:

- i) uviesť v bode 4.5 informačného dokumentu (príloha 1A časť 1), že požiadavka tohto bodu sa neuplatnila na vozidlový poplachový systém (v súlade s časťou I tohto predpisu);
- ii) uviesť v bode 4.1 informačného dokumentu zoznam vozidiel, do ktorých má byť vozidlový poplachový systém namontovaný, a príslušné podmienky inštalácie v bode 4.2; a
- iii) prostredníctvom predložených súvisiacich dokumentov preukázať, že nie sú prekročené požiadavky na spotrebu energie.

- b) Typové schválenie vozidla, pokiaľ ide o poplachový systém

V tomto prípade musí výrobca v bode 3.1.3.1.1 informačného dokumentu (príloha 1A časť 2) uviesť, že požiadavka tohto bodu sa neuplatňuje na poplachový systém z dôvodu povahy podmienok inštalácie, a výrobca vozidla túto skutočnosť musí dokázať prostredníctvom predložených súvisiacich dokumentov.

- c) Typové schválenie vozidla, pokiaľ ide o inštaláciu vozidlového poplachového systému, ktorý je typovo schválený ako samostatná technická jednotka

V tomto prípade musí výrobca vozidla v bode 3.1.3.1.1 informačného dokumentu (príloha 1A časť 2) uviesť, že požiadavka tohto bodu sa neuplatňuje na inštaláciu vozidlového poplachového systému, ak sú splnené príslušné podmienky inštalácie.

Táto požiadavka sa neuplatňuje v prípadoch, keď informácie vyžadované podľa bodu 3.1.3.1.1 prílohy 1A časti 2 už boli predložené na účely schválenia samostatnej technickej jednotky.

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:

- a) zmena frekvencie je 1 oktáva/min.;
- b) počet cyklov je 10, skúška sa uskutočňuje pri všetkých 3 osiach;
- c) 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 podoprený.

- 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 8 k tomuto predpisu).
- 7.2.12. Elektromagnetická kompatibilita
Vozidlový poplachový systém musí byť podrobený skúškam opísaným v prílohe 9.

V tomto prípade sa vozidlový poplachový systém spĺňajúci všetky funkčné stavy stanovené skúškami podľa prílohy 9 považuje za systém, ktorý nespôsobí zbytočný poplachový zvukový signál, v súvislosti s požiadavkami uvedenými v bode 6.1.2.1.

Pokiaľ ide o zhodu s funkčným stavom v každej skúške, vozidlový poplachový systém, ktorý je určený na vydávanie poplachového zvukového signálu v stave nastavenia za niektorých skúšobných podmienok stanovených v prílohe 9 a vydáva poplachový zvukový signál pri skúškach, sa považuje za fungujúci v súlade s jeho určením v skúškach, a teda sa považuje za poplachový systém, ktorý spĺňa funkčný stav skúšok. V tomto prípade to musí výrobca vozidlového poplachového systému preukázať prostredníctvom predloženia súvisiacich dokumentov.
- 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 joula 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 opísanej 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 12 V 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 7.
- 8.3. Všeobecné vyhlásenie 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 TYPOVÉHO SCHVÁLENIA

Každá zmena daného typu vozidlového poplachového systému sa oznamuje správnejmu 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 opísaných 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 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 tento predpis prostredníctvom formulára, ktorého vzor je uvedený v prílohe 1 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 získaní takéhoto oznámenia tento orgán informuje o tom ostatné zmluvné strany dohody uplatňujúce tento predpis prostredníctvom formulára, ktorého vzor je uvedený v prílohe 1 k tomuto predpisu.
13. NÁZVY A ADRESY TECHNICKÝCH SLUŽIEB ZODPOVEDNÝCH ZA VYKONÁVANIE SCHVALOVACÍCH 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 schvalovacích 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, POKIAĽ IDE O JEHO POPLACHOVÝ SYSTÉM
- Ak sa vozidlový poplachový systém schválený podľa časti I tohto predpisu používa 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. VYMEDZENIE POJMOV
- 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 je:
- názov alebo značka výrobcu;
 - vlastnosti vozidla, ktoré zásadne ovplyvňujú funkciu poplachového systému;
 - 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 prikladá informačný dokument v súlade so vzorom uvedeným v prílohe 1A časti 2.
- 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 prideluje 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 2 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 rozlišovacie číslo krajiny, ktorá typové schválenie udelila ⁽⁶⁾;
- 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 5 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, najmä pokiaľ ide o elektromagnetickú kompatibilitu (EMC).

⁽⁶⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 1.

- 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 č. 2, 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 CEPT/ERC 70-03 (17. február 2000) (pozri poznámku pod čiarou č. 3, ktorá sa vzťahuje na bod 5.3) týkajúce sa použitia zariadení s krátkym rozsahom (pozri poznámku pod čiarou č. 4, ktorá sa vzťahuje na bod 5.3).
- 17.4. Poplachový systém a jeho komponenty sa nesmú nečakane zapnúť, najmä za chodu motora.
- 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 možno 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. svetlá 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 akémukoľvek zbytočnému zapnutiu poplachu (= falošný poplach, pozri bod 18.1.2).

Ak tieto prídavné snímače spustia poplachový signál dokonca po tom, čo prišlo k vniknutiu (napr. rozbitím zasklenej plochy), alebo vonkajšími vplyvmi (napr. vietor), poplachový signál aktivovaný jedným z uvedených snímačov musí byť aktivovaný najviac 10-krát v priebehu rovnakej aktivačnej periódy systému poplachového systému.

V tomto prípade musí byť aktivačná perióda obmedzená autorizovanou deaktiváciou systému, ktorá je výsledkom konania 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 opísaná v bode 7.2.13;

- b) elektromagnetickej kompatibility: skúška opísaná v bode 7.2.12;
- c) zníženia napätia akumulátora postupným vybíjaním: skúška opísaná v bode 7.2.14;
- d) falošného poplachu na základe kontroly priestoru pre cestujúcich: skúška opísaná 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 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 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 opisu 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 min. 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 10 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 minimálne pre 50 000 variantov.
- 18.6.2.3. Mechanický kľúč alebo elektrické/elektronické zariadenie vnútri chráneného priestoru pre cestujúcich s časovým oneskorením vstupu/výstupu.
- 18.7. Oneskorenie výstupu
Ak je spínacie zariadenie slúžiace na aktiváciu poplachového systému nainštalované vnútri chráneného priestoru, musí byť zabezpečené oneskorenie výstupu. Toto oneskorenie výstupu musí byť nastaviteľné medzi 15 až 45 sekundami po tom, čo bol spínač uvedený do činnosti. Čas oneskorenia môže byť nastaviteľný podľa individuálnych potrieb prevádzkovateľa.
- 18.8. Oneskorenie vstupu
Ak je zariadenie na deaktiváciu poplachového systému nainštalované vnútri chráneného priestoru, musia byť zvukové a optické signály aktivované s oneskorením minimálne 5 sekúnd a maximálne 15 sekúnd. Čas oneskorenia môže byť nastaviteľný podľa individuálnych potrieb prevádzkovateľa.

- 18.9. Indikátor stavu
- 18.9.1. Na poskytovanie informácií o stave poplachového systému (aktivovaný, deaktivovaný, aktivovaný čas poplachu, poplach bol aktivovaný) je povolená inštalácia optických indikátorov vnútri a mimo priestoru pre cestujúcich. Intenzita svetla optických signálov 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 indikácia 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 od stavu (aktivovaný alebo deaktivovaný) a/alebo od funkcie poplachového systému. Takýto poplach sa spúšťa znútra 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 dĺžka 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 opísaný 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 možno preukázať náležitou dokumentáciou.
20. NÁVODY
- Ku každému vozidlu musí byť priložený:
- 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 správnomu 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 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/ECE/324-E/ECE/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 tento predpis prostredníctvom formulára, ktorého vzor je uvedený v prílohe 2 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 získaní takéhoto oznámenia tento orgán informuje o tom ostatné zmluvné strany dohody uplatňujúce tento predpis prostredníctvom formulára, ktorého vzor je uvedený v prílohe 2 k tomuto predpisu.
25. NÁZVY A ADRESY TECHNICKÝCH SLUŽIEB ZODPOVEDNÝCH ZA VYKONÁVANIE SCHVALOVACÍCH 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 SCHVALOVANIE IMOBILIZÉROV A TYPOVÉ SCHVALOVANIE VOZIDLA, POKIAĽ IDE O JEHO IMOBILIZÉR
26. VYMEDZENIE POJMOV
- Na účely časti III tohto predpisu:
- 26.1. „imobilizér“ je zariadenie poháňané 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 (aktívovaný/deaktívovaný, zmena z aktívovaného do deaktivovaného stavu a naopak);
- 26.4. „aktívovaný stav imobilizéra“ je stav, v ktorom nemôže byť vozidlo normálne poháňané 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 je:
- názov alebo značka výrobcu;
 - druh ovládacieho zariadenia;
 - 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 je:
- názov alebo značka výrobcu;
 - vlastnosti vozidla, ktoré zásadne ovplyvňujú funkciu imobilizéra;
 - 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:
- informačný dokument zostavený podľa vzoru uvedeného v prílohe 1A časti 1 a musí obsahovať opis technických charakteristík imobilizéra, opatrenia proti jeho neúmyselnej aktivácii a metódu inštalácie v prípade každej značky a typu vozidla, do ktorých sa má imobilizér nainštalovať;
 - 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;
 - vozidlo, resp. vozidlá vybavené imobilizérom, ktorý má byť typovo schválený, vybrané žiadateľom podľa dohody s technickou službou zodpovednou za vykonávanie schvaľovacích skúšok;
 - návody v troch vyhotoveniach podľa bodu 34.
28. ŽIADOSŤ O TYPOVÉ SCHVÁLENIE VOZIDLA
- 28.1. Ak sa imobilizér schválený podľa časti III tohto predpisu používa 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 prikladá informačný dokument, ktorý musí obsahovať opis technických charakteristík imobilizéra a metódu inštalácie v prípade každej značky a typu vozidla, do ktorých sa má imobilizér nainštalovať podľa vzoru uvedeného v prílohe 1A, podľa potreby v časti 2 alebo 3.

- 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 schválenie 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 2 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 (7);
- 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 5 k tomuto predpisu uvádza vzory usporiadania schvaľovacích značiek.
- 29.7. Ako alternatíva schvaľovacej značky opísanej v bode 29.4 sa ku každému imobilizéru ponúkajúmu na predaj vydáva osvedčenie o zhode.

Pokiaľ výrobca imobilizéra dodáva výrobcovi vozidla schválený neoznačený imobilizér, ktorý 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 6 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.

(7) Pozri poznámku pod čiarou č. 1.

- 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 4 k tomuto predpisu.
- 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 rozlišovacie číslo krajiny, ktorá typové schválenie udelila ⁽⁸⁾;
- 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 obidvoch 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 5 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 č. 2, 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 CEPT/ERC 70-03 (17. február 2000) (pozri poznámku pod čiarou č. 3 prislúchajúcu bodu 5.3) týkajúce sa použitia zariadení s krátkym rozsahom (pozri poznámku pod čiarou č. 4, 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
- b) keď motor musí:
- i) poháňať zariadenia tvoriace časť vozidla alebo namontované na vozidle na iný účel, 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 2 k tomuto predpisu).

⁽⁸⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 1.

- 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 možno 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 počas obdobia 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⁽⁹⁾ a funkciám takým spôsobom, že v normálnej prevádzke alebo pri poruche sú splnené technické požiadavky predpisu č. 13 platného v čase žiadosti o typové schválenie podľa tohto predpisu.

Splnenie tohto bodu neznamena, 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 prinajmenšom jedným 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, zapaľovania, dodávka paliva, pneumaticky uvoľnené pružinové brzdy atď.);
- 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:

⁽⁹⁾ Ako je definované v prílohe 8 k predpisu č. 13 v znení zmien.

- a) 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;
- b) 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 sa musí dosiahnuť 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 na 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 minimálne pre 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 vnútri a mimo priestoru pre cestujúcich. Intenzita svetla optických signálov 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 indikácia 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 možno preukázať náležitou dokumentáciou.
- 33.2. Skúšobné podmienky
- Všetky skúšky musia byť vykonané postupne na jednom imobilizéri. 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.

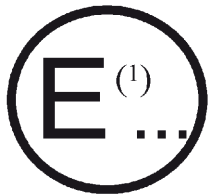
34. NÁVODY
(Body 34.1 až 34.3 iba na účely dodatočnej inštalácie.)
- Ku každému imobilizéru musí byť priložený:
- 34.1. návod na inštaláciu;
- 34.1.1. zoznam vozidiel a modelov vozidiel, pre ktoré je zariadenie určené. Zoznam môže byť špecifický alebo všeobecný, napr. „všetky automobily s benzínovými motormi a s akumulátormi 12 V 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 7.
- 34.3. Všeobecné vyhlásenie 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 správnomu 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 opísaných v bodoch 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 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 prílohách 3 a 4 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 získaní tohto oznámenia tento orgán informuje o tom ostatné zmluvné strany dohody uplatňujúce tento predpis prostredníctvom formulára, ktorého vzor je uvedený v prílohe 4 k tomuto 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 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 SCHVALOVACÍCH 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 schvalovacích 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 1

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 časti 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 opis 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, 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 1A

ČASŤ 1

Informačný dokument v súlade s časťou I predpisu č. 97, ktorý sa týka typového schválenia EHK komponentu alebo samostatnej technickej jednotky, pokiaľ ide o vozidlové poplachové systémy

[maximálny formát: A4 (210 mm × 297 mm)]

1. Všeobecné
 - 1.1. Značka (obchodný názov výrobcu):
 - 1.2. Typ:
 - 1.3. Prostriedky identifikácie typu, ak sú vyznačené na zariadení ⁽¹⁾:
 - 1.3.1. Umiestnenie takého označenia:
 - 1.4. Meno a adresa výrobcu:
 - 1.5. Umiestnenie schvaľovacej značky EHK:
 - 1.6. Adresa (adresy) montážneho závodu (montážnych závodov):
2. Opis zariadenia
 - 2.1. Podrobný opis poplachového systému a častí vozidla spojených s inštalovaným poplachovým systémom:
 - 2.1.1. Zoznam hlavných komponentov tvoriacich poplachový systém:
 - 2.1.2. Opatrenia prijaté voči falošnému poplachu:
 - 2.2. Rozsah ochrany, ktorú zariadenie poskytuje:
 - 2.3. Metóda aktivácie/deaktivácie:
 - 2.4. Prípadne počet účinných vzájomne zameniteľných kódov:
 - 2.5. Zoznam hlavných komponentov zariadenia a prípadne ich referenčné značky:
3. Nákresy
 - 3.1. Nákresy hlavných komponentov zariadenia (nákresy musia obsahovať priestor určený pre značku typového schválenia EHK):
4. Návod
 - 4.1. Zoznam vozidiel, na ktorých môže byť zariadenie montované:
 - 4.2. Opis spôsobu montáže zobrazený na fotografiách a/alebo nákresoch:
 - 4.3. Návod na použitie:
 - 4.4. Prípadný návod na údržbu:
 - 4.5. Opis bodov tohto predpisu, ktoré sa z dôvodu podmienok inštalácie vozidlového poplachového systému typovo schváleného ako samostatná poplachová jednotka, ktorá sa má inštalovať na určených miestach v určených vozidlách, neuplatňujú:

⁽¹⁾ Ak prostriedky označenia typu obsahujú znaky, ktoré nie sú dôležité pre opis typu komponentu alebo samostatnej technickej jednotky, ktorých sa týka tento informačný dokument, takéto znaky sú v dokumentácii znázornené symbolom „?“ (napr. ABC??123??).

ČASŤ 2

Informačný dokument v súlade s časťou II predpisu č. 97, ktorý sa týka systému typového schválenia EHK typu vozidla, pokiaľ ide o jeho poplachový systém a systém imobilizéra

[maximálny formát: A4 (210 mm × 297 mm)]

Bez/vrátane poplachového systému ⁽¹⁾

Bez/vrátane imobilizéra ⁽¹⁾

1. Všeobecné
 - 1.1. Značka (obchodný názov výrobcu):
 - 1.2. Typ:
 - 1.3. Prostriedky identifikácie typu, ak sú vyznačené na zariadení ⁽²⁾:
 - 1.3.1. Umiestnenie takéhoto označenia:
 - 1.4. Kategória vozidla ⁽³⁾:
 - 1.5. Meno a adresa výrobcu:
 - 1.6. Umiestnenie schvaľovacej značky EHK:
 - 1.7. Adresa (adresy) montážneho závodu (montážnych závodov):
2. Všeobecné konštrukčné vlastnosti vozidla
 - 2.1. Fotografie a/alebo výkresy reprezentatívneho vozidla:
 - 2.2. Riadenie na ľavej strane/na pravej strane ⁽¹⁾:
3. Rôzne
 - 3.1. Zariadenie, ktoré bráni neoprávnenému použitiu vozidla:
 - 3.1.2. Imobilizér vozidla:
 - 3.1.2.1. Číslo typového schválenia, ak je k dispozícii:
 - 3.1.2.2. Pre zatiaľ neschválené imobilizéry:
 - 3.1.2.2.1. Podrobný technický opis imobilizéra vozidla a opatrení proti jeho neúmyselnej aktivácii:
 - 3.1.2.2.2. Systém (systémy), v ktorom (ktorých) imobilizér funguje:
 - 3.1.2.2.3. Prípadne počet účinných vzájomne zameniteľných kódov:
 - 3.1.3. Prípadný poplachový systém:
 - 3.1.3.1. Číslo typového schválenia, ak je k dispozícii:
 - 3.1.3.1.1. Podrobný opis typu vozidla, pokiaľ ide o usporiadanie inštalovaného vozidlového poplachového systému zobrazeného prostredníctvom fotografií a/alebo náčrtov (ak je vozidlový poplachový systém už typovo schválený ako samostatná technická jednotka, takéto znaky sú v dokumentácii znázornené symbolom „?“ (napr. ABC??123??)).
 - 3.1.3.2. Pre zatiaľ neschválené poplachové systémy:
 - 3.1.3.2.1. Podrobný opis poplachového systému a častí vozidla spojených s inštalovaným poplachovým systémom:
 - 3.1.3.2.2. Zoznam hlavných komponentov tvoriacich poplachový systém:

⁽¹⁾ Nehodiace sa prečiarknite (v prípadoch, keď sa uplatňuje viac ako jeden bod, nie je potrebné prečiarknuť nič).

⁽²⁾ Ak prostriedky označenia typu obsahujú znaky, ktoré nie sú dôležité pre opis typu komponentu alebo samostatnej technickej jednotky, ktorých sa týka tento informačný dokument, takéto znaky sú v dokumentácii znázornené symbolom „?“ (napr. ABC??123??).

⁽³⁾ Podľa definície v prílohe 7 ku Konsolidovanej rezolúcii o konštrukcii vozidiel (R.E.3) (dokument TRANS/WP.29/78/Rev.1/v znení neskorších zmien).

ČASŤ 3

Informačný dokument v súlade s časťou III predpisu č. 97, ktorý sa týka typového schválenia EHK komponentu alebo samostatnej technickej jednotky, pokiaľ ide o systém imobilizéra

[maximálny formát: A4 (210 mm × 297 mm)]

1. Všeobecne
 - 1.1. Značka (obchodný názov výrobcu):
 - 1.2. Typ:
 - 1.3. Prostriedky identifikácie typu, ak sú vyznačené na zariadení ⁽¹⁾:
 - 1.3.1. Umiestnenie takéhoto označenia:
 - 1.4. Meno a adresa výrobcu:
 - 1.5. Umiestnenie schvaľovacej značky EHK:
 - 1.6. Adresa (adresy) montážneho závodu (montážnych závodov):
2. Opis zariadenia
 - 2.1. Podrobný opis poplachového systému a častí vozidla spojených s inštalovaným poplachovým systémom:
 - 2.1.1. Zoznam hlavných komponentov tvoriacich poplachový systém:
 - 2.1.2. Opatrenia prijaté voči falošnému poplachu:
 - 2.2. Rozsah ochrany, ktorú zariadenie poskytuje:
 - 2.3. Spôsob aktivácie/deaktivácie zariadenia:
 - 2.4. Prípadne počet účinných vzájomne zameniteľných kódov:
 - 2.5. Zoznam hlavných komponentov zariadenia a prípadne ich referenčné značky:
3. Nákrasy
 - 3.1. Nákrasy hlavných komponentov zariadenia (nákrasy musia obsahovať priestor určený pre značku typového schválenia EHK alebo prípadne referenčnú značku):
4. Návod
 - 4.1. Zoznam vozidiel, do ktorých sa má zariadenie montovať:
 - 4.2. Opis spôsobu montáže zobrazený na fotografiách a/alebo nákrasoch:
 - 4.3. Návod na použitie:
 - 4.4. Prípadný návod na údržbu:

⁽¹⁾ Ak prostriedky označenia typu obsahujú znaky, ktoré nie sú dôležité pre opis typu komponentu alebo samostatnej technickej jednotky, ktorých sa týka tento informačný dokument, takéto znaky sú v dokumentácii znázornené symbolom „?“ (napr. ABC??123??).

PRÍLOHA 2

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 časti 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 opis:
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, 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 3

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 opis 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, ktoré sú na požiadanie k dispozícii.

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

⁽²⁾ Nehodí sa prečiarknite

PRÍLOHA 4

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 opis:
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 opis imobilizéra a časti, resp. častí vozidla, na ktoré pôsobí;
 zoznam súborov uložených u správneho orgánu, ktorý udelil typové schválenie, 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 5

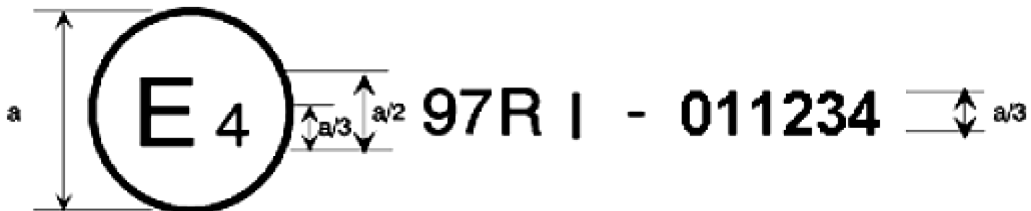
USPORIADANIE SCHVALOVACÍCH ZNAČIEK

VZOR A

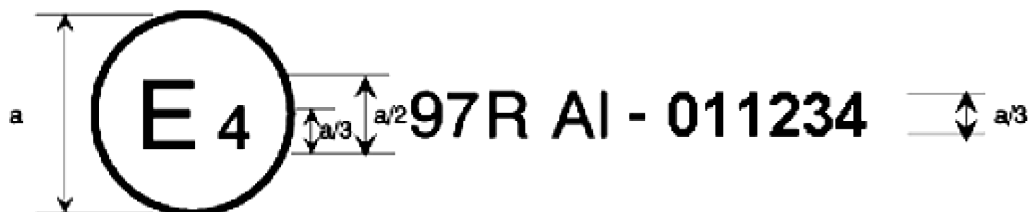
Obrázok 1



Obrázok 2



Obrázok 3



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

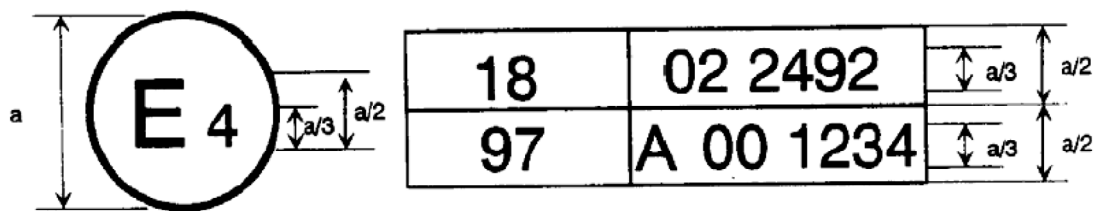
Zobrazená schvaľovacia značka na obrázku 1, pripevnená na vozidle alebo na vozidlovom poplachovom systéme, udáva, že uvedený typ tohto vozidla bol schválený v Holandsku (E4) podľa predpisu č. 97 zmeneného sériou zmien 01 pod schvaľovacím číslom 011234.

Zobrazená schvaľovacia značka na obrázku 2, pripevnená na vozidle alebo imobilizéri, 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 imobilizéri, 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 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 predpisov č. 18 (*) a č. 97.

Prvé dve čísla schvaľovacích čísel 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 6

VZOR OSVEDČENIA O ZHODE

Podpísaný
(priezvisko a meno)

potvrdzujem, že ďalej uvedený vozidlový poplachový systém/imobilizér (1):

Značka:

Typ:

je v úplnej zhode so schváleným typom

V dňa
(miesto schválenia) (dátum)

Ako je opísané vo formulári oznámenia o schválení č.

Identifikácia hlavného komponentu, resp. komponentov:

Komponent: Označenie:
.....
.....

Vydané v: dňa:

Presná adresa a pečiatka výrobcu:
.....
.....

Podpis: (uvedte, prosím, funkciu)

(1) Nehodiace sa prečiarknite.

PRÍLOHA 7

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.

Opis vozidla:

Značka:

Typ:

Výrobné číslo:

Registračné číslo:

Opis vozidlového poplachového systému/imobilizéra (1):

Značka:

Typ:

Schvaľovacie číslo:

Vydané v: dňa:

Presná adresa a pečiatka montážneho pracoviska:

.....

.....

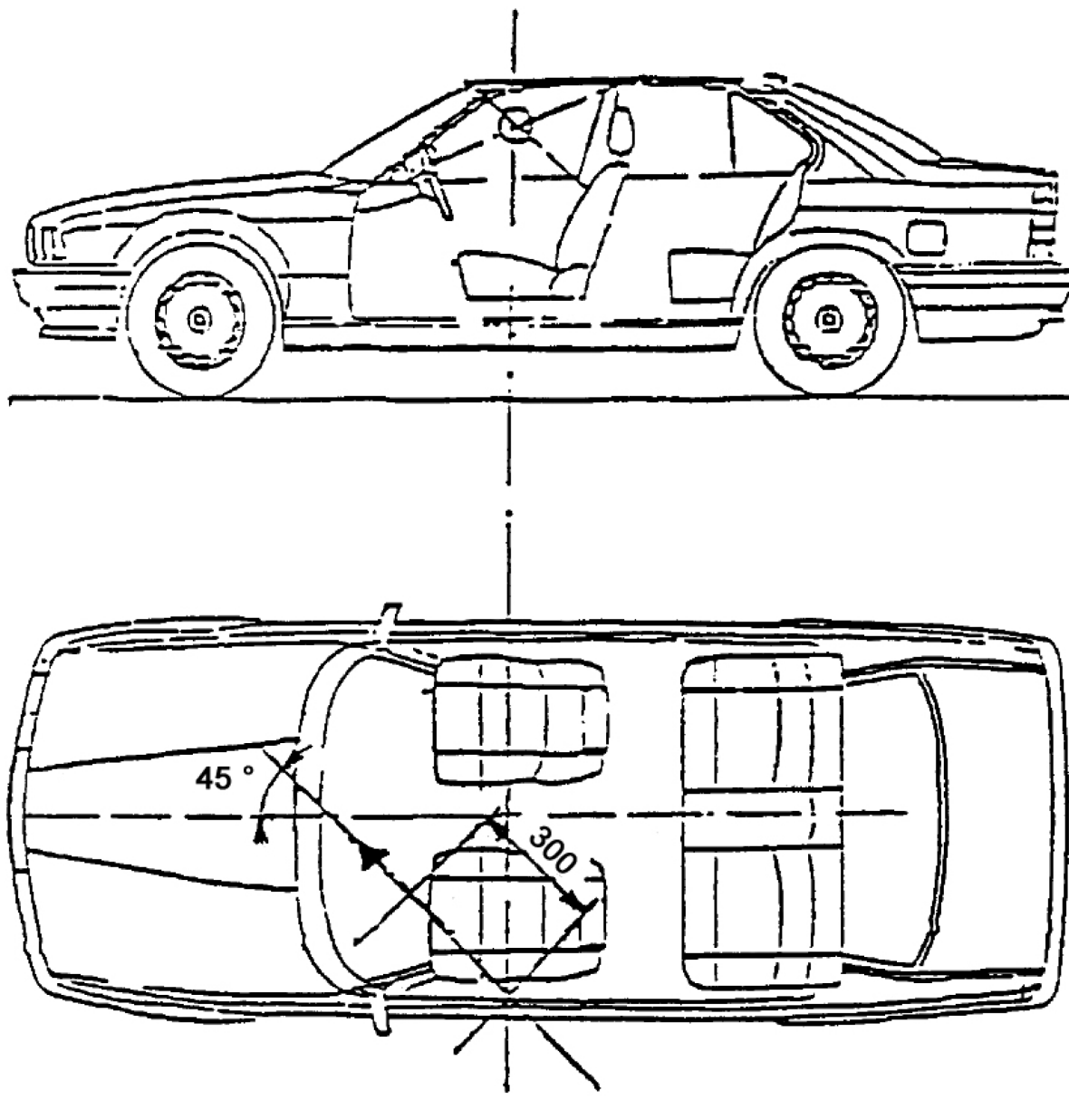
Podpis: (uvedte, prosím, funkciu)

(1) Nehodiace sa prečiarknite.

PRÍLOHA 8

BODY 7.2.11 A 19

Skúška systémov na ochranu priestoru pre cestujúcich



PRÍLOHA 9

ELEKTROMAGNETICKÁ KOMPATIBILITA

Poznámka: Skúšanie elektromagnetickej kompatibility sa v závislosti od skúšobného vybavenia realizuje podľa bodu 1 alebo 2.

1. METÓDA ISO

Odolnosť proti elektrickému rušeniu z napájacích vodičov

Pre napájacie vodiče a ďalšie prívody vozidlového poplachového systému/poplachového systému/imobilizéra, ktoré môžu byť v prevádzke pripojené k napájacím vodičom, sa použijú skúšobné impulzy typu 1, 2a/2b, 3a, 3b, 4 a 5a/5b podľa medzinárodnej normy ISO 7637-2:2004.

Pokiaľ ide o impulz typu 5, impulz typu 5b sa použije na vozidlá, ktoré majú alternátor s vnútornou obmedzujúcou diódou, a impulz typu 5a na iné prípady.

Pokiaľ ide o impulz typu 2, impulz typu 2a sa použije vždy a impulz typu 2b by sa mohol použiť po dohode medzi výrobcom vozidla a technickými schvaľovacími službami.

So súhlasom technickej služby sa skúšobný impulz typu 5a/5b nemusí uplatňovať za týchto okolností:

- a) Typové schválenie vozidlového poplachového systému, ktorý má byť typovo schválený ako samostatná technická jednotka a je určený na montáž do vozidiel bez alternátorov

V tomto prípade musí výrobca vozidlového poplachového systému:

- i) uviesť v bode 4.5 informačného dokumentu (príloha 1A časť 1), že na vozidlový poplachový systém sa neuplatňuje požiadavka tohto bodu (v súlade s časťou I tohto predpisu), a
- ii) uviesť v bode 4.1 informačného dokumentu zoznam vozidiel, do ktorých má byť vozidlový poplachový systém namontovaný, ako aj príslušné podmienky inštalácie v bode 4.2.

- b) Typové schválenie vozidla, pokiaľ ide o poplachový systém určený na montáž do vozidiel bez alternátorov

V tomto prípade musí výrobca vozidla v bode 3.1.3.1.1 informačného dokumentu (príloha 1A časť 2) uviesť, že požiadavka tohto bodu sa na poplachový systém neuplatňuje z dôvodu povahy podmienok inštalácie.

- c) Typové schválenie vozidla, pokiaľ ide o inštaláciu vozidlového poplachového systému, ktorý je typovo schválený ako samostatná technická jednotka a ktorý je určený na montáž do vozidiel bez alternátorov

V tomto prípade musí výrobca vozidla v bode 3.1.3.1.1 informačného dokumentu (príloha 1A časť 2) uviesť, že požiadavka tohto bodu sa neuplatňuje na inštaláciu vozidlového poplachového systému, ak sú splnené príslušné podmienky inštalácie.

Táto požiadavka sa neuplatňuje v prípadoch, keď informácie vyžadované v bode 3.1.3.1.1 prílohy 1A časti 2 už boli predložené na účely schválenia samostatnej technickej jednotky.

Vozidlový poplachový systém/poplachový systém v deaktivovanom stave a aktivovanom stave

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

Tabuľka 1

Skúšobná úroveň/funkčný stav (pre napájacie prívody)

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

Skúšobný impulz č.	Skúšobná úroveň	Funkčný stav
3b	III	A
4	III	B
5a/5b	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 opísaných v prílohe 6 pre vozidlá a v prílohe 9 pre samostatné technické jednotky.

Elektrické rušenie elektrostatickými výbojmi

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

So súhlasom technickej služby sa táto požiadavka nemusí uplatňovať za týchto okolností:

- a) Typové schválenie vozidlového poplachového systému, ktorý má byť typovo schválený ako samostatná technická jednotka

V tomto prípade výrobca vozidlového poplachového systému musí:

- i) uviesť v bode 4.5 informačného dokumentu (príloha 1A časť 2), že na vozidlový poplachový systém sa neuplatnila požiadavka tohto bodu (v súlade s časťou I tohto predpisu);
- ii) uviesť v bode 4.1 informačného dokumentu zoznam vozidiel, do ktorých má byť vozidlový poplachový systém namontovaný, ako aj príslušné podmienky inštalácie v bode 4.2.

- b) Typové schválenie vozidla so zreteľom na poplachový systém

V tomto prípade musí výrobca vozidla v bode 3.1.3.1.1 informačného dokumentu (príloha 1A časť 2) uviesť, že požiadavka tohto bodu sa na poplachový systém neuplatňuje z dôvodu povahy podmienok inštalácie.

- c) Typové schválenie vozidla, pokiaľ ide o inštaláciu vozidlového poplachového systému, ktorý je typovo schválený ako samostatná technická jednotka

V tomto prípade musí výrobca vozidla v bode 3.1.3.1.1 informačného dokumentu (príloha 1A časť 2) uviesť, že požiadavka tohto bodu sa neuplatňuje na inštaláciu vozidlového poplachového systému, ak sú splnené príslušné podmienky inštalácie.

Táto požiadavka sa neuplatňuje v prípadoch, keď informácie vyžadované v bode 3.1.3.1.1 prílohy 1A časti 2 už boli predložené na účely schválenia samostatnej technickej jednotky.

Emitované ziarenie

Skúšky sa vykonávajú podľa predpisu č. 10, série zmien 02 a podľa skúšobných metód opísaných v prílohách 4 a 5 pre vozidlá alebo prílohách 7 a 8 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 opísanej 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 opísaným v medzinárodnej norme ISO 7637 časti 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 opísanej 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 opísaných v predpise č. 10, sérii zmien 02 a podľa skúšobných metód opísaných v prílohách 4 a 5 pre vozidlá a prílohách 7 a 8 pre samostatné technické jednotky.

PRÍLOHA 10

ŠPECIFIKÁCIA SPÍNAČOV OVLÁDANÝCH MECHANICKÝM KLÚČOM

1. Valcová časť vložky spínača nesmie vyčnievať viac ako 1 mm z krytu a vyčnievajúca časť musí byť kužeľovitá.
 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.
-

Predplatné na rok 2012 (bez DPH, vrátane poštovného)

Úradný vestník EÚ, séria L + C, len tlačené vydanie	22 úradných jazykov EÚ	1 200 EUR ročne
Úradný vestník EÚ, séria L + C, tlačené vydanie + ročné DVD	22 úradných jazykov EÚ	1 310 EUR ročne
Úradný vestník EÚ, séria L, len tlačené vydanie	22 úradných jazykov EÚ	840 EUR ročne
Úradný vestník EÚ, séria L + C, mesačné (súhrnné) DVD	22 úradných jazykov EÚ	100 EUR ročne
Dodatok k úradnému vestníku (séria S), Verejné obstarávanie a výberové konania, DVD, jedno vydanie za týždeň	viacjazyčné: 23 úradných jazykov EÚ	200 EUR ročne
Úradný vestník EÚ, séria C – konkurzy	jazyk(-y), v ktorom(-ých) sa konajú konkurzy	50 EUR ročne

Úradný vestník Európskej únie, ktorý vychádza vo všetkých úradných jazykoch Európskej únie, si možno predplatiť v ktoromkoľvek z 22 jazykových znení. Zahŕňa sériu L (Právne predpisy) a C (Informácie a oznámenia).

Každé jazykové znenie má samostatné predplatné.

V súlade s nariadením Rady (ES) č. 920/2005 uverejneným v úradnom vestníku L 156 z 18. júna 2005 a ustanovujúcim, že inštitúcie Európskej únie nie sú viazané povinnosťou vyhotovovať všetky právne akty v írskom jazyku a uverejňovať ich v tomto jazyku, sa úradné vestníky uverejnené v írskom jazyku predávajú osobitne.

Predplatné na dodatok k úradnému vestníku (séria S – Verejné obstarávanie a výberové konania) zahŕňa všetkých 23 úradných jazykových znení na jednom viacjazyčnom DVD.

Predplatitelia Úradného vestníka Európskej únie môžu získať na základe žiadosti rôzne prílohy k úradnému vestníku. O vydaní týchto príloh budú informovaní prostredníctvom oznamov pre čitateľov, ktoré sa vkladajú do Úradného vestníka Európskej únie.

Predaj a predplatné

Rozličné platené publikácie, rovnako ako aj Úradný vestník Európskej únie, si možno predplatiť a získať u obchodných distribútorov. Zoznam obchodných distribútorov možno nájsť na tejto internetovej adrese:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_sk.htm.

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) poskytuje priamy a bezplatný prístup k právu Európskej únie. Na stránke možno prehliadať Úradný vestník Európskej únie, ako aj zmluvy, právne predpisy, judikatúru a návrhy právnych aktov.

Viac sa dozviete na stránke: <http://europa.eu>.



Úrad pre vydávanie publikácií Európskej únie
2985 Luxemburg
LUXEMBURSKO

SK